

# Décision

(B)2409

20 octobre 2022

Décision établissant le code de bonne conduite relatif aux conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et relatif aux méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires et d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions, et approuvant, dans ce cadre, la proposition d'Elia relative aux procédures de raccordement au réseau de transport

Articles 11, § 2, 15, § 1<sup>er</sup> et 23 § 2, alinéa 2, 46° à 48°, de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité

Non confidentiel

# TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES .....	2
INTRODUCTION .....	4
1. CADRE LÉGAL .....	5
2. ANTÉCÉDENTS .....	10
2.1. Généralités .....	10
2.2. CONSULTATION .....	10
3. CONTEXTE DE LA DIVISION PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT TECHNIQUE .....	11
4. EXPOSE ET TRAITEMENT DES COMMENTAIRES REÇUS .....	13
4.1. LIVRE 1 <sup>er</sup> - Généralités .....	18
4.1.1. Titre 1.1 – Définitions et champ d'application .....	18
4.1.2. Titre 1.2 - Principes de base .....	25
4.1.3. Titre 1.3 - Informations, précautions à prendre pour préserver la confidentialité, publicité .....	30
4.1.4. Titre 1.4 - Exercice des tâches et des missions visées par le présent code de bonne conduite sur les équipements, les biens et les installations .....	30
4.1.5. Titre 1.5 - Formalités .....	30
4.1.6. Titre 1.6 - Dispositions transitoires vis-à-vis du règlement technique.....	31
4.2. LIVRES 2 à 7 - Proposition d'Elia des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport.....	31
4.2.1. Préambule .....	31
4.2.2. Analyse de la proposition d'Elia concernant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport .....	32
4.2.3. Conclusion sur la proposition d'Elia .....	86
4.3. LIVRE 8 - Conditions de fourniture de services auxiliaires .....	87
4.3.1. Préambule .....	87
4.3.2. Conditions de fourniture de services auxiliaires en général .....	88
4.3.3. Conditions de fourniture de services d'équilibrage .....	92
4.3.4. Conditions de fourniture de services de puissance réactive.....	103
4.3.5. Conditions de fourniture de services de reconstitution.....	113
4.3.6. Conditions de fourniture de services de défense.....	118
4.4. LIVRE 9 – Conditions d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions.....	120
4.5. LIVRE 10 - Dialogue permanent avec les opérateurs du marché dans le cadre des thèmes traités dans le présent code de bonne conduite.....	125
4.6. LIVRE 11 – Dispositions finales .....	128
5. CONCLUSION .....	138
ANNEXE 1.....	139

ANNEXE 2..... 140  
ANNEXE 3..... 141

# INTRODUCTION

La Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz (CREG) établit le code de bonne conduite visé à l'article 11, § 2, de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Ce code de bonne conduite contient les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires et d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions (ci-après dénommé « le code de bonne conduite »).

Dans ce contexte, la CREG examine la proposition de conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport soumise à la CREG par Elia Transmission Belgium SA/NV (« Elia »), pour approbation par la CREG en ce qui concerne la partie « procédures de raccordement ».

La version néerlandaise de la proposition a été soumise le 16 mai 2022 ; la version française de la proposition, ainsi qu'une adaptation de la version néerlandaise, ont été soumises par lettre du 3 juin 2022.

La CREG a organisé une consultation publique sur son projet de décision (B)2409<sup>1</sup> du 16 juin au 28 juillet 2022. La CREG a reçu cinq réactions à cette consultation, à savoir d'Elia, de la Febeg, de Febeliec, de BSTOR et de l'ODE.

Elia a soumis à la CREG, par courrier du 11 octobre 2022, une proposition adaptée des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport, portant plus particulièrement sur les procédures de raccordement et sur l'extension, au besoin, des dispositions de sa proposition initiale aux installations de stockage d'énergie et aux installations de consommation.

Le code de bonne conduite est ajouté à l'annexe 1 de la présente décision. La proposition d'Elia, telle que soumise par Elia par courriers du 16 mai et du 3 juin 2022 avec une note d'accompagnement, la proposition adaptée d'Elia, telle que soumise par courrier du 11 octobre 2022, ainsi que la version coordonnée de la proposition d'Elia avec les modifications de la CREG (indiquées en track changes) sont jointes en annexe 2 de la présente décision. Enfin, l'annexe 3 contient le résultat de la consultation publique organisée par la CREG (les réactions non confidentielles).

La présente décision a été adoptée par le comité de direction de la CREG le 20 octobre 2022.

---

<sup>1</sup> Le projet de décision (B)2409 du 16 juin 2022 établissant le code de bonne conduite relatif aux conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et relatif aux méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires et d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions, et approuvant, dans ce cadre, la proposition d'Elia relative aux procédures de raccordement au réseau de transport.

# 1. CADRE LÉGAL

1. Un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 3 décembre 2020, a condamné la Belgique, entre autres, pour ne pas avoir transposé de manière cohérente la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE, au regard, notamment, de l'article 37, paragraphe 6, points a) à c), et paragraphe 9, de cette directive. Cela signifie qu'un nombre important de matières actuellement réglées dans le règlement technique établi par le Roi en application de l'article 11 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité (ci-après dénommée « loi électricité ») relèvent des compétences exclusives de la CREG. Dans ce contexte, la loi électricité a été modifiée par la loi du 21 juillet 2021 qui confère notamment à la CREG le pouvoir d'établir un code de bonne conduite à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2022.

2. L'article 11 de la loi électricité prévoit notamment ce qui suit à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2022 <sup>2</sup>:

*« § 1<sup>er</sup>. Le Roi établit un règlement technique pour la gestion du réseau de transport.*

*Après concertation avec le gestionnaire du réseau et après avis de la commission, le Roi définit dans le règlement technique visé à l'alinéa premier, au moins :*

*1° les critères de sécurité techniques et prescriptions techniques avec les exigences minimales en ce qui concerne la conception technique, le fonctionnement et l'exploitation d'installations de production, les systèmes de distribution, l'équipement de clients directement connectés, les circuits de l'interconnecteur et les lignes directes, qu'il convient de remplir. Ces prescriptions techniques sont objectives et non discriminatoires.*

*2° les règles opérationnelles auxquelles le gestionnaire du réseau est soumis dans sa gestion technique des flux d'électricité et dans les actions qu'il doit entreprendre en vue de remédier aux problèmes de congestion, aux désordres techniques et à la défaillance d'unités de production, à l'exception de l'établissement de la méthode et des conditions visées sous 1° et 2° du paragraphe 2, deuxième alinéa ;*

*3° le cas échéant, la priorité à donner, dans la mesure du possible compte tenu de la sécurité d'approvisionnement nécessaire, aux installations de production qui utilisent des sources d'énergie renouvelables ou aux unités de cogénération;*

*4° les services auxiliaires que le gestionnaire du réseau doit mettre en place ;*

*5° [...]*

*6° les informations à fournir par le gestionnaire du réseau aux gestionnaires des autres réseaux électriques avec lesquels le réseau de transport est interconnecté, en vue d'assurer une exploitation sûre et efficace, un développement coordonné et l'interopérabilité du réseau interconnecté, à l'exception de l'établissement de la méthode et des conditions visées sous la disposition 2° du paragraphe 2, deuxième alinéa ;*

*7° les dispositions en matière d'information ou d'approbation préalable par la commission de règles opérationnelles, conditions générales, contrat-types, formulaires ou procédures applicables au gestionnaire du réseau et, le cas échéant, aux utilisateurs, à l'exception de l'établissement de la méthode et des conditions visées sous la disposition 1° du paragraphe 2, deuxième alinéa ;*

---

<sup>2</sup> L'article 11 a été modifié par l'article 6 de la loi du 21 juillet 2021 modifiant la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et modifiant la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations. Ces modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2022 en application de l'article 22 de la loi du 21 juillet 2022.

8° les circonstances dans lesquelles la commission peut décider que l'unité de production d'électricité, l'installation de consommation, l'installation d'un réseau de distribution raccordée à un réseau de transport, le réseau de distribution raccordé au réseau de transport, le système HVDC ou le parc non synchrone de générateurs raccordés au DC sur le réseau de transport, visé par le code de réseau européen RfG, le code de réseau DCC et le code de réseau HVDC doivent être considérés comme existant ou nouveau pour l'application de ces codes de réseau européens et le règlement technique ;

9° les dispositions relatives à l'approbation préalable du plan de défense du réseau, du plan de reconstitution et du plan de test, ainsi que les éléments que ces plans doivent contenir sans préjudice des éléments à y reprendre en application du code de réseau européen E&R ; ces plans contiennent notamment la méthodologie pour le dimensionnement des besoins en services de défense du réseau et services de relance, ainsi que celle pour la détermination des moyens visant à répondre à ces besoins ;

10° les éléments que le plan de préparation aux risques doit contenir sans préjudice des éléments à y reprendre en application du Règlement (UE) 2019/941.

En conformité avec le règlement technique, les contrats du gestionnaire du réseau relatifs à l'accès au réseau précisent les modalités d'application de celui-ci pour les utilisateurs du réseau, distributeurs ou intermédiaires de manière non discriminatoire.

Sur proposition du gestionnaire du réseau, et après avis de la commission, le Roi approuve les parties suivantes du règlement technique visé aux alinéas 1er et 2 :

1° les seuils de capacité maximum applicables aux unités de production d'électricité des types A, B, C et D conformément à l'article 5, alinéa 3, du code de réseau européen RfG ;

2° les exigences d'application générale.

Dans le règlement technique visé à l'alinéa premier, le Roi désigne l'instance compétente visée à l'article 3 du Règlement (UE) n° 2019/941.

§ 2. La commission établit un code de bonne conduite. Dans ce code de bonne conduite, la commission définit, sur proposition du gestionnaire de réseau, et après consultation des utilisateurs du réseau, les conditions en ce qui concerne le raccordement et l'accès au réseau de transport.

Dans ce code de bonne conduite, la commission définit, après consultation des utilisateurs du réseau et du gestionnaire de réseau, les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne :

1° la dispense de services auxiliaires, qui sont exécutés de la manière la plus économique possible et qui offrent des mesures de stimulation adéquates pour les utilisateurs du réseau afin d'harmoniser leur input et leur output ; ces services auxiliaires sont dispensés de manière équitable et non-discriminatoire et ils sont basés sur des critères objectifs, et

2° l'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions.

§ 3. La commission et la Direction générale de l'Energie s'informent régulièrement et au moins deux fois par an de leurs activités concernant le code de bonne conduite et le règlement technique. »

3. L'article 15, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, de la loi l'électricité prévoit ce qui suit avec une entrée en vigueur le 3 septembre 2021 :

*« Le gestionnaire du réseau transmet à la commission une proposition contenant des procédures et des conditions transparentes et efficaces pour l'accès non-discriminatoire et le raccordement au réseau de transport, en ce compris les données à fournir, les délais de raccordement, les critères et les tarifs de transport. Ces procédures sont publiées par le gestionnaire du réseau pour autant que les procédures de raccordement précitées aient été approuvées par la commission. »*

4. L'article 23, § 2, deuxième alinéa, de la loi électricité prévoit à cet égard les compétences suivantes pour la CREG à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2022 :

*« 46° approuve les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions visés à l'article 11, § 2, alinéa 1er, en ce qui concerne le raccordement et l'accès au réseau de transport, en ce compris les tarifs de transport ou les méthodes pour ce faire; ces tarifs ou méthodes permettent que les investissements nécessaires dans les réseaux soient effectués de manière telle que ces investissements puissent garantir la viabilité des réseaux.*

*47° détermine les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires visées à l'article 11, § 2, alinéa 2, 1°, qui sont exécutés de la manière la plus économique possible et qui offrent des mesures de stimulation adéquates pour les utilisateurs du réseau afin d'harmoniser leur input et leur output; ces services auxiliaires sont dispensés de manière équitable et non discriminatoire et ils sont basés sur des critères objectifs ;*

*48° détermine les conditions en ce qui concerne l'accès à l'infrastructure transfrontalière visées à l'article 11, § 2, alinéa 2, 2°, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions. »*

5. Cette décision met en œuvre les articles 11, § 2, 15, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, et 23, § 2, deuxième alinéa, 46° à 48°, de la loi électricité.

6. La CREG constate que les termes « déterminer » et « approuver » sont utilisés indifféremment dans ces dispositions légales qui créent le cadre de l'établissement du code de bonne conduite comme s'il s'agissait de synonymes. Ceci alors que les deux notions ont un sens juridiquement distinct dans le contexte national. Une procédure d'approbation de la proposition d'Elia prévoit que la CREG la rejette si elle ne peut pas accepter la proposition d'Elia, auquel cas Elia doit soumettre une proposition modifiée à la CREG afin d'obtenir son approbation. La compétence de détermination pour la CREG, sur proposition ou non d'Elia, implique que la CREG peut, soit élaborer elle-même les règles dès le départ, soit modifier<sup>3</sup> elle-même la proposition d'Elia, moyennant une motivation raisonnable et une consultation du gestionnaire du réseau et des acteurs du marché.

En outre, certaines des dispositions légales susmentionnées donnent l'impression que les tarifs ou les méthodes font partie du code de bonne conduite, alors que cela ne peut évidemment pas être

---

<sup>3</sup> Voir également COMMISSION STAFF WORKING PAPER - INTERPRETATIVE NOTE ON DIRECTIVE 2009/72/EC CONCERNING COMMON RULES FOR THE INTERNAL MARKET IN ELECTRICITY AND DIRECTIVE 2009/73/EC CONCERNING COMMON RULES FOR THE INTERNAL MARKET IN NATURAL GAS dd. 22 January 2010 - THE REGULATORY AUTHORITIES, p. 14: "As a result, it is now up to the NRA alone to fix or approve either the network tariff or the network tariff methodology. These new provisions give Member States four options as regards the way tariffs for network access and balancing services are established: the NRA fixes the tariffs, the NRA fixes the methodology, the NRA approves the tariffs or the NRA approves the methodology. Recital 36 of the Electricity Directive and recital 32 of the Gas Directive mention that the NRA will fix or approve the tariff or the methodology on the basis of a proposal by the TSO or distribution system operator(s) or liquefied natural gas (LNG) system operator(s), or on the basis of a proposal agreed between those operator(s) and the users of the network. This means that the NRA also has the power to reject and amend such proposal. If the NRA is given the power over the methodology (fixing or approving), it is up to the TSOs to calculate the tariffs (which have to be in line with the methodology approved by the NRA)" (propre soulignement).

l'intention. Les dispositions légales relatives à l'établissement par la CREG de la méthodologie tarifaire et à l'approbation des tarifs sont incluses dans l'article 12 de la loi électricité. Leur élaboration est soumise à des procédures et exigences formelles propres, qui sont déjà elles-mêmes complexes. La CREG estime pouvoir lire les dispositions légales en ce sens que la question tarifaire reste réglée en dehors du code de bonne conduite. En outre, la CREG estime que l'utilisation du terme « approuver » utilisé à l'article 23, § 2, deuxième alinéa, 46° de la loi électricité peut être considérée comme une négligence. En effet, il est clair que le terme « approbation » ne peut être lu ici au sens strict, car sinon il contredirait même d'autres dispositions de la loi électricité, par exemple en ce qui concerne la méthodologie tarifaire où la CREG, en application de l'article 12 de la loi électricité, dispose clairement d'un pouvoir d'établissement, et non d'un pouvoir d'approbation, et où il faut donc donner la priorité au terme « établir » de l'article 11, § 2, de la loi électricité.

Toutefois, étant donné que l'article 15, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, de la loi électricité mentionne explicitement une approbation par la CREG dans le cadre des procédures de raccordement, la CREG a jugé nécessaire de lire les dispositions légales en ce sens que la partie « procédures de raccordement » de la proposition d'Elia relative aux conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport soit soumise à l'approbation de la CREG avant d'être reprise dans le code de bonne conduite. Cela signifie concrètement que, si la partie « procédures de raccordement » doit être adaptée, la CREG rejettera la proposition de procédures de raccordement d'Elia, après quoi Elia devra soumettre à la CREG une proposition adaptée qui répond aux remarques de la CREG. Cela signifie également que, pour les autres parties de la proposition d'Elia qui ne sont pas soumises à l'approbation de la CREG, celle-ci peut modifier elle-même ces dispositions, à condition de le motiver dans sa décision et après une consultation adéquate du gestionnaire du réseau et des acteurs du marché.

7. En outre, la CREG a intégré dans le code de bonne conduite les dispositions relatives à la compétence d'approbation des contrats types utilisés par Elia pour le raccordement et l'accès au réseau de transport, ainsi que pour la fourniture de services auxiliaires.

Bien que les articles suivants de la loi électricité (lus ensemble) semblent encore considérer la proposition du gestionnaire de réseau et l'approbation par la CREG des contrats types pour le raccordement et l'accès au réseau de transport et pour la fourniture de services auxiliaires (du moins en partie) comme faisant partie du règlement technique, la CREG est en effet d'avis que les contrats types pour les matières précitées et l'établissement de leurs conditions, en ce compris les conditions de leur approbation, relèvent de la compétence exclusive de la CREG compte tenu de l'arrêt de la Cour de justice de l'UE du 3 décembre 2020 (voir le paragraphe 1<sup>er</sup> de la présente décision) et de l'article 11, § 2 de la loi électricité. La CREG part donc du principe que les références au règlement technique dans les dispositions suivantes, en ce qui concerne les contrats-types susmentionnés, doivent être considérées comme des références au code de bonne conduite. En outre, dans le libellé de l'article 23, § 2, deuxième alinéa, 9°, de la loi électricité, la CREG lit la confirmation qu'elle doit disposer d'une compétence d'approbation concernant les contrats-types.



En vertu de l'article 11, §1<sup>er</sup>, alinéa premier, 7° de la loi électricité, le Roi établit dans le règlement technique :

*« les dispositions en matière d'information ou d'approbation préalable par la commission de règles opérationnelles, conditions générales, contrat-types, formulaires ou procédures applicables au gestionnaire du réseau et, le cas échéant, aux utilisateurs \*à l'exception de l'établissement de la méthode et des conditions visées dans la disposition au 1° du paragraphe 2, deuxième alinéa ; »*

*[\*lire : « à l'exception de l'établissement de la méthode et des conditions de fourniture de services auxiliaires »].*

L'article 11, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa de la loi électricité prévoit ce qui suit :

*« En conformité avec le **règlement technique**, les contrats du gestionnaire du réseau relatifs à l'accès au réseau précisent les modalités d'application de celui-ci pour les utilisateurs du réseau, distributeurs ou intermédiaires de manière non discriminatoire ». (propre mise en gras)*

En application de l'article 23, § 2, deuxième alinéa, 9° de la loi électricité :

*“ [la CREG] contrôle l'application du **règlement technique**, approuve les documents visés par **ce règlement**, notamment en ce qui concerne les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport ainsi que les conditions de la responsabilité d'équilibre dans la zone de réglage, et évalue les performances passées des règles du règlement technique régissant la sécurité et la fiabilité du réseau de transport ». (propre mise en gras)*

Le projet de loi n° 2831/004, adopté par la Chambre le 6 octobre 2022 ([www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)), prévoit<sup>4</sup> l'ajout d'un point 35°bis dans l'article 23, § 2, deuxième alinéa de la loi électricité, libellé comme suit :

*“35°bis Lors de la réception d'une proposition du gestionnaire de réseau conformément à la **disposition 9°**, la commission est autorisée, moyennant une motivation appropriée, à demander au gestionnaire de réseau de fournir une proposition adaptée dans les 40 jours calendrier. Après réception d'une nouvelle proposition, la commission décide, moyennant une motivation appropriée, des contrats-types pour le raccordement et l'accès au réseau de transport, la fourniture de services auxiliaires et les méthodes d'accès à l'infrastructure transfrontalière. » (propre mise en gras)*

8. Enfin, la CREG souligne encore que l'arrêté royal du 22 avril 2019 établissant un règlement technique pour la gestion du réseau de transport de l'électricité et l'accès à celui-ci (ci-après : « L'Arrêté royal du 22 avril 2019 ») n'a, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022, plus de base juridique dans l'article 11, §1, de la loi électricité dans la mesure où celui-ci concerne des matières réservées à la CREG visées à l'article 11, §2, de la loi électricité. Les références dans la partie 4 de cette décision à l'arrêté royal du 22 avril 2019 doivent dès lors être comprises dans ce contexte.

---

<sup>4</sup> Voir article 25, 2°, f) du projet de loi adopté.

## **2. ANTÉCÉDENTS**

### **2.1. GÉNÉRALITÉS**

9. L'article 11, § 3, de la loi électricité stipule que la CREG et la Direction générale de l'Énergie s'informent régulièrement et au moins deux fois par an de leurs activités concernant le code de bonne conduite et le règlement technique.

10. La CREG et la Direction générale de l'Énergie se sont régulièrement informées de leurs activités en rapport avec le code de bonne conduite et le règlement technique. Les deux premières réunions de concertation ont été organisées le 8 septembre 2021 et le 18 octobre 2021, plus précisément pour parvenir à une scission entre l'arrêté royal du 22 avril 2019 et le code de bonne conduite, en tenant compte des compétences respectives de la CREG et du Roi (ci-après : « l'exercice de scission »). Par la suite, d'autres moments de concertation et des échanges d'e-mails ont eu lieu entre le personnel de la CREG et la Direction générale de l'Énergie.

11. Au cours de la même période, des réunions de concertation informelles ont été organisées avec le personnel d'Elia afin de l'informer du résultat de l'exercice de scission avec la Direction générale de l'Énergie et de préparer la proposition qu'Elia doit soumettre à la CREG concernant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport en application de l'article 11, § 2 de la loi électricité.

12. Au sein du groupe de travail « Belgian Grid » du Users' Group d'Elia, les acteurs du marché ont été informés de l'exercice de scission entre la CREG et la Direction générale de l'Énergie les 17 septembre 2021 et le 1<sup>er</sup> avril 2022. Les acteurs du marché ont reçu d'Elia un projet informel de la proposition qu'Elia doit soumettre à la CREG concernant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport avec la possibilité de soumettre des commentaires à Elia du 19 avril au 3 mai 2022. Lors de la réunion du groupe de travail « Belgian Grid » du 23 juin 2022, la CREG a donné une présentation sur le projet de décision et sur la consultation publique (voir section 2.2).

13. La CREG tient à souligner que le délai relativement court pour l'élaboration du code de bonne conduite, qui, comme il a déjà été dit, implique une scission par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019, le code de bonne conduite étant élaboré parallèlement à la modification du règlement technique, aura inévitablement pour conséquence que des incohérences pourront persister entre les deux textes. La CREG devra également rendre un avis sur le projet de règlement technique modifié. La CREG ne peut se baser que sur les dispositions légales et les principes généraux en matière de division qui ont fait l'objet d'une concertation entre la CREG et la Direction générale de l'Énergie.

### **2.2. CONSULTATION**

14. Le Comité de direction de la CREG a décidé, sur la base de l'article 23, § 1<sup>er</sup> de son règlement d'ordre intérieur, dans le cadre de l'établissement du code de bonne conduite, en application de l'article 11, § 2 de la loi électricité et de l'article 33, § 1<sup>er</sup> de son règlement d'ordre intérieur d'organiser une consultation publique sur le site internet de la CREG du 16 juin 2022 au 28 juillet 2022 inclus, sur son projet de décision avec en annexe le projet de code de bonne conduite de la CREG et la proposition d'Elia des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport dans ce cadre, avec les modifications qui y sont indiquées par la CREG au moyen d'un marquage (track changes).

La CREG a reçu cinq réactions à cette consultation, à savoir d'Elia, la Febeg, Febeliec, BSTOR et l'ODE.

Le projet du code de bonne conduite de la CREG sur lequel la consultation publique précitée avait été tenue, est désigné dans cette décision comme « le projet de code de bonne conduite » ou « son projet de code de bonne conduite ».

### **3. CONTEXTE DE LA DIVISION PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT TECHNIQUE**

15. Comme indiqué dans la partie 0 de cette décision, l'établissement du code de bonne conduite se fait en parallèle avec une modification du règlement technique. Ces deux documents doivent être établis pour le 1<sup>er</sup> septembre 2022 ou le plus vite possible après cette date qui est celle de l'entrée en vigueur de l'article 11, § 2, de la loi électricité qui habilite la CREG à établir un code de bonne conduite. Le code de bonne conduite annexé à cette décision est basé sur la modification du règlement technique attendue avant octobre 2022 par la CREG sur la base de l'échange informel d'informations entre la CREG et la Direction générale de l'Énergie dans le cadre de la rédaction de ce code de bonne conduite. Les acteurs du marché n'ayant pas été impliqués dans cet échange informel d'informations, la CREG a joint, pour l'information des acteurs du marché, la répartition informelle discutée avec la Direction générale de l'Énergie, qui constitue la base du code de bonne conduite, en annexe à son projet de décision (B)2409.

La CREG vise naturellement une cohérence maximale avec la modification du règlement technique, dans la mesure où le timing le permet, et, si nécessaire, la CREG procède assez rapidement à une évaluation en vue de modifier le code de bonne conduite pour une meilleure cohérence avec le règlement technique modifié.

16. Les références à des articles spécifiques du règlement technique sont évitées dans le code de bonne de conduite car la numérotation actuelle des articles est susceptible de changer. Si la CREG dispose en temps utile d'un aperçu de la nouvelle numérotation des articles dans le règlement technique modifié, elle remplacera, le cas échéant, les références générales du code de bonne conduite par des références à des articles spécifiques du règlement technique. Si ce n'est pas le cas, elle le fera à l'occasion de la prochaine modification du code de bonne conduite.

17. Le code de bonne conduite suit une structure différente de celle de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Le code de bonne conduite contient 11 livres :

1. Généralités
2. Raccordement au réseau de transport (comprend les procédures de raccordement, les conditions de raccordement et les données de planification)
3. Accès au réseau de transport (comprend l'accès stricto sensu, l'équilibre, la responsabilité de la programmation, la responsabilité pour la planification des indisponibilités)
4. Comptages et mesures
5. Modalités spécifiques entre le gestionnaire de réseau de transport, d'une part, et les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau public de distribution, d'autre part, concernant le raccordement du réseau de transport local ou du réseau public de distribution au réseau de transport et l'accès à celui-ci
6. Règles applicables aux gestionnaires des CDS, raccordés au réseau de transport et à leurs relations avec le gestionnaire de réseau de transport concernant le raccordement et l'accès au réseau de transport
7. Enregistrement des données
8. Services auxiliaires
9. Accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'allocation de la capacité et de gestion de la congestion
10. Dialogue permanent avec les opérateurs du marché sur les sujets traités dans ce code de bonne conduite
11. Dispositions finales.

## 4. EXPOSE ET TRAITEMENT DES COMMENTAIRES REÇUS

18. Dans cette section, la CREG explique les dispositions du code de bonne conduite et traite les résultats de la consultation publique. La CREG reprend chaque fois les remarques reçues dans la colonne de gauche<sup>5</sup> et les réactions de la CREG dans la colonne de droite. Si la CREG, à la suite des remarques des parties du marché reçues lors de la consultation publique, adapte la disposition concernée dans le code de bonne conduite, cela est indiqué dans la colonne de droite (les ajouts sont indiqués en gras et les suppressions sont biffées).

19. La CREG a reçu les commentaires généraux suivants des parties du marché :

Febeliec	Réaction de la CREG
<p>Comme premier commentaire, pourtant très essentiel, Febeliec regrette de ne pas avoir reçu la nouvelle version du règlement technique fédéral car il est très difficile d'exprimer une opinion sur le code de bonne conduite sans savoir ce qui est retenu dans le règlement technique fédéral et comment les deux documents interagissent et se contredisent potentiellement. Dès lors, tous les commentaires de Febeliec ne sont à ce stade que préliminaires et pourraient, après examen du futur règlement technique fédéral, devoir être modifiés ou amendés par d'autres commentaires.</p>	<p>La CREG comprend cette remarque de Febeliec. Cela est dû au fait que l'exercice de scission de l'arrêté royal du 22 avril 2019 en un code de bonne conduite et une révision de ce règlement technique se déroulent en parallèle. Les deux textes doivent être réalisés le plus rapidement possible afin de respecter l'arrêt de la Cour de Justice européenne et la loi du 21 juillet 2021 (Cf. sous la section 1 Cadre légal).</p> <p>La CREG souligne qu'elle évaluera régulièrement le code de bonne conduite et qu'elle le modifiera chaque fois qu'il y aura un besoin légitime de le faire. Elia a déjà indiqué, elle-même, dans sa lettre d'accompagnement du 16 mai 2022 qu'elle envisage de soumettre une proposition modifiée sur les règles de réserve de capacité. Des améliorations peuvent également être apportées dans cet exercice afin de faire correspondre au mieux les deux textes où cela est nécessaire.</p>
<p>Comme deuxième commentaire important, Febeliec insiste pour que suffisamment de temps soit alloué aux utilisateurs de réseau pour se conformer aux modifications éventuelles du code de bonne conduite (et du nouveau règlement technique fédéral) par rapport au règlement technique fédéral actuel. Une très grande partie du règlement technique fédéral (actuel), du code de bonne conduite et du (futur) règlement technique fédéral couvre les raccordements physiques et les composantes matérielles des installations des utilisateurs du</p>	<p>La CREG est d'accord avec Febeliec sur le fait que des dispositions transitoires doivent être prévues là où cela est nécessaire afin d'atténuer l'impact des nouvelles mesures.</p> <p>La CREG estime que les nouvelles mesures sont assez limitées vu que la première version du code de bonne conduite tente de reprendre autant que possible les règles existantes de l'arrêté royal du 22 avril 2019. En outre, les exigences techniques continuent à faire partie du règlement technique.</p>

<sup>5</sup> Dans ce cadre, la CREG souligne qu'elle a traduit les remarques des parties du marché en néerlandais et/ou en français pour la réalisation des deux versions linguistiques de cette décision. Il s'agit par conséquent de traductions libres de la CREG ; pour la version originale des remarques, la CREG renvoie à l'annexe 3 de cette décision avec l'ensemble des réactions non-confidentielles reçus.

réseau, en particulier les consommateurs industriels, par opposition à quelques autres parties ou à d'autres documents réglementaires et juridiques qui concernent davantage le fonctionnement et les composantes logicielles de ces installations, si bien que des modifications soudaines des exigences peuvent avoir un impact très important (y compris des investissements ou des changements très coûteux) sur les utilisateurs du réseau. Par conséquent, il convient de prévoir un délai suffisant pour que les utilisateurs du réseau puissent se conformer aux nouvelles exigences. Il en va de même pour la modification de tous les documents connexes (régulatoires, juridiques et autres), qui ont tous été ou sont tous soumis à des procédures de modification et d'approbation très détaillées et donc longues, afin de garantir qu'aucun effet secondaire négatif indésirable ne soit créé. Febeliec insiste donc fortement pour que, lors de la publication d'un nouveau code de bonne conduite, une attention suffisante soit accordée à ces aspects afin d'éviter d'importantes augmentations de coûts et inefficacités, voire pire. Ainsi, par exemple, une entrée en vigueur directe le 1er septembre 2022 sans mesures transitoires semble inacceptable pour Febeliec car elle pourrait être très dommageable pour les utilisateurs du réseau. Febeliec se félicite des efforts déjà réalisés par la CREG pour atténuer cet impact, mais insiste, surtout à la lumière du tout premier commentaire, pour que ce point soit dûment pris en compte afin d'éviter un non-respect par les utilisateurs du réseau contre leur volonté.

En ce qui concerne les demandes de raccordement, les demandes pour l'obtention du statut de responsable de l'équilibrage et toute demande d'accès introduite pour l'entrée en vigueur du code de bonne conduite, il est précisé que cela est traité conformément aux règles de l'arrêté royal du 22 avril 2019 (art. 244).

Les modifications qui sont apportées dans les règles en matière de modernisation substantielle des installations des utilisateurs du réseau de transport ne portent pas sur des modifications de fond. Ces adaptations concernent par contre la procédure pour le traitement de ces dossiers. Une consultation préalable est donc prévue par le gestionnaire du réseau de transport du consommateur du réseau de transport et un délai de décision de 60 jours calendrier est prévu pour la CREG (avec la possibilité il est vrai de prolonger une fois si des informations complémentaires sont nécessaires ou si la complexité du dossier le requiert). Les deux mesures sont prises dans l'intérêt des consommateurs du réseau de transport : ils ont la garantie de pouvoir faire entendre leur voix dans le dossier et ils connaissent la durée (en règle générale) pour la décision de la CREG. Selon la CREG, ces modifications ne nécessitent pas de dispositions transitoires.

Par ailleurs, les modifications apportées aux règles de raccordement partagé impliquent des précisions sur les dispositions très générales de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Selon la CREG, celles-ci ne nécessitent pas non plus de disposition transitoire supplémentaire par rapport à ce qui a été cité plus haut.

Les adaptations concernant les conditions pour les services auxiliaires demandent des modifications dans les contrats types correspondants pour lesquels des dispositions transitoires sont prévues (art. 240 et 242 du code de bonne conduite).

Le code de bonne conduite contient en outre un nouveau devoir d'information pour l'utilisateur du réseau, à savoir sur les services de puissance réactive au détenteur d'accès (art. 222, §2) et sur les services de reconstitution au responsable pour le planning des indisponibilités (art. 227, §2). Ce devoir d'information n'a qu'un impact

	<p>limité dans la pratique si les rôles concernés sont repris par les différentes parties. La CREG estime qu'une disposition transitoire n'est pas nécessaire ici.</p> <p>Le code de bonne conduite contient en outre, contrairement à l'arrêté royal du 22 avril 2019, des dispositions sur les règles en matière de réglage de la tension et de gestion de la puissance réactive (art. 224). Celles-ci impliquent plutôt une formalisation du document existant, sans échéance pour les autres modifications qui seront discutées entre la CREG et Elia.</p>
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>De manière générale, la Febeg se félicite que la scission du règlement technique actuel en un nouveau règlement technique et un code de bonne conduite a été mise à profit pour en améliorer la qualité générale et la lisibilité. Plus précisément, la Febeg apprécie la plus grande harmonisation avec les règles et lignes directrices européennes.</p>	<p>La CREG prend note de cette remarque de la Febeg et confirme qu'un des objectifs est que le code de bonne conduite soit et reste harmonisé avec la réglementation européenne en la matière.</p>
<p>La Febeg souligne que le nouveau règlement technique n'est pas encore disponible. Par conséquent, les acteurs du marché ne peuvent pas vérifier ni remettre en question la cohérence entre les deux documents. Comme ils ne disposent pas de toutes les informations, les acteurs du marché ne peuvent pas évaluer de manière décisive les propositions du code de bonne conduite.</p>	<p>La CREG comprend la remarque de la Febeg et renvoie à ce qu'elle a expliqué plus haut dans la remarque similaire de Febeliec.</p>
<p>En conséquence, la Febeg est d'avis que certaines des propositions modifient de manière significative le contenu des droits et obligations des parties concernées. La Febeg regrette que ces modifications soient proposées sans présentation préalable et sans discussion avec les acteurs du marché. Le contexte ainsi que la justification de certaines des modifications ne sont pas bien compris. La Febeg souhaiterait certainement une discussion plus approfondie sur les points les plus importants (principalement les modifications apportées aux « livres » 8, 10 et 11 qui ont été proposés par la CREG).</p>	<p>La CREG reconnaît que le projet de code de bonne conduite n'est pas expliqué article par article et discuté avec les parties du marché. Cela est dû à la relativement courte période pour son élaboration qui a requis une concertation intense avec la Direction générale de l'Énergie pour arriver à une scission correcte du règlement technique. La CREG a informé les parties du marché via deux présentations sur l'approche globale pour la réalisation de la première version du code de bonne conduite (en règle générale, reprise des dispositions du règlement technique) et sur la raison de ces modifications qu'elle souhaite néanmoins effectuer par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019. La consultation publique des parties du marché est en effet destinée à connaître les points de vue des parties du marché sur tous les aspects du projet du code de bonne conduite. La CREG a accordé le soin nécessaire à la motivation du projet de code de</p>

	<p>bonne conduite dans son projet de décision (B)2409 qui y est lié.</p> <p>La Febeg renvoie spécifiquement aux livres 8, 10 et 11 du code de bonne conduite.</p> <p>En ce qui concerne le livre 8, la CREG a principalement essayé d'harmoniser la structure et la formulation des dispositions pour les différents services auxiliaires. La CREG juge limitées les modifications auxquelles mène le code de bonne conduite. Cela concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- le déplacement de l'offre obligatoire d'énergie d'équilibrage du code de bonne conduite vers le contrat type pour les services d'équilibrage (ce qui ne conduit pas par définition à une modification dans la pratique) ;</li><li>- la clarification des conditions pour l'offre obligatoire des services de puissance réactive ;</li><li>- la fourniture d'informations obligatoire par l'utilisateur du réseau au détenteur d'accès sur les services de puissance réactive et au responsable du planning des indisponibilités sur les services de reconstitution ;</li><li>- l'introduction de l'obligation pour le gestionnaire du réseau de transport d'élaboration des règles en matière de réglage de la tension et de gestion de la puissance réactive ;</li><li>- les règles concernant l'introduction d'une proposition de contrat type pour les services de reconstitution ou de défense découlant d'un plan de reconstitution ou d'un plan de défense approuvé.</li></ul> <p>La plupart de ces points ont d'abord un impact sur Elia et sont discutés avec Elia dans la préparation du projet de code de bonne conduite. La CREG considère l'explication des conditions de l'offre obligatoire de services de puissance réactive la plus pertinente pour les parties du marché, mais estime que dans la pratique, la formule modifiée n'a soit pas d'impact, soit un impact positif sur les parties du marché soumises à l'obligation. Cette modification aligne davantage la formulation de l'obligation dans le code de bonne conduite avec les dispositions de la ligne directrice européenne SOGL. La CREG comprend de la réaction reçue de la Febeg lors de la consultation publique que celle-ci interprète également d'autres</p>
--	---



	<p>dispositions du code de bonne conduite comme une modification, comme celle sur l'équité des prix pour les services auxiliaires à l'article 208, pour laquelle la CREG estime qu'il n'y a pas de modification dans la pratique.</p> <p>Le livre 10 implique en grande partie la reprise des dispositions de l'arrêté royal du 22 avril 2019. La CREG n'a rien voulu y changer par rapport aux activités du Users' Group aujourd'hui. Elle a seulement aligné la portée de ce dialogue permanent dans le code de bonne conduite avec les sujets pour lesquels la CREG est compétente, à savoir la connexion, l'accès, les services auxiliaires et l'accès aux infrastructures transfrontalières. Le règlement technique conservera sans aucun doute une disposition analogue en ce qui concerne d'autres sujets qui seront abordés dans le Users' Group.</p> <p>La CREG souhaite uniquement ajouter l'idée qu'Elia doit également maintenir un dialogue avec les gestionnaires du réseau de distribution public, étant donné l'intérêt croissant de leur collaboration mutuelle.</p> <p>Pour le livre 11, la CREG a déjà analysé et actualisé les dispositions transitoires dans le règlement technique actuel. Elle a en outre ajouté deux dispositions transitoires pour lesquelles elle renvoie à l'exposé sous le livre 11 du code de bonne conduite.</p>
<p><b>Elia</b></p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p>
<p>Références aux installations de stockage d'énergie et aux unités de consommation</p> <p>Elia note que, dans certains articles du code de bonne conduite, y compris les articles proposés par Elia, il manque des références spécifiques aux installations de stockage d'énergie et/ou aux unités de consommation. Par exemple, Elia a identifié les articles suivants (liste non exhaustive) dans lesquels l'extension aux installations de stockage d'énergie ou aux unités de consommation doit être prévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour les installations de stockage d'énergie : 61 [170] , 82 [26], 138 [267], 180 [316], 201 [355], annexe 1</li> <li>- Pour les unités de consommation : 44§2 [160], 61[170] , 131 [249]</li> </ul>	<p>La CREG est d'accord avec Elia sur le fait que les différentes technologies doivent autant que possible être traitées sur le même pied.</p> <p>Dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022, Elia a étendu le domaine d'application des dispositions dans:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>l'article 136, §1, 4°,</i></li> <li>- <i>l'article 137, deuxième alinéa,</i></li> <li>- <i>l'article 145, 6°,</i></li> <li>- <i>l'article 149, deuxième alinéa</i></li> <li>- <i>l'article 160, §2,</i></li> <li>- <i>l'article 71, troisième et quatrième alinéas,</i></li> <li>- <i>l'article 170, §§1<sup>er</sup> et 2,</i></li> <li>- <i>l'article 26,</i></li> <li>- <i>l'article 267, §1, 1°,</i></li> <li>- <i>l'article 316, première alinéa, 6° et</i></li> <li>- <i>l'article 355</i></li> </ul> <p>de sa proposition aux installations de stockage d'énergie et/ou installations de consommation.</p>

	La CREG est d'accord. Ces adaptations se retrouvent dans les articles 17, 18, 26, 30, 46, 56, 61, 82, 138, 180 et 201 du code de bonne conduite.
--	--

## 4.1. LIVRE 1<sup>ER</sup> - GÉNÉRALITÉS

### 4.1.1. Titre 1.1 – Définitions et champ d'application

20. L'article 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite stipule que les définitions contenues à l'article 2 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et dans les codes et lignes directrices du réseau européen visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, du code de bonne conduite s'appliquent à ce code de bonne conduite par analogie avec ce qui est stipulé à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

La CREG a choisi de reprendre les définitions de l'arrêté royal du 22 avril 2019 à l'article 2 du code de bonne conduite et de les laisser largement inchangées.

Un certain nombre d'améliorations purement rédactionnelles y sont apportées. Par exemple, dans les définitions concernant les codes et lignes directrices du réseau européen à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, le terme « *netwerkcode* » est chaque fois remplacé par le terme « *netcode* ». Les termes « un réseau fermé industriel, un réseau fermé de distribution » dans les énumérations des définitions sont remplacés par le terme « *CDS* » qui englobe les deux termes précédents. Les termes « réseau public de distribution » sont précisés pour exclure explicitement le réseau de transport local. Les références à des articles spécifiques dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 sont supprimées, car la nouvelle numérotation des articles n'est pas connue et, de plus, cette référence n'est pas nécessaire.

En outre, la définition de « parc non synchrone de stockage » est supprimée. Le cas échéant, les termes « installation de stockage d'énergie » sont désormais définis à l'article 2, 102<sup>o</sup> de la loi électricité. La définition de « production d'électricité locale » est conservée, mais la notion définie est remplacée par « unité de production d'électricité locale » et une définition analogue est ajoutée pour la notion « installation de stockage d'énergie locale ».

De plus, plusieurs nouvelles définitions sont ajoutées, notamment pour les termes « CREG », « registre des points d'accès », « gestionnaire de réseau public de distribution », « gestionnaire de réseau de transport local », « utilisateur de réseau public de distribution », « utilisateur de réseau de transport local », « infrastructures transfrontalières », « pays tiers », « fournisseur de services de puissance réactive », « capacité de puissance réactive », « gestionnaire de CDS », « gestionnaire de réseau », « responsable d'équilibre » et « nomination ». À la demande d'Elia reçue lors de la consultation publique, le code de bonne conduite contient également une définition pour « services de coordination et de gestion de la congestion » (voir plus loin). Le terme « *balanceringsverantwoordelijke* » dans la version néerlandaise de l'arrêté royal du 22 avril 2019 remplace le terme « *evenwichtsverantwoordelijke* » dans le règlement technique actuel. Bien qu'une définition de « *balanceringsverantwoordelijke* » soit incluse dans la ligne directrice européenne EBGL et qu'il ne soit donc pas strictement nécessaire de l'inclure dans la liste des définitions du code de bonne conduite, la CREG a choisi de le faire quand même, du moins dans une phase transitoire, étant donné que le terme « *evenwichtsverantwoordelijke* » est toujours utilisé dans la loi électricité et de manière à établir clairement qu'il s'agit de la même personne. Toutefois, dans la version néerlandaise du code de bonne conduite, la CREG n'utilise plus que le terme « *balanceringsverantwoordelijke* » car la terminologie de la réglementation européenne doit être utilisée autant que possible, également dans les documents rédigés en exécution du code de bonne conduite.

Les définitions proposées par Elia sont fusionnées avec les définitions préparées par la CREG. Lorsque cela s'est avéré nécessaire, les définitions proposées par Elia ont été adaptées pour tenir compte des commentaires susmentionnés. Les définitions proposées par Elia pour les concepts de « fournisseur de services d'équilibrage », « fournisseur de services de reconstitution » et « fournisseur de services de défense » ne sont pas retenues, d'une part parce qu'elles concernent la partie « services auxiliaires » du code de bonne conduite établi à l'initiative de la CREG et d'autre part parce que ces concepts sont superflus étant donné qu'ils sont déjà définis respectivement dans la ligne directrice européenne EBGL et le code de réseau européen E&R. En revanche, la CREG définit le concept de « fournisseur de services de puissance réactive », étant donné qu'il n'existe aucune définition de ce concept dans les codes de réseau et les lignes directrices européens (et non le concept de « fournisseur de puissance réactive » en plus du concept de « fournisseur de services de régulation de la puissance réactive » / « fournisseur de maintien de la tension » comme dans la proposition d'Elia). La notion de « registre des équipements de mesure » de la proposition d'Elia (et reprise de l'arrêté royal du 22 avril 2019) n'est pas reprise dans le code de bonne conduite, car ce terme n'y est jamais utilisé. La définition de la notion de « nomination » dans la proposition d'Elia est adaptée ; la CREG reprend la définition contenue à l'article 210, premier alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

La CREG n'a plus classé les définitions par ordre alphabétique comme c'est le cas dans l'arrêté royal du 22 avril 2019, mais par thème (législation, infrastructure, acteurs, ...). Ces « thèmes » sont cités et repris dans la liste des définitions. Après la consultation publique, la CREG a décidé de la conserver dans le code de bonne conduite comme elle l'a fait dans le code de bonne conduite pour le gaz. La CREG a maintenant classé les définitions par ordre alphabétique dans ces « thèmes ».

21. Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes pour les définitions (article 2, §1, du code de bonne conduite).

<b>Définitions 30° et 31°: " unité de production d'électricité locale " et " installation de stockage d'énergie locale " (définitions 33° et 34° du projet de code de bonne conduite)</b>	
<p><b>Elia:</b> Dans un souci de clarté, en plus des références aux termes « unités de production d'électricité » et « installation de stockage d'énergie », on pourrait faire référence à la législation de niveau supérieur qui définit ces concepts.</p>	<p><b>Réaction de la CREG :</b> La CREG est d'accord avec la demande d'éclaircissement d'Elia et adapte les définitions comme suit :</p> <p>"30° " unité de production d'électricité locale " : une unité de production d'électricité <b>au sens de l'article 2, deuxième alinéa, 5., du code de réseau européen RfG</b>, dont le point d'injection est identique au point de prélèvement d'une ou plusieurs installations de consommation d'un utilisateur du réseau de transport visées dans le règlement technique ou, dans le cas d'un CDS, d'un utilisateur du CDS, et qui se situe sur le même site géographique que ces installations de consommation;"</p> <p>" 31° « installation de stockage d'énergie locale » : une installation de stockage d'énergie <b>au sens de l'article 2, 102°, de la loi</b>, dont le point de prélèvement et d'injection est identique au point de prélèvement d'une ou plusieurs installations de consommation visées dans le règlement technique d'un utilisateur du réseau de transport ou, dans le cas d'un CDS, d'un utilisateur du CDS, et qui est située sur le même</p>

	site géographique que ces installations de consommation ;”
<p><b>ODE:</b></p> <p>- Une unité de production située sur une autre parcelle cadastrale peut-elle également être qualifiée de production d'électricité locale tant que le point d'injection est identique ? Quelle est la définition d'un site géographique ? Parfois, un site industriel comporte plusieurs parcelles de terrain. Parfois aussi, une ligne directe dépasse le site propre, ce qui est idéalement considéré également comme une unité de production d'électricité locale.</p> <p>- Quid de la combinaison de la production locale avec le stockage local ? Cela relève-t-il également de cette définition ? Cette définition peut-elle être clarifiée ?</p>	<p>- Dans le concept « unité de production d'électricité locale », il est indiqué « qui se situe sur le même site géographique que ces installations de consommation ». La CREG a repris cette définition de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Il est clair que l'on doit rechercher ici une interprétation pertinente du concept de « site géographique », sans préjudice de la réglementation relative aux réseaux fermés de distribution. Il est apparu des entretiens avec Elia que l'utilisation du critère d'une même parcelle cadastrale comme critère déterminant serait trop restrictif en pratique et que selon la pratique actuelle, les hypothèses telles que mentionnées par l'ODE peuvent également être qualifiées d'unités de production d'électricité locales.</p> <p>Dans tous les cas, le concept « d'unité de production d'électricité locale » n'est utilisé que dans la section 2.2.2.3 concernant le contrôle des exigences techniques, chapitre 3.6.2 concernant la coordination intégrée des installations électriques pour la planification, la programmation et la gestion des congestions et le livre 7 concernant l'enregistrement des données, et que la pertinence de ce concept doit par conséquent être placée dans ce contexte.</p> <p>Les définitions de l'unité de production d'électricité locale et de l'installation de stockage d'énergie locale s'appliquent qu'il y ait une ou plusieurs unités de production d'électricité et/ou installations de stockage d'énergie dont un point d'injection est identique au même point de prélèvement d'une ou de plusieurs installations de consommation. Par conséquent, selon la CREG, la combinaison vers laquelle renvoie l'ODE ne nécessite pas de clarification de la définition.</p>
<p>- Une installation de stockage située sur une autre parcelle cadastrale peut-elle également être qualifiée de production d'électricité locale tant que le point d'injection est identique ? Quelle est la définition d'un site géographique ? Parfois, un site industriel comporte plusieurs parcelles de terrain. Parfois aussi, une ligne directe dépasse le site propre, ce qui est</p>	<p>La CREG renvoie à ce qu'elle a exposé lors de la remarque précédente de l'ODE.</p>

<p>idéalement considéré également comme une unité de production d'électricité locale.</p> <p>- Quid de la combinaison du stockage d'énergie local avec production locale et prélèvement local ? Cela relève-t-il également de cette définition ? Cette définition peut-elle être clarifiée ?</p> <p>- Cela nécessite-t-il de modifier la définition de l'installation de stockage d'énergie telle que définie à l'article 2, 102° de la loi électricité ?</p>	<p>La modification éventuelle de la définition d'installation de stockage d'énergie dans la loi électricité ne relève pas de la compétence de la CREG. La CREG estime toutefois qu'une modification n'est pas nécessaire étant donné que cette définition est conforme à la définition de la directive 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et portant modification de la directive 2012/27/UE (ci-après : « directive 2019/944 »).</p>
---	---

<b>Définition 45°: “ contrat d'accès ” (définition 36° du projet de code de bonne conduite)</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Cette définition a été proposée par la CREG et a également été intégrée dans la proposition d'Elia. Après réflexion, la définition du contrat d'accès prévue dans le règlement technique fédéral nous semble une meilleure définition, étant donné qu'elle exclut la notion de HVDC. Cela n'est défini à nul autre endroit. Elia demande à la CREG d'utiliser la définition suivante dans le code de bonne conduite :</p> <p>Art. 2 §1 36° “ contrat d'accès ” : le contrat entre le gestionnaire de réseau de transport et un utilisateur du réseau de transport autre qu'un propriétaire d'un système HVDC ou entre le gestionnaire de réseau de transport et le détenteur d'accès désigné par cet utilisateur du réseau de transport conformément au présent arrêté;</p>	<p>La CREG est d'accord, dans cette première version du code de bonne conduite, de conserver la définition de « contrat d'accès » de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Dans le cadre d'une version ultérieure du code de bonne conduite, une analyse sera probablement nécessaire pour vérifier si et quelles dispositions spécifiques sont nécessaires pour régler l'accès au réseau de transport pour un système HVDC.</p> <p>La CREG adapte donc la définition comme suit :  <b>“45° ” contrat d'accès ” : le contrat entre le gestionnaire du réseau de transport et <del>un détenteur d'accès conformément au présent code de bonne conduite</del> un utilisateur du réseau de transport autre qu'un propriétaire d'un système HVDC ou entre le gestionnaire du réseau de transport et le détenteur d'accès désigné par cet utilisateur du réseau de transport conformément au présent code de bonne conduite ;”</b></p>

<b>Définition 47°: “point d'accès dans le CDS ” (définition 39° du projet de code de bonne conduite)</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG :</b>
<p>La définition 39 « point d'accès dans le CDS » : la CREG mentionne des « configurations de mesure » : Febeliec demande à la CREG de valider que cela comprend également la pratique actuelle des « calculated values in concordance with the currently applicable rules for this ».</p>	<p>La définition est la même que celle de l'arrêté royal du 22 avril 2019. La CREG confirme que les règles actuelles restent d'application.</p> <p>La CREG s'est en outre renseignée auprès d'Elia : Elia confirme également qu'aucune modification n'est prévue et souligne qu'Elia n'a aucune vision</p>

	sur la disposition par le gestionnaire de CDS des points d'accès dans un CDS.
--	---

<b>Définition 39°: “nomination” (definition 45° du projet de code de bonne conduite)</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Elia remet en question la référence à un programme « provisoire ». Au moment de la nomination, ce programme est la référence pour les autres actions et dispositions contractuelles.	La CREG est d'accord avec la suppression du terme « provisoire » dans la définition et adapte donc la définition comme suit : 39° « nomination » : la notification au gestionnaire du réseau de transport d'un programme <del>provisoire</del> d'injection et/ou de prélèvement;

<b>Nouvelle définition 36° : “services de coordination et de gestion des congestions”</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Puisque le concept de « service de gestion de la congestion » ne relève plus de la rubrique des services auxiliaires, Elia se demande s'il serait utile d'ajouter une définition de ce concept dans le code de bonne conduite, le cas échéant avec une référence spécifique à la législation de niveau supérieur.</p> <p>Vu que la définition de services auxiliaires n'inclut plus la gestion de la congestion, Elia demande à la CREG d'élargir la référence aux services auxiliaires là où c'est nécessaire en ajoutant explicitement la référence aux services de gestion de la congestion.</p> <p>Elia a ainsi déjà identifié un certain nombre d'articles (liste non exhaustive) où cette référence est manquante : 2 §2, 60 [169], 136 [265], 138, [267], 157 [290], 187 [340], 188 [342], 191 [345], 196 [350], 209</p>	<p>Le concept de « services pour la gestion des congestions » n'apparaît pas dans la directive 2019/944 et le règlement 2019/943. Il est par contre question de procédures de gestion des congestions ou de règles en matière de congestion ou de mesures en matière de congestion.</p> <p>La CREG comprend que, du fait de la modification de la définition de « services auxiliaires », lors de l'utilisation de ce terme dans le code de bonne conduite, il convient de contrôler si la disposition s'applique également dans le cadre de la responsabilité de programme et/ou de la responsabilité pour le planning des indisponibilités. Dans ce cas, le texte doit en effet être complété.</p> <p>La CREG choisit de parler de « services pour la coordination et la gestion des congestions » dans le même esprit que les règles d'Elia pour la coordination et la gestion des congestions étant donné que les mesures qui découlent de l'exécution des contrats avec le responsable de la programmation ou le responsable du planning des indisponibilités ne cadrent pas toujours dans la gestion des congestions, mais cadrent de manière plus large dans la coordination pour le bien d'une exploitation sûre du réseau.</p> <p>La CREG ajoute par conséquent la définition suivante dans l'article 2, §1 :</p> <p><b>36° “services de coordination et de gestion des congestions” : toute obligation dans le chef du responsable de la planification des indisponibilités et du responsable de la</b></p>

	<p><b>programmation à l'égard du gestionnaire du réseau de transport, telles que reprises dans le contrat type du responsable de la planification des indisponibilités ou le contrat type du responsable de la programmation ;</b></p> <p>La CREG ajoute par conséquent également le terme « services de coordination et de gestion des congestions » ou un renvoi au contrat type du responsable du planning des indisponibilités et au contrat type du responsable de la programmation dans les articles suivants du code de bonne conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- art. 2, §2</li> <li>- art. 60, §2, 13°</li> <li>- art. 130, nouveau §5</li> <li>- art. 136</li> <li>- art. 138, §§1<sup>er</sup> et 2</li> <li>- art. 145</li> <li>- art. 151</li> <li>- art. 157</li> <li>- art. 165</li> <li>- art. 168</li> <li>- art. 181</li> <li>- art. 187, §3, 1°</li> <li>- art. 188, §3, 3°</li> <li>- art. 191, §2, 3°</li> <li>- art. 196</li> <li>- art. 198, §3</li> </ul>
--	---

22. La définition de « gestionnaire de réseau », un concept qui est utilisé dans la partie procédures de raccordement de la proposition d'Elia (article 17), a de nouveau été étendue par Elia dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022 avec le gestionnaire du réseau de traction ferroviaire régional, dans la pratique, la STIB, pour être exhaustive. La CREG a supprimé à tort cet élément de la proposition initiale d'Elia dans son projet de code de bonne conduite. Pour le reste, dans ce concept « gestionnaire de réseau », Elia a remplacé « réseau de distribution » par « réseau de distribution public » et « réseau fermé de distribution, réseau fermé industriel » par « CDS » conformément au texte du projet de code de bonne conduite. Vu que les concepts de « gestionnaire de réseau » et de « gestionnaire de réseau de transport » ainsi que les concepts de « utilisateur du réseau » et d'« utilisateur du réseau de transport » sont définis différemment pour l'application du code de bonne conduite, la CREG a remplacé à quelques endroits le terme « gestionnaire de réseau » par « gestionnaire du réseau de transport » et « utilisateur du réseau » par « utilisateur du réseau de transport » parce que ces derniers sont plus clairs, et afin d'utiliser ainsi le plus correctement possible les termes définis à l'article 60, §1, 4°, et l'article 63, troisième alinéa.

Les définitions des concepts « FCR », « plan de protection du système » et « plan de reconstitution » de l'article 2, §1, 55°, 74° et 75° du projet de code de bonne conduite sont maintenant supprimées étant donné que ces concepts sont déjà définis à l'article 3, alinéa 2, (6) et (63) des lignes directrices européennes SOGL, respectivement à l'article 3, alinéa 2, 5), du code de réseau européen E&R. Ces définitions s'appliquent au code de bonne conduite avec application de l'article 1 du code de bonne

conduite. Les définitions de « service de black-start », « jour D-1 », « jour D », « jeu de barres », « FRR », et « système électrique » à l'article 2, §1, 10°, 26°, 52°, 56°, 69° et 70° du projet de code de bonne conduite sont également supprimées parce qu'après analyse, ces concepts ne sont pas utilisés dans le code de bonne conduite.

Dans la définition de « réseau fermé industriel », le chiffre « 2 » dans la version néerlandaise est supprimé « dans l'article 2, deuxième alinéa-2, 5., du code de réseau européen DCC » (voir biffé) et les mots « du 29 avril 1999 » dans la version française sont supprimés après le mot « loi » afin de corriger de cette manière les négligences rédactionnelles.

En marge de sa proposition adaptée du 11 octobre 2022, Elia propose d'ajouter « Par dérogation à l'article 1<sup>er</sup> » au début de l'article 2. Elia motive cette proposition comme suit dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022 : « Après discussion du projet d'AR règlement technique fédéral concernant la hiérarchie des définitions, Elia propose à la CREG de reformuler ce passage comme suit : *« Par dérogation à l'article 1<sup>er</sup>, pour l'application du présent code de bonne conduite, il faut entendre par : » La hiérarchie entre le paragraphe 1<sup>er</sup> et le paragraphe 2 reste ainsi claire et cohérente. Les définitions qui, pour l'application du code de bonne conduite, s'écartent des définitions de la législation susnommée figurent à l'art. 2 »*. La CREG est d'avis que ce raisonnement, du moins dans une large mesure, n'est pas valable. À l'article 2, le code de bonne conduite définit de nouveaux concepts (par exemple, les concepts de « codes de réseau et lignes directrices européens », « services de reconstitution », « infrastructure transfrontalière », etc.) ou précise certains concepts pour l'application du code de bonne conduite sans s'écarter en substance des définitions de la législation supérieure mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> (par exemple, le concept de « services auxiliaires », « réseau industriel fermé », etc.). Cette précision est souvent nécessaire, par exemple parce que la réglementation européenne ne reconnaît que le concept de « système de distribution fermé », alors qu'au niveau national, il existe différentes notions pour ces réseaux selon qu'ils relèvent de la compétence fédérale ou régionale. Une seule fois, la définition s'écarte de la législation supérieure ; par exemple, la notion de « gestionnaire de réseau » est définie différemment que dans la loi électricité, et ce afin d'avoir un terme générique dans le code de bonne conduite (comme c'était déjà le cas dans l'arrêté royal du 22 avril 2019) qui couvre les gestionnaires de réseau qui y sont visés, par opposition à la notion de « gestionnaire du réseau de transport » qui ne vise que le gestionnaire du réseau de transport (Elia). La CREG préfère dès lors conserver le libellé du début de l'article 2, §1<sup>er</sup>, repris de l'arrêté royal du 22 avril 2019, et réévaluer, lors de la prochaine occasion de modifier le code de bonne conduite, si et de quelle manière le libellé peut éventuellement être amélioré, le cas échéant pour s'aligner autant que possible également sur le règlement technique nouveau ou modifié entre-temps.



#### 4.1.2. Titre 1.2 - Principes de base

23. Le titre 1.2 contient une série de dispositions générales sur les contrats types que le gestionnaire du réseau de transport doit utiliser.

24. L'article 3, § 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite repose sur l'article 4, § 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 avril 2019. En ce qui concerne ce dernier article, l'accord visé à l'article 40, paragraphe 7, de la ligne directrice européenne SOGL est considéré comme faisant partie du contrat type de collaboration avec les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau public de distribution et non comme un contrat type distinct. Cela va de soi puisque l'échange d'informations visé à l'article 40, paragraphe 7, de la ligne directrice européenne SOGL est et doit être un élément important de ce contrat type de collaboration.

L'article 182 [art. 317bis dans la proposition d'Elia] du code de bonne conduite prévoit qu'aucune convention de collaboration n'est conclue entre le gestionnaire du réseau de transport et le gestionnaire de réseau de transport local si le gestionnaire du réseau de transport et le gestionnaire de réseau de transport local auquel il est connecté sont la même personne morale.

Les contrats types repris à l'article 3, §1, du code de bonne conduite sont en outre désignés comme suit dans le code de bonne conduite :

- a) pour le raccordement au réseau de transport, le « contrat type de raccordement »,
- b) pour l'accès au réseau de transport, le « contrat type d'accès »,
- c) pour la responsabilité de l'équilibre sur le réseau de transport, le « contrat type de responsable d'équilibre »,
- d) pour la fourniture des services auxiliaires sur le réseau de transport, respectivement le « contrat type pour les services auxiliaires », le « contrat type pour les services d'équilibrage/les services d'équilibrage respectifs », le « contrat type pour les services de puissance réactive », le « contrat type pour les services de défense » et le « contrat type pour les services de reconstitution »,
- e) pour la responsabilité de la programmation sur le réseau de transport, le « contrat type de responsable de la programmation »,
- f) pour la responsabilité de la planification des indisponibilités sur le réseau de transport, le « contrat type de responsable de la planification des indisponibilités »,
- g) l'échange d'informations avec les fournisseurs de services auxiliaires et les fournisseurs sur le réseau de transport,
- h) la collaboration avec les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau de distribution, en ce compris l'accord visé à l'article 40, paragraphe 7 de la ligne directrice SOGL, le « contrat type de collaboration » .

25. L'article 3, § 2 du code de bonne conduite stipule également que les projets de contrats types et leurs modifications sont soumis à l'approbation de la CREG après une consultation publique organisée par le gestionnaire du réseau de transport sur son site internet et que le gestionnaire du réseau de transport doit publier dans les plus brefs délais les contrats types approuvés sur son site internet. Par rapport à l'article 4, § 2 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, une obligation générale de consultation publique par le gestionnaire du réseau de transport et une obligation pour ce dernier de publier les contrats types approuvés sont donc ajoutées, ce qui d'ailleurs ne change rien à ce qui se passe déjà dans la pratique et est déjà prévu, pour certaines questions, dans les codes de réseau et lignes directrices européens, et même dans l'arrêté royal du 22 avril 2019. La procédure prévue à

l'article 3, § 2 s'applique bien entendu sans préjudice des codes de réseau et lignes directrices européens et des procédures qu'ils prévoient pour l'approbation des modalités et conditions (« T&C ») (cf. la précision en ce sens à l'article 3, §§ 1<sup>er</sup> et 2).

26. L'article 3, § 3 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 reprend l'article 4, § 3 de l'actuel règlement technique. Il s'agit de l'obligation pour Elia de transmettre à la CREG les formulaires visés dans le présent code de bonne conduite (formulaires de demande d'étude d'orientation, etc.), la CREG transmettant ses commentaires sur ces formulaires au gestionnaire du réseau de transport.

27. L'article 3, § 4 reprend l'article 4, § 4 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 concernant la date d'entrée en vigueur des contrats types approuvés et de leurs modifications.

28. L'article 4, § 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite définit le contenu général des contrats types et la structure qu'ils doivent au moins respecter.

Il est ainsi stipulé que dans les contrats types visées à l'article 3, le gestionnaire du réseau de transport définit, de manière transparente et non discriminatoire, les droits et obligations réciproques applicables au gestionnaire du réseau de transport et au cocontractant en ce qui concerne l'objet du contrat type concerné.

Les contrats types doivent au moins respecter la structure suivante :

1° l'objet du contrat ;

2° les conditions générales s'appliquant au gestionnaire du réseau de transport et au cocontractant ;

3° les conditions spécifiques s'appliquant au gestionnaire du réseau de transport et au cocontractant ;

4° les annexes.

29. L'article 4, § 2 du code de bonne conduite prévoit l'obligation générale pour les cocontractants du gestionnaire du réseau de transport de conclure un contrat conformément au contrat type approuvé et précise la relation générale entre un contrat type approuvé par la CREG et le contrat entre deux parties. Plus précisément, il est prévu qu'un contrat entre Elia et le cocontractant consiste est le contrat type approuvé par la CREG, complété par les éléments qui peuvent ou doivent être déterminés individuellement par le gestionnaire du réseau de transport et le cocontractant dans les annexes types. Cela confirme expressément que les contrats types sont des contrats d'accès et qu'il ne peut y être dérogé de manière bilatérale. Plusieurs choses doivent ou peuvent être convenues bilatéralement, mais dans le cadre des annexes types des contrats types approuvés par la CREG.

30. L'article 4, § 3 stipule que le gestionnaire du réseau de transport peut utiliser les informations obtenues d'un cocontractant pour l'exécution d'un autre contrat avec un autre cocontractant, à condition que les informations soient traitées de manière agrégée ou au moins anonyme. Parmi les exemples dans lesquels c'est utile, nous citerons l'utilisation des informations reçues d'un cocontractant pour vérifier la qualité des données reçues d'un autre cocontractant (vérification de la cohérence sur la disponibilité d'une unité de production d'électricité et l'offre d'énergie pour le redispatching ou l'équilibrage) ou l'utilisation de la planification des indisponibilités pour déterminer la rémunération des services de reconstitution.

31. L'article 4 § 4 du code de bonne conduite prévoit que le gestionnaire du réseau de transport informe les cocontractants du plan de défense du réseau, du plan de reconstitution et du plan d'essais, tant au moment de la signature du contrat concerné que par la suite en cas de modification de ces plans. Par conséquent, cette disposition reprend les dispositions actuelles reprises à l'article 261 § 2, dernier alinéa (concernant le plan de défense du réseau) et à l'article 262, § 1<sup>er</sup>, dernier alinéa (concernant le plan de reconstitution) de l'arrêté royal du 22 avril 2019 et ajoute la même obligation pour le gestionnaire du réseau de transport en ce qui concerne le plan d'essais.

Ce paragraphe remplace également les *articles 261, 262 et 262bis* de la proposition Elia en ce qui concerne cette question. Elia propose que le plan de défense du réseau, le plan de reconstitution et le plan d'essais soient inclus « dans le contrat de raccordement, le contrat d'accès ou tout autre contrat ou convention conclu(e) avec le gestionnaire du réseau de transport conformément au présent code de bonne conduite ». Sa reprise dans un contrat suppose la signature du cocontractant. Étant donné que le code E&R européen (cf. articles 13.3 et 25.3) permet à Elia de donner des instructions directement aux cocontractants sur la base du plan de défense du réseau et du plan de reconstitution, l'acceptation de ces plans par le cocontractant n'est pas nécessaire. Par conséquent, la CREG propose une notification au lieu d'une inclusion dans les contrats. Toute éventuelle disposition supplémentaire peut encore être reprise dans les contrats types, si nécessaire.

32. Enfin, l'article 4, § 5 du code de bonne conduite stipule que les conditions générales applicables au gestionnaire du réseau de transport et au cocontractant visé au § 1<sup>er</sup>, 2°, doivent contenir au moins les éléments suivants :

- 1° les dispositions relatives au traitement des informations confidentielles,
- 2° les dispositions relatives aux responsabilités réciproques,
- 3° les dispositions relatives au droit applicable et au traitement des litiges,
- 4° les dispositions relatives à l'entrée en vigueur et à la durée du contrat.

33. Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes sur les principes de base.

<b>Article 3 du code de bonne conduite</b>	
<p><b>Réaction d'Elia (par rapport au § 1<sup>er</sup>) :</b>            Dans cet article, la CREG énumère les contrats types, dont celui pour « la responsabilité de l'équilibrage sur le réseau de transport ».            Elia n'a évidemment aucune objection à l'inclusion des T&amp;C BRP dans cet article mais s'oppose au concept de « responsabilité de l'équilibrage sur le réseau de transport ». En effet, la responsabilité de l'équilibrage s'étend sur l'ensemble de la zone de réglage belge et ne se limite pas au réseau de transport. Il en va donc de même pour le point d) de ce paragraphe : la fourniture de services auxiliaires n'est pas limitée au réseau de transport en ce qui concerne les services d'équilibrage.</p>	<p><b>Réaction de la CREG :</b>            La CREG peut se trouver dans cette remarque d'Elia. La CREG reformule l'article 3, §1, comme suit :</p> <p>“Art. 3. § 1er. Sont notamment soumis à l'approbation de la CREG selon la procédure visée au paragraphe 2 et sans préjudice des codes de réseau et lignes directrices européens, les projets de contrats types, ainsi que leurs modifications, pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le raccordement au réseau de transport ;</li> <li>b) l'accès au réseau de transport ;</li> <li>c) la responsabilité de l'équilibre <del>sur le réseau de transport</del>;</li> <li>d) la fourniture des services auxiliaires <b>au gestionnaire du réseau de transport sur le réseau de transport</b> ;</li> <li>e) la responsabilité de la programmation sur le réseau de transport ;</li> <li>f) la responsabilité de la planification des indisponibilités sur le réseau de transport ;</li> <li>g) l'échange d'informations avec les fournisseurs de services auxiliaires et les fournisseurs sur le réseau de transport ;</li> <li>h) la collaboration avec les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de</li> </ul>

	réseau de distribution, en ce compris l'accord visé à l'article 40, paragraphe 7, de la ligne directrice SOGL."
<p><b>Réaction d'Elia (par rapport au § 2) :</b></p> <p>Elia note que la CREG ne définit pas de durée maximale pour la prise de décisions sur les contrats types. Elia demande cependant à la CREG de mentionner une durée maximale de six mois, comme le prescrit également le cadre européen.</p> <p>En outre, Elia note également que la CREG peut soit approuver, soit rejeter, mais aussi demander de réviser certaines clauses. Ce dernier cas de figure n'est possible que pour certains contrats types pour autant que cela soit prévu par la législation européenne. Elia demande que cette condition soit ajoutée.</p> <p>La CREG demande également qu'Elia publie « sans délai » les documents approuvés sur son site Internet. Nous sommes toutefois contraints de constater que cela n'est parfois pas possible si, par exemple, la décision est communiquée à Elia juste avant le week-end ou des congés. Elia demande à la CREG de remplacer cette expression par « dans les plus brefs délais ». Il en va de même pour le § 4 du même article et pour tous les autres articles qui mentionnent cela (tels que les articles 213 et 214).</p>	<p><b>Réaction de la CREG :</b></p> <p>Si un délai légal est déjà prévu dans la réglementation européenne, une répétition dans le code de bonne conduite n'est pas indiquée. Si aucun délai légal n'est prévu dans la réglementation européenne, il n'est pas nécessaire que la CREG reprenne un délai dans le code de bonne conduite. La CREG choisit de conserver l'exigence de prendre ses décisions dans un délai raisonnable.</p> <p>La CREG opte de conserver la disposition qui prévoit la possibilité d'approbation, de refus ou de demande de révision de certaines clauses. Une telle disposition existant déjà dans le règlement technique établi par l'arrêté royal du 19 décembre 2002, avant qu'il ne soit question des codes de réseau et des lignes directrices européens. En effet, cette disposition n'enfreint pas les compétences de la CREG sur la base des codes de réseau et des lignes directrices européens. La CREG peut accepter d'ajouter cette idée explicitement dans le texte par l'ajout des mots « sous réserve des compétences pour la CREG dans les codes de réseau et les lignes directrices européens » outre la référence générale aux codes de réseau et aux lignes directrices européens déjà comprises dans l'article 3, §1.</p> <p>La CREG accepte en outre d'adapter la mention « sans délai » à l'article 3 et aux articles 4, 16, 73, 76, 150, 214, 235 et 241 par « le plus rapidement possible », sauf à l'article 133 où il s'agit du suivi d'une demande du gestionnaire du réseau de transport pour suivre le dernier programme proposé lorsqu'il remarque que l'installation s'écarte du programme.</p> <p>La CREG a par conséquent adapté la formulation du §2 comme suit :</p> <p>“Le gestionnaire du réseau de transport soumet le plus rapidement possible à la CREG les projets de contrats types visés au paragraphe 1er et les modifications qui y sont apportées. Les projets de contrats types ainsi que les modifications qui y sont apportées sont soumis après consultation publique organisée par le gestionnaire du réseau de transport sur son site internet. <b>Sans préjudice des compétences de la CREG dans les codes de</b></p>

	<p><b>réseau et lignes directrices européens, La CREG rend sa décision d'approbation, de demande de révision de clauses déterminées ou de refus d'approbation dans un délai raisonnable. Le gestionnaire du réseau de transport publie <del>sans délai</del> dans les plus brefs délais sur son site internet les contrats types approuvés."</b></p>
--	--

<b>Article 4 du code de bonne conduite</b>	
<p><b>Febeliec:</b> Febeliec regrette fortement que l'ancien titre 3.6.3 relatif au plan de défense du réseau, au plan de reconstitution et au plan d'essais ait été complètement supprimé, car il est important pour les utilisateurs du réseau qu'il existe un cadre légal ou réglementaire garantissant qu'ils sont informés en temps utile et de manière complète de ces plans, y compris spécifiquement les éléments (confidentiels) applicables à leurs installations spécifiques. En effet, une partie plus que substantielle des plans susmentionnés n'est pas accessible au public et, en soi, il serait très difficile pour les utilisateurs du réseau d'être en règle s'ils n'ont pas accès en temps utile aux éléments qui leur sont applicables. Febeliec préfère un cadre légal ou réglementaire qui garantit cet élément, y compris le calendrier applicable.</p>	<p><b>Réaction de la CREG :</b> Les dispositions sur le plan de défense du réseau, du plan de reconstitution et du plan d'essais font partie du règlement technique, article 11, §1, 9°, de la loi électricité. Toutefois, la remarque de Febeliec concerne surtout la notification des plans avec les éléments confidentiels importants pour l'utilisateur du réseau. Le code de bonne conduite comprend à ce sujet encore une disposition reprenant le timing d'application stipulée comme suit (le terme « sans délai » à l'article 4 du projet de code de bonne conduite a été remplacé par « dans les plus brefs délais», voir sous l'article 3) : "Art.4. § 4. Le gestionnaire du réseau de transport notifie aux cocontractants avec lesquels il a conclu un contrat visé au paragraphe 2 la version, telle que publiée sur son site internet, du plan de défense du réseau, du plan de reconstitution et du plan d'essais, y compris, le cas échéant, les mesures confidentielles pour le cocontractant concerné, et ce lors de la signature du contrat et <del>sans délai</del> dans les plus brefs délais en cas de modifications approuvées des plans susmentionnés."  Selon la CREG, cette disposition répond à la préoccupation de Febeliec.</p>

**4.1.3. Titre 1.3 - Informations, précautions à prendre pour préserver la confidentialité, publicité**

34. Les articles 5 à 7 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 sont repris dans le code de bonne conduite, mais leur champ d'application est limité à la communication des informations et/ou données visées dans ce code de bonne conduite.

**4.1.4. Titre 1.4 - Exercice des tâches et des missions visées par le présent code de bonne conduite sur les équipements, les biens et les installations**

35. L'article 8 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 est repris dans le code de bonne conduite, mais la référence au règlement technique est logiquement remplacée par une référence au code de bonne conduite. La proposition d'Elia est adaptée en ce sens.

**4.1.5. Titre 1.5 - Formalités**

36. Les articles 15 à 20 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 sont repris dans les articles 9 à 14 du code de bonne conduite, mais leur portée est limitée aux notifications visées dans le présent code de bonne conduite, à la tenue des registres et publications visés dans le présent code de bonne conduite.

37. La CREG a reçu pour ce titre les remarques suivantes lors de la consultation publique.

<b>Articles 9 à 14 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Dans l'article 10, mais aussi dans plusieurs autres articles (par ex., 11, 12, 13, ...), la CREG fait référence à toute la législation applicable, à l'exception du code de bonne conduite et/ou du règlement technique fédéral. Le texte du (futur) règlement technique fédéral n'étant pas disponible, il est très difficile pour Febeliec de valider de tels articles, et donc, de se référer également aux commentaires généraux faits ci-dessus. En conséquence, les commentaires de Febeliec sur ce code de bonne conduite peuvent tout au plus être préliminaires et non exhaustifs.	Les articles 9 à 14 du code de bonne conduite sont très analogues aux articles 15 à 20 de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Le but de ces dispositions est qu'elles soient reprises à la fois dans le code de bonne conduite et dans le règlement technique, mais chacune pour les formalités respectivement visées dans le code de bonne conduite et le règlement technique. Par là, nous voulons donc également éviter de créer une hiérarchie entre le code de bonne conduite et le règlement technique. En d'autres termes, concrètement, en ce qui concerne le code de bonne conduite, les formalités du titre 1.5 sont d'application pour les notifications visées dans le code de bonne conduite et la tenue des registres visés dans le code de bonne conduite, sauf : 1) en cas de disposition contraire du code de bonne conduite ou 2) en cas de disposition contraire dans la législation en vigueur à l'exception du règlement technique (par ex. dans la loi électricité).

#### **4.1.6. Titre 1.6 - Dispositions transitoires vis-à-vis du règlement technique**

38. La CREG a réuni les articles 52 et 53 du projet de code de bonne conduite sous un nouveau titre 1.6. du code de bonne conduite, intitulé « Dispositions transitoires vis-à-vis du règlement technique » à la suite des remarques formulées par Elia lors de la consultation publique. La CREG renvoie à ce qu'elle explique dans la décision au point 4.2.2.3.

## **4.2. LIVRES 2 À 7 - PROPOSITION D'ELIA DES CONDITIONS DE RACCORDEMENT ET D'ACCÈS AU RÉSEAU DE TRANSPORT<sup>6</sup>**

### **4.2.1. Préambule**

39. L'article 11, § 2, premier alinéa, de la loi électricité, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2022, prévoit en premier lieu que la CREG établisse un code de bonne conduite. Ce premier alinéa stipule également que dans ce code de bonne conduite, la CREG, sur proposition du gestionnaire du réseau et après consultation des utilisateurs du réseau, détermine les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport.

La CREG a reçu de la part d'Elia une telle première proposition contenant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport le 16 mai 2022 en néerlandais et le 3 juin 2022 en français (ci-après : « la proposition d'Elia du 16 mai 2022 »). En même temps que la version française, Elia a fait part d'une modification qu'elle souhaitait apporter à la version néerlandaise. Par lettre du 11 octobre 2022, Elia a ensuite soumis une proposition adaptée, à savoir une proposition adaptée de procédures de raccordement intégrée à la proposition initiale de conditions relatives au raccordement et à l'accès au réseau de transport, et une extension de sa proposition initiale, au besoin, aux installations de stockage d'énergie et aux installations de consommation (ci-après : « la proposition modifiée d'Elia du 11 octobre 2022 »). Dans cette lettre du 11 octobre 2022, Elia indique qu'elle le fait suite à la discussion avec les services de la CREG après l'achèvement de la consultation publique sur les modifications proposées par la CREG dans le projet de code de bonne conduite et les commentaires des acteurs du marché sur la proposition d'Elia relative aux procédures de raccordement. Le texte final et consolidé de cette proposition (en néerlandais et en français) est ci-après dénommé « proposition d'Elia ». Après l'achèvement de la consultation publique sur les modifications apportées au projet soumis par la CREG

40. De plus, l'article 15, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa de la loi électricité stipule que le gestionnaire du réseau transmet à la commission une proposition de procédures et conditions transparentes et efficaces pour l'accès non discriminatoire et le raccordement au réseau de transport, en ce compris les données à fournir, les délais de raccordement, les critères et les tarifs de transport. Ces procédures sont rendues publiques par le gestionnaire du réseau dans la mesure où les procédures de raccordement précitées ont été approuvées par la commission.

41. La CREG décide, à la lecture combinée des deux articles précités, que la partie relative aux procédures de raccordement de la proposition du gestionnaire du réseau concernant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport est soumise à l'approbation de la CREG. Cela signifie que cette partie des procédures de raccordement (*Partie 2, livre 2.1* de la proposition d'Elia), en cas d'approbation par la CREG, sera ensuite reprise dans le code de bonne conduite/établi par la CREG. En cas de rejet par la CREG de cette partie procédures de raccordement, le gestionnaire du réseau doit

---

<sup>6</sup> Les références aux parties, livres, articles dans la proposition d'Elia sont indiquées en italique dans ce projet de décision.

soumettre une proposition modifiée à la CREG pour approbation, qui tient compte des remarques faites par la CREG.

#### **4.2.2. Analyse de la proposition d'Elia concernant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport**

##### ***4.2.2.1. Structure de la proposition d'Elia***

42. La proposition d'Elia se compose de sept parties et est subdivisée en Livres, Titres, etc. Dans sa proposition, Elia a inclus les sept parties suivantes :

- 1) Généralités
- 2) Raccordement
- 3) Accès au réseau de transport et contrat d'accès
- 4) Relevé des compteurs et mesures
- 5) Modalités spécifiques entre le gestionnaire du réseau de transport et les gestionnaires du réseau public de distribution concernant le raccordement du réseau public de distribution au réseau de transport et l'accès à celui-ci.
- 6) Règles applicables aux gestionnaires de CDS raccordés au réseau de transport et leurs relations avec le gestionnaire du réseau de transport concernant le raccordement et l'accès au réseau de transport
- 7) Enregistrement des données

43. Elia a provisoirement conservé la numérotation des articles de l'arrêté royal du 22 avril 2019, afin que la CREG puisse facilement voir quels articles sont repris de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Dans son projet de code de bonne conduite, qui a fait l'objet d'une consultation publique, la CREG a utilisé une nouvelle numérotation, mais a également ajouté entre crochets la numérotation de l'arrêté royal du 22 avril 2019 afin de maintenir la traçabilité pour les acteurs du marché dans un souci de clarté. Cette numérotation entre crochets a disparu dans le code de bonne conduite joint en annexe.

Si la CREG fait référence dans la décision à un article de la proposition d'Elia, la CREG reprend la numérotation des articles de la proposition d'Elia et l'affiche en italique.

44. Bien qu'à première vue la proposition d'Elia aille au-delà des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport, compte tenu de l'inclusion de parties qui ne portent pas le titre de « raccordement » ou « accès », la CREG peut convenir que les sept parties de la proposition d'Elia prises globalement concernent toutes des conditions de fond pour le raccordement et l'accès au réseau de transport. À plusieurs reprises, la proposition d'Elia contient des dispositions qui s'appliquent au raccordement et à l'accès ainsi qu'aux services auxiliaires. C'est le cas dans la partie « Comptages et mesures » car les règles sont les mêmes pour les trois sujets susmentionnés. Cela ne pose aucun problème puisque la CREG est d'accord tant sur le contenu des règles que sur leur place dans le code de bonne conduite. Lorsque la proposition d'Elia contient une disposition qui relève de la partie du code de bonne conduite relative aux services auxiliaires, que la CREG rédige de sa propre initiative et fait figurer dans le livre 8, la CREG la traite plus en détail ci-après.

45. La CREG n'a pas de commentaires sur la structure de la proposition d'Elia. Elle se limite à adapter la division en volumes, livres, titres, etc., selon les niveaux requis dans le code de bonne conduite. Il y a au final cinq niveaux, ce qui signifie que le projet de code de bonne conduite contient des livres, des titres, des chapitres, des sections et des sous-sections.



4.2.2.2. Dans la règle : reprise par Elia des dispositions en matière de raccordement et d'accès au réseau de transport de l'arrêté royal du 22 avril 2019

46. Par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019, les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport n'ont pas subi de modifications substantielles dans la proposition d'Elia, à l'exception des thèmes « raccordements partagés », « modernisation substantielle d'installations d'utilisateurs du réseau de transport » et « résiliation unilatérale de la désignation en tant que détenteur d'accès et responsable d'équilibre en cas de défaut de paiement ».

En outre, la Partie 3, Livre 1 « Exigences techniques de raccordement » de l'arrêté royal du 22 avril 2019 n'a pas été reprise dans la proposition d'Elia puisque les « seuils de capacité maximale » et les « exigences d'application générale » (pour les nouvelles installations) visés à l'article 11, § 1<sup>er</sup>, quatrième alinéa, de la loi électricité ainsi que « les critères techniques de sécurité et les règles techniques avec les exigences minimales concernant la conception technique la gestion et l'exploitation des installations de production, des réseaux de distribution, de l'équipement des clients directement raccordés, des circuits interconnecteur et des lignes directes, qui doivent être respectées » telles que visées à l'article 11, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, de la loi électricité restent de la compétence du Roi. La proposition d'Elia comprend quelques dispositions (en particulier les *articles XX et XY*) relatives aux exigences techniques à convenir bilatéralement entre Elia et l'utilisateur du réseau de transport sur la base des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC ou du règlement technique (lorsque ceux-ci doivent ou peuvent être établis en application de la législation susmentionnée) et dans les cas où Elia a le droit d'imposer des exigences locales spécifiées dans le contrat pertinent entre Elia et le cocontractant. Cela fait partie de la proposition d'Elia pour le code de bonne conduite, car la disposition selon laquelle quelque chose doit figurer dans le contrat de raccordement, le contrat pertinent pour la fourniture de services auxiliaires, le contrat du responsable de la programmation et/ou le contrat du responsable de la planification des indisponibilités est une condition du raccordement ou de l'accès au réseau de transport ou de la fourniture de services auxiliaires au gestionnaire du réseau de transport et relève donc de la compétence de la CREG.

47. De manière générale, la CREG est globalement d'accord avec le fait que cette proposition d'Elia reprend en grande partie les dispositions relatives au raccordement et à l'accès au réseau de transport de l'arrêté royal du 22 avril 2019, à l'exception toutefois de ce qui suit :

- les seuils de capacité maximale, les prescriptions d'application générale et les autres prescriptions techniques qui, en application de l'article 11, § 1<sup>er</sup> de la loi électricité, doivent rester dans le règlement technique, et
- les thèmes « raccordements partagés », « modernisation substantielle d'installations de l'utilisateur du réseau de transport » et « résiliation unilatérale de la désignation en tant que détenteur d'accès et personne d'équilibre en cas de défaut de paiement » qui sont mûrs pour une mise à jour du code de bonne conduite.

Ici et là, quelques améliorations purement rédactionnelles sont apportées par Elia lorsque des dispositions de l'arrêté royal du 22 avril 2019 sont reprises dans la proposition d'Elia, soit pour mieux aligner les versions néerlandaise et française, soit sur le plan purement linguistique, soit pour faire un usage cohérent des termes définis. Ici et là, lorsque des dispositions sont reprises, la structure de la proposition d'Elia est en outre revue. Ainsi, les dispositions des articles 321 à 338 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, pour autant qu'elles ne soient plus vouées à faire partie du règlement technique lors de leur transposition dans le code de bonne conduite, sont transférées à *l'article 316, points 5° à 15°* dans la proposition d'Elia, qui définit le contenu minimum obligatoire du contrat type de collaboration entre Elia, les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau public de distribution.

Quelques fois, la proposition d'Elia ajoute un nouvel article par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019, comme l'article 317bis « Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas si le gestionnaire de réseau de transport et le gestionnaire de réseau auquel il est rattaché sont la même entité juridique».

48. Ceci est conforme à la conception du premier code de bonne conduite et à la modification prévue du règlement technique telle que discutée avec la Direction générale de l'Énergie, l'objectif étant de disposer d'un premier code de bonne conduite dans la mesure du possible le 1<sup>er</sup> septembre 2022 ou le plus rapidement possible après cette date afin de mettre fin à la méconnaissance des compétences de la CREG et d'assurer la sécurité juridique. Ce calendrier serré ne permet pas de procéder à un examen complet des dispositions relatives au raccordement, à l'accès et aux services auxiliaires de l'arrêté royal du 22 avril 2019 avec la consultation nécessaire des acteurs du marché. C'est pourquoi il est choisi d'adopter dans un premier temps les dispositions existantes, à l'exception de celles concernant les thèmes susmentionnés, car l'expérience de ces dossiers a déjà montré qu'ils ne sont plus up-to-date. La CREG souligne qu'elle évaluera régulièrement le code de bonne conduite et qu'elle le modifiera chaque fois qu'il y aura un besoin légitime de le faire. Elia a déjà indiqué, elle-même, dans sa lettre d'accompagnement du 16 mai 2022 qu'elle envisage de soumettre une proposition modifiée sur les règles de réserve de capacité.

49. La CREG a reçu les remarques suivantes concernant les procédures de raccordement proposées par Elia :

<b>BSTOR</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Ni le Règlement Technique Fédéral, ni le projet de code de bonne conduite n'évoquent de conséquences en cas de non-respect par Elia des divers délais prévus pour le processus de raccordement (délais pour remises d'offres et réalisation des études d'orientation et détail). Il est cependant essentiel pour le candidat utilisateur de réseau de savoir quelles sont ses voies de recours en cas de dépassement de ces délais.</p> <p>Plus généralement il nous semble primordial que le cadre réglementaire soit suffisamment incitatif pour qu'Elia ait les ressources suffisantes pour réaliser ces études dans les délais impartis. Ceci pourrait prendre une forma alternative à une pénalité : par exemple une réduction graduelle du coût des études en fonction des retards encourus par Elia, ou un incitant tarifaire. BSTOR ne se prononce pas sur ce point mais fait juste le constat du manque manifeste d'incitants explicites pour le respect de ces délais.</p>	<p>La CREG estime ces questions intéressantes ; elles méritent une analyse approfondie. Si des incitants tarifaires ou une adaptation des tarifs s'imposaient à la suite de cette analyse, cela doit être réglé dans le cadre des dossiers tarifaires gérés par la CREG (et donc en dehors du code de bonne conduite).</p>
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Dans les numéros 29 et 51 de son projet de décision, la CREG analyse sa compétence en vertu des articles 11 et 15 de la loi électricité. Ainsi, la CREG conclut « de la lecture combinée des deux articles précités que la partie relative aux procédures de raccordement de la proposition du gestionnaire de réseau relative aux conditions de raccordement et d'accès au</p>	<p>La CREG a analysé la critique d'Elia et est consciente qu'une série de modifications par la CREG dans le projet de code de bonne conduite par rapport à la proposition des procédures de raccordement d'Elia ne sont pas simplement linguistiques, mais avaient pour but de clarifier le texte ou de corriger des références fautives. Bien que ces clarifications et corrections n'aient</p>

<p>réseau de transport est soumise à l'approbation de la CREG. Cela signifie que cette partie relative aux procédures de raccordement (partie 2, livre 2.1, de la proposition d'Elia), en cas d'approbation par la CREG, sera ensuite incluse/établie par la CREG dans le code de bonne conduite. » Ensuite, la CREG indique qu'elle est d'accord avec la proposition d'Elia en matière de procédures de raccordement mais qu'elle souhaite améliorer un certain nombre de dispositions d'un point de vue rédactionnel ou clarifier certains points sans impact sur le fond de la proposition d'Elia. Enfin, selon la CREG, ces adaptations ne font pas obstacle à l'approbation de la partie relative aux procédures de raccordement et ne nécessitent donc pas une proposition adaptée d'Elia, étant donné que, comme déjà indiqué, elles ne servent qu'à améliorer la formulation ou à clarifier le texte sans modifier le contenu de la proposition d'Elia.</p> <p>Réponse d'Elia : comme l'indique également la CREG dans son projet de décision, aucune adaptation de la proposition ne peut être faite par la CREG, alors que ce document réglementé doit être approuvé par la CREG sur proposition d'Elia. Nous nous opposons à l'approche adoptée par la CREG étant donné que le fait que la CREG apporte des modifications à une proposition d'Elia constitue une violation manifeste des procédures et de la compétence d'approbation de la CREG.</p> <p>Elia se demande pourquoi, dans son projet de décision, la CREG choisit de ne pas suivre les procédures applicables, pour des modifications que la CREG qualifie de purement rédactionnelles. Dans quelle mesure ces modifications rédactionnelles sont-elles absolument nécessaires pour l'adoption de la proposition dans le code de bonne conduite ? Cependant, Elia identifie des changements de contenu (la numérotation fait référence à la numérotation des articles utilisée dans la proposition d'Elia) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A l'article 141, § 1<sup>er</sup>, 9° : suppression des termes « raccordées dans des installations de consommation ».</li> </ul>	<p>pas eu d'impact sur le fond de la proposition d'Elia selon la CREG, il est apparu des entretiens entre les collaborateurs d'Elia et ceux de la CREG à l'issue de la consultation publique qu'une certaine harmonisation sur le fond était nécessaire.</p> <p>Au terme des entretiens informels précités et de l'analyse par Elia du résultat de la consultation publique organisée par la CREG, Elia a, par courrier du 11 octobre 2022 proposé des adaptations à sa proposition du 16 mai, telle que corrigée par courrier du 3 juin 2022.</p> <p>Elia a, à cette occasion, également apporté quelques adaptations à la suite des remarques des parties du marché et des modifications purement linguistiques apportées par la CREG dans le projet de code de bonne conduite.</p> <p>Les modifications de la CREG signalées par Elia comme des modifications de fond ont été traitées comme suit dans la proposition adaptée d'Elia du 11 octobre 2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans l'article 141, §1, 9°, les mots « raccordé aux installations de consommation » ont été supprimés : la CREG estime en effet que ces mots impliquaient une restriction injustifiée.</li> <li>- Dans l'article 141, §4, les mots « pour des raisons de manque de capacité » ont à nouveau été ajoutés : le renvoi à l'article 15, §1, deuxième alinéa a été mis à jour vers « article 15, §1, troisième alinéa » : la CREG peut être d'accord parce que les mots « pour des raisons de manque de capacité » semblaient d'abord superflus mais ils sont corrects et peuvent être conservés. Le renvoi à l'article 15, §1, deuxième alinéa de la loi électricité a été adapté à juste titre vers l'article 15, §1, troisième alinéa (le deuxième alinéa est devenu le troisième alinéa suite à la loi du 21 juillet 2021).</li> <li>- Dans les articles 153 et 160, les références aux valeurs seuils B, C, D ont été supprimées de telle sorte que le domaine d'application de ces dispositions concerne toutes les unités de production d'électricité raccordées au réseau de transport sans distinction : la CREG estimait ce renvoi aux valeurs seuils B, C et D déroutant dans ce contexte. Dans ces articles, toutes les unités</li> </ul>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>- A l'article 141, § 4 : les termes « pour cause de capacité insuffisante » sont supprimés.</li> <li>- Aux articles 153 et 160, les références aux seuils A, B, C, D sont remplacées par une simple référence à la capacité minimale.</li> <li>- A l'article 154, une référence à la législation régionale est ajoutée.</li> <li>- A l'article 159, les termes « installation » sont complétés par « de l'utilisateur du réseau de transport » et la référence à la modification est complétée en précisant « du raccordement ».</li> </ul> <p>Elia demande donc à la CREG de prendre sa décision sur sa proposition initiale. Seules les modifications de l'article 159 déjà discutées avec la CREG et pour lesquelles Elia avait donné son accord, notamment l'ajout de « de l'utilisateur du réseau de transport » aux termes « installation », peuvent être prises en compte dans la décision.</p>	<p>de production d'électricité sont raccordées au réseau de transport visé, quelle que soit la puissance. Dans ce sens, la modification apportée par la CREG dans son projet de code de bonne conduite était également incorrecte, étant donné qu'Elia n'avait pas l'intention, avec la référence aux valeurs seuils B, C, D visées dans ces articles, de limiter les unités de production jusqu'à une puissance maximale de 1MW ou plus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans l'article 154, la référence à la législation régionale du projet de code de bonne conduite a été supprimée : après analyse approfondie, la CREG peut être d'accord avec cela étant donné que la législation régionale doit toujours être respectée à côté de la législation fédérale et la CREG peut accepter que l'ajout d'une telle précision à un endroit et non à un autre puisse semer la confusion,</li> <li>- Dans l'article 159, les termes « installation » sont complétés par « de l'utilisateur du réseau de transport » et le renvoi à la modification est complété par la précision « du raccordement, à la suite ou non de la modification d'une installation de l'utilisateur du réseau de transport » : la CREG peut être d'accord avec cela parce que ces modifications impliquent des clarifications correctes du texte.</li> </ul> <p>Pour une justification plus détaillée des points précités, la CREG renvoie à la discussion à ce sujet dans la décision.</p>
---	--

50. La CREG n'a pas de remarques sur cette approche et donc sur la proposition d'Elia dans la mesure où elle reprend les dispositions de l'arrêté royal du 22 avril 2019, à l'exception de ce qui suit. Voici ci-dessous la liste des remarques de la CREG reprises dans son projet de décision (B)2409, avec (et actualisée à la suite) du traitement des réactions reçues lors de la consultation publique :

- dans la mesure où certaines de ces dispositions se réfèrent aux unités de production d'électricité de type A, B et/ou C.

Étant donné que toutes les unités de production d'électricité raccordées au réseau de transport sont de type D en application de l'article 5.2.d) de l'actuel European Grid Code RfG, étant donné qu'elles sont toutes raccordées à un niveau de tension égal ou supérieur à 110 kV, l'expérience acquise avec le règlement technique a déjà montré qu'il crée une confusion en se référant aux types B, C et D. En effet, aucune unité de production d'électricité de type B ou C n'est raccordée au réseau de transport. Il est exact que des dérogations ont été approuvées par la CREG pour les unités ayant une capacité maximale <25 MW et une tension au point de raccordement supérieure ou égale à 110 kV pour répondre à certaines exigences

applicables aux installations de type D, mais cela ne fait pas de ces unités des unités de type A ou B.

La CREG estimait dès lors que *l'article 153, l'article 160, §§2 et 5, l'article 170, §1, l'article 32 et l'article 316, 6°* devaient être modifiés afin de remplacer les références aux « types » en ce qui concerne les unités de production d'électricité raccordées au réseau de transport par les capacités maximales correspondantes de ces installations, en supposant qu'Elia, par le renvoi aux types B, C et D, visait à exclure du domaine d'application les puissances maximales de type A.

Les références aux types A, B, C et/ou D peuvent être conservées pour les installations de stockage d'énergie connectées au réseau de transport car elles ne relèvent pas du champ d'application des codes de réseau européen RfG, DCC et HVDC (et pour autant que le règlement technique continue à prévoir une telle division) et pour les unités de production d'électricité connectées à un CDS car ces raccordements ont souvent lieu à un niveau de tension < 110 kV, par exemple, à *l'article 242, § 2*.

La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Articles 34 , 46, 61 et 180 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Elia fait remarquer que dans les articles 153 et 160, les références aux seuils A, B, C, D sont remplacées par la CREG par une simple référence à la puissance minimale et que cela constitue une modification sur le fond de la proposition d'Elia, ce qui n'est pas permis.</p> <p>La CREG justifie son changement par le fait que des dérogations ont été appliquées pour les installations d'une capacité &lt; 25 MW raccordées au réseau de transport (&gt; 110kV) et que, par conséquent, la référence au type A/B/C/D tel que défini dans le code de réseau européen RfG n'est plus tout à fait correcte. Cela pourrait prêter à confusion.</p> <p>Réaction d'Elia : Selon Elia, les installations raccordées &gt; 110 kV et avec P &lt; 25 MW, compte tenu des dérogations établies au niveau national par le gestionnaire de réseau, sont toujours des installations de type D, mais les spécifications techniques requises sont celles de type A ou B. La référence au type d'installation est donc toujours importante. Le remplacement de cette référence par des valeurs de puissance risquerait de créer davantage de confusion, comme :</p>	<p>Il est apparu des entretiens avec Elia à l'issue de la consultation publique que les renvois aux articles 153 (réserve de capacité) et 160 (avec référence à l'article 170 relatif à l'accès flexible) de sa proposition de procédures de raccordement vers les types B, C et D, ne visaient pas à exclure du domaine d'application les installations d'une puissance de &lt;1 MW.</p> <p>Après analyse, cela ne peut pas être l'objectif vu que ces articles impliqueraient autrement un traitement différent pour les unités de production d'électricité dans le domaine des réservations de capacité, ce pour quoi il n'y a aucune justification objective.</p> <p>La CREG estime néanmoins encore que ces renvois aux types B, C et D sont déroutants. Tout d'abord parce qu'il n'y a aucune installation de type B et C sur le réseau de transport. Toutes les unités de production d'électricité du réseau de transport sont en effet de type D avec application de l'article 5.2.d), du code de réseau européen actuel RfG, étant donné qu'elles sont toutes raccordées à un niveau de tension de ou supérieur à 110 kV. En outre, en ne mentionnant pas le type A, cela donne l'impression que l'on veut exclure les petites puissances du domaine d'application, alors que le renvoi au type D comprend tout de même ces petites puissances. La CREG est</p>

<p>- des incohérences dans le temps si la mise en œuvre nationale des codes de réseau change ;</p> <p>- des incohérences dans le contenu des documents si des désignations différentes sont utilisées pour classer les unités.</p> <p>Elia est d'avis qu'il est préférable de conserver la référence aux types A/B/C/D et de préciser dans le code de bonne conduite que le type d'une installation doit être déterminé après application de la dérogation applicable au niveau national.</p>	<p>d'accord avec Elia que les installations raccordées &gt; 110 kV et avec une puissance maximale &lt; 25 MW, compte tenu des dérogations établies au niveau national par la CREG sur proposition du gestionnaire de réseau, sont toujours des installations de type D, mais les spécifications techniques requises sont celles de type A ou B.</p> <p>Elia a repris cela dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022, partie procédures de raccordement, et ce faisant, a supprimé les renvois aux types B, C et D dans les articles 153 et 160 de sa proposition initiale de sorte que le domaine d'application de ces articles vaut clairement pour toutes les unités de production d'électricité raccordées au réseau de transport (voir également déjà au paragraphe 49).</p> <p>Par rapport au texte du projet de code de bonne conduite, suivant le raisonnement ci-dessus, la CREG supprime également les mots « d'une puissance maximale supérieure ou égale à 1 MW » aux articles 61, §1<sup>er</sup>, et 180, alinéa premier, 6° (et donc également les références aux types d'unités aux <i>articles 170, §1<sup>er</sup> et 316, alinéa premier, 6°</i> de la proposition d'Elia).</p>
---	--

- La formulation de *l'article 31* est clarifiée. Les termes « les dates d'entrée en vigueur respectives » sont remplacés par les termes « les dates d'entrée en vigueur projetées des installations de l'utilisateur du réseau de transport » car il n'était pas clair de quelle entrée en vigueur il s'agissait.
- La formulation de *l'article 71*, deuxième alinéa], mérite quelques éclaircissements. La CREG remplace la phrase « *Si aucun accord n'est trouvé dans ce délai, le premier alinéa s'applique* » par les deux phrases suivantes : « *Si aucun accord n'est trouvé dans ce délai, chaque partie peut demander à la CREG de prendre une décision sur cette question dans un délai de six mois. Si une partie soumet une telle demande à la CREG, les conditions visées dans la procédure de raccordement sont suspendues jusqu'à ce que les parties soient informées de la décision de la CREG.* ». Cela ne constitue pas une modification de fond ; il s'agit simplement de s'assurer que l'intention est correctement exprimée puisque les codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC ne s'appliquent pas aux installations de stockage d'énergie en tant que telles.

- Dans l'article 141, §4, la CREG avait déjà supprimé les mots « pour des raisons de manque de capacité » avant les mots « conformément à l'article 15, §1, deuxième alinéa, de la loi » dans le projet de code de bonne conduite parce qu'elle les estimait superflus, mais après analyse approfondie, ils peuvent être maintenus (par analogie avec l'article 160, §2). Cependant, le renvoi à l'article 15, §1, deuxième alinéa, de la loi requiert une correction étant donné qu'il est devenu le troisième alinéa à la suite de la loi du 21 juillet 2021. La proposition adaptée d'Elia du 11 octobre 2022 y répond.
- A l'article 172 de la proposition d'Elia relatif aux essais et simulations, les termes « à réaliser en application des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC ou du présent code de bonne conduite » sont supprimés car ils sont inutiles selon la CREG et rendent en outre la phrase difficile à lire.

La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Article 63 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Febeliec regrette que toutes les dispositions concernant les essais et simulations pour valider la conformité des installations aient été supprimées du code de bonne conduite, ce qui rend moins clair pour les utilisateurs du réseau les éléments qu'ils doivent respecter. En outre, on ne voit pas clairement où ces dispositions seront désormais prévues, ce qui crée également un problème concernant la stabilité de ces dispositions.	Toutes les dispositions en lien avec des essais et des simulations sont reprises dans les articles 62 à 77 du code de bonne conduite.

- La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique pour l'article 174 de la proposition d'Elia.

<b>Article 65 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
§1 <sup>er</sup> . Ces exigences techniques permettent-elles la mise en œuvre de la disposition 15 de l'Electricity Market Design (EMD) européen pour éviter les doubles tarifs de réseau ?	L'article 65, §1 du code de bonne conduite traite des essais de conformité avec les exigences techniques du règlement technique. L'article ne traite par conséquent pas des exigences techniques mêmes, qui restent dans le règlement technique. Cette remarque ne relève donc pas du code de bonne conduite. La CREG conseille à l'ODE de suivre la modification suivante du règlement technique et dans ce cadre, de prendre contact avec la direction générale énergie.

- Selon la CREG, la référence au code de bonne conduite dans *l'article 176* n'est pas correcte à un endroit, car les exigences techniques sont déterminées dans le règlement technique et non dans le code de bonne conduite. La CREG procède donc à cet ajustement.
- Dans sa proposition, Elia a supprimé la disposition, par rapport à *l'article 195* de l'arrêté royal du 22 avril 2019, selon laquelle l'ajout d'un point d'accès au portefeuille d'un détenteur d'accès commence le premier jour du mois civil spécifié dans le projet de désignation. La CREG est d'accord avec cette suppression car le début concret est déterminé dans le contrat. Par conséquent, la CREG souhaite ajouter la phrase suivante pour le souligner : « Le contrat type d'accès détermine le moment où la désignation prend effet. »
- La CREG a reçu la remarque suivante lors de la consultation publique pour le chapitre 3.2.2. (*articles 192-195* de la proposition d'Elia).

<b>Articles 96 à 99 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Ce chapitre permet-il la mise en œuvre de la disposition 15 de l'Electricity Market Design (EMD) européen pour éviter les doubles tarifs de réseau ? Et si la batterie est un point d'accès séparé ?	Le chapitre 3.2.2 traite de l'ajout d'un ou plusieurs points d'accès dans le portefeuille d'un détenteur d'accès. Les dispositions de ce chapitre s'appliquent quel que soit le type d'installation derrière un point d'accès et donc également dans le cas d'une batterie avec un accès individuel au réseau. Par conséquent, ces dispositions ne constituent pas un seuil dans le cadre de l'implémentation de l'article 15.5.b) de la directive 2019/944.

- Elia a inclus l'article 199 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 dans sa proposition. Puisqu'il traite des mesures prises par le GRT pendant l'exploitation du réseau, plus précisément des moyens et de la séquence dans laquelle les moyens sont utilisés pour maintenir l'équilibre du système, la CREG a inclus cet article dans la partie sur les services d'équilibrage (voir paragraphe 87 de la présente décision) et il est donc supprimé dans la proposition d'Elia.
- Elia a inclus l'article 200 de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 traitent des règles d'équilibrage qui, comme le souligne Elia dans la note d'accompagnement, englobent à la fois le matériel BRP et le matériel BSP. (voir l'exposé au paragraphe 88 de la présente décision). Cet article est donc retiré de la proposition d'Elia.
- La CREG estime que le maintien de *l'article 201, 7°*, n'est pas pertinent. Cette disposition a historiquement servi à souligner le rôle du responsable de l'équilibrage dans le dépôt des programmes de coordination quotidiens et le déploiement des unités de production selon le contrat pour la coordination de l'appel des unités de production (c'est-à-dire CIPU). Ces responsabilités sont toutefois désormais confiées au responsable de la programmation et au responsable de la planification des indisponibilités. Par conséquent, la CREG ne retient pas *l'article 201, 7°*, de la proposition Elia dans le code de bonne conduite. La CREG prévoit toutefois une disposition transitoire à l'article 243 dans le code de bonne conduite afin de maintenir, pour une période transitoire, la règle actuelle selon laquelle le responsable d'équilibre assume également le rôle de responsable de la programmation et celui de responsable de la planification des indisponibilités pour les unités de production d'électricité d'une capacité installée de 25 MW ou plus. Afin de mettre fin à cette période transitoire, le gestionnaire du réseau de transport doit soumettre à l'approbation de la CREG de nouvelles



propositions de contrats types pour le responsable de la programmation et pour le responsable de la planification des indisponibilités.

La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Article 104 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>la CREG supprime le point 7° de cet article</p> <p>Elia n'est pas d'accord avec cette suppression et demande qu'aucune adaptation ne soit faite à l'article 201, 7° afin d'être en conformité avec la phase 1 d'iCAROS. L'article 201, 7° n'est applicable que pendant la période de transition : lorsque celle-ci sera terminée, la tâche n'incombera plus au BRP, mais au SA.</p>	<p>La CREG n'est pas d'accord avec Elia sur la nécessité de conserver le point 7° dans cet article.</p> <p>Les tâches du responsable de la programmation (SA) et du responsable du planning des indisponibilités (OPA) ne relèvent pas des tâches du responsable de l'équilibrage (BRP), indépendamment du fait que nous réalisons en Belgique (de manière encore temporaire) un cadre dans lequel la partie qui endosse le rôle de BRP endosse également les rôles d'OPA et de SA.</p> <p>La période transitoire est en outre prévue dans un autre article du code de bonne conduite et la phase 1 d'iCAROS n'est par conséquent pas mise en danger par la suppression du point 7° de l'article.</p>

- Elia a inclus les articles sur la compensation des pertes actives dans le système de transmission dans la proposition de code de bonne conduite sans y apporter de modifications substantielles. *L'article 202* stipule que le responsable d'équilibre doit compenser les pertes actives, ce qui est possible mais pas obligatoire selon la ligne directrice européenne EBGL. La CREG reformule cet article pour prévoir l'alternative que le gestionnaire du réseau de transport compense les pertes d'énergie des utilisateurs du réseau de transport, comme c'est le cas sur le réseau de transport local. La reformulation de *l'article 202* permet donc, en fonction des études sur le sujet, de maintenir ou de remplacer la compensation actuelle par les responsables d'équilibre par une compensation par le gestionnaire du réseau de transport.

La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Article 105 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La Febeg soutient pleinement la clarification proposée par la CREG : en effet, sur la base d'une analyse approfondie de tous les avantages et inconvénients, il devrait être possible de passer d'une compensation en nature par un BRP à un appel d'offres pour les pertes de réseau.</p>	<p>La CREG prend note de cette remarque de la Febeg qui soutient la reformulation de l'article par rapport au texte proposé par Elia.</p>
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La CREG modifie la proposition d'Elia « pour prévoir l'alternative que le gestionnaire du réseau de transport compense les pertes d'énergie des utilisateurs du réseau de</p>	<p>La CREG conserve le texte de l'article 105 du code de bonne conduite qui contient des modifications par rapport au texte proposé par Elia.</p>

<p>transport, comme c'est le cas sur le réseau de transport local. La reformulation de <i>l'article 202</i> permet donc, en fonction des études sur le sujet, de maintenir ou de remplacer la compensation actuelle par les responsables d'équilibre par une compensation par le gestionnaire du réseau de transport. »</p> <p>Réaction d'Elia : L'article tel que proposé par la CREG part de l'option par défaut que le GRT couvre les pertes d'énergie - l'article commence par une condition. Aujourd'hui, ce sont les BRP. L'article tel que modifié par la CREG donne donc une fausse impression. En outre, il est difficile d'anticiper le résultat d'« études » qui n'ont pas encore été réalisées. En l'espèce, Elia fait référence à l'incitant en cours qui examine, entre autres, la possibilité pour le gestionnaire de réseau de transport de couvrir les pertes de réseau. Elia demande donc à la CREG de reprendre la proposition initiale d'Elia dans le code de bonne conduite.</p>	<p>Cet article peut en effet maintenant être reformulé d'une manière qui permet la méthode de travail actuelle et facilite une modification de l'approche. La formulation dans la proposition d'Elia est en effet bloquante pour une implémentation éventuelle à la suite de l'étude en cours ; la formulation dans le projet de code de bonne conduite ne le fait pas, sans anticiper les conclusions de l'étude. Par conséquent, la CREG choisit d'introduire la reformulation dans cette version du code de bonne conduite.</p>
---	--

- La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique pour *l'article 204* de la proposition d'Elia.

<b>Article 107 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Cet article ne nous semble pas faciliter la mise en œuvre de la disposition 15 de l'Electricity Market Design (EMD) européen pour éviter les doubles tarifs de réseau. Nous proposons qu'une mesure puisse également être faite au niveau de la batterie pour faire la détermination correcte (voir présentation en annexe).</p>	<p>Cet article traite de la désignation d'un responsable d'équilibrage chargé du suivi d'un point d'accès sur le réseau de transport. Cette disposition est neutre du point de vue technologique et doit le rester. Indépendamment de la disposition du point d'accès, les mesures peuvent être réalisées au niveau de la batterie pour d'autres raisons. Cela est indépendant de l'implémentation de l'article 15.5.b) de la directive 2019/944 qui doit encore faire l'objet d'une analyse dans le cadre des dossiers tarifaires que traite la CREG.</p>

- La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique pour *l'article 205* de la proposition d'Elia.

<b>Article 108 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>On peut supposer que l'impact de l'équilibrage ne relève pas de la disposition</p>	<p>L'article 108 traite du calcul de la position d'équilibre du responsable de l'équilibrage.</p>

<p>européenne 15 ? Devrait-il y avoir ici des options pour éviter/réduire l'impact sur l'équilibrage en cas de stockage fournissant des services auxiliaires au réseau ? Par exemple, laisser une ouverture pour redispacher dans certains cas ?</p>	<p>Dans ce calcul, Elia prend en compte l'activation de l'énergie active pour la livraison des services auxiliaires ou pour le redispatching, auquel il est fait allusion à l'article 103 du code de bonne conduite et qui est spécifié dans le contrat type du responsable de l'équilibrage. Le calcul de la position de déséquilibre est neutre au niveau technologique étant donné qu'elle conduit à un résultat au niveau du périmètre du responsable de l'équilibrage (indépendamment des installations qui sont raccordées derrière les points d'accès dans le périmètre du responsable de l'équilibrage).</p> <p>La CREG estime par conséquent que l'article 108 ne doit pas être modifié dans le cadre de l'article 15 de la directive 2019/944.</p>
--	--

- A l'article 209, §1<sup>er</sup>, 3° de la proposition d'Elia, les termes « du contrat » sont supprimés car cette disposition couvre ainsi également l'hypothèse où le titulaire d'accès ne signe pas de contrat pour la responsabilité d'équilibre avec Elia ;
- La CREG n'a apporté aucune autre modification au projet de code de bonne conduite pour l'article 210 de la proposition d'Elia que celle discutée au paragraphe 21 de cette décision concernant la définition de « nomination » et du terme « responsable d'équilibrage » (en remplacement de « responsable de l'équilibre »). La CREG a cependant reçu les remarques suivantes pour cet article lors de la consultation publique :

<b>Article 113 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Elia prépare une évaluation de l'obligation de soumettre des nominations. Sur la base de cette évaluation, Elia proposera quelques améliorations et/ou simplifications de l'obligation de nomination, par exemple des nominations agrégées. Les outils de prévision d'Elia ayant été considérablement améliorés, la question se posera de savoir si les nominations par le BRP ont encore une valeur ajoutée pour la gestion du réseau. Le risque existe que l'obligation de nomination ne soit maintenue que pour déplacer le risque vers le BRP. Ces discussions doivent encore avoir lieu, mais cet article 113 oblige néanmoins Elia à maintenir l'obligation de nomination. Il convient également de vérifier si une nomination agrégée serait conforme à cet article. Quoiqu'il en soit, la CREG pourrait également envisager de déplacer cette obligation dans les T&amp;C BRP, ce qui</p>	<p>La Febeg remarque à juste titre que l'article 113 du code de bonne conduite doit être revu si l'étude d'Elia concernant les nominations débouche sur une proposition de modification de l'approche en la matière dans la pratique.</p> <p>La CREG estime toutefois qu'une reformulation de l'article dans cette première version du code de bonne conduite d'une manière qui permette tant la pratique actuelle que l'éventuelle modification ultérieure, n'est pas évidente et peut semer la confusion. Une proposition de modification de l'approche en la matière par Elia sera sans conteste accompagnée d'un certain délai d'implémentation, qui laissera suffisamment de temps pour réaliser une reformulation de cet article dans le code de bonne conduite.</p>

permettrait une plus grande flexibilité pour améliorer, simplifier ou abandonner l'obligation de nomination.	Par conséquent, la CREG n'effectue actuellement aucune modification du code de bonne conduite mais elle note ce point pour une modification éventuelle dans une version future.
--	---

- *L'article 219, §4 de la proposition Elia énumère les éléments à reprendre dans le contrat type du responsable d'équilibre. Dans le projet de code de bonne conduite, la CREG a supprimé un élément de la liste et y a ajouté trois éléments, à savoir :*

*« 1° les modalités et conditions applicables aux responsables d'équilibre visées aux articles 5.5, 18.1, 18.6 et 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL ;*

*~~2° l'engagement à se conformer à l'ensemble des méthodes et conditions applicables aux responsables d'équilibre;~~*

*8° les dispositions relatives à la suspension, et à la résiliation et la fin du contrat de responsable d'équilibre ;*

*9° la référence aux modalités prévues pour le responsable d'équilibre dans le contrat type d'accès pour la résiliation unilatérale de sa désignation comme responsable d'équilibre visée à l'article [198] »*

Le point 1° concerne une modification rédactionnelle de la phrase introductive du paragraphe 4 concerné. Le point 8° vise à remplacer *l'article 221, premier alinéa* qui prévoit que le gestionnaire du réseau de transport inclut les modalités de suspension du contrat de responsable d'équilibre dans le contrat type (voir ci-dessous). Le point 9° vise à indiquer au BRP que, dans le cadre du contrat type d'accès, il peut faire usage de la possibilité de résilier unilatéralement sa désignation en qualité de BRP pour un point d'accès donné en cas de défaut de paiement ou détérioration de la situation financière visée à l'article 198.

La CREG supprime le point 2° puisque la signature d'un contrat implique par définition l'engagement de respecter le contrat et par conséquent les « méthodes et conditions » applicables aux responsables d'équilibre.

<b>Article 119 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Dans cet article, la CREG modifie la liste des éléments que le contrat type du responsable d'équilibre doit au moins contenir en ajoutant : « les conditions applicables aux responsables d'équilibre visées aux articles 5.5, 18.1, 18.6 et 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL » au point 1°. La CREG s'explique comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Le point 1° concerne une modification rédactionnelle concernant la phrase d'introduction du paragraphe 4 concerné. »</li> <li>- En outre, s'agissant de l'article 212 [200], « La CREG est toutefois d'avis que la disposition de l'article 200, § 2, 2° de l'actuel règlement technique relative à l'impact de</li> </ul>	<p>La proposition originale d'Elia indiquait :          "Sans préjudice des conditions pour responsables d'équilibre visées aux articles 5.5, 18.1, 18.6 et 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL, le contrat-type de responsable d'équilibre contient au moins les éléments suivants :</p> <p>1° l'application de l'art. 18.7, d) et g), de la ligne directrice européenne EBGL ; ..."</p> <p>Comme Elia l'indique, la ligne directrice européenne EBGL sont directement d'application. Par rapport au texte proposé par Elia pour le §4 (« Sous réserve des conditions pour les BRP visées aux articles 5.5, 18.1, 18.6 et 18.7 des directives européennes EBGL, le contrat type contient</p>

<p>l'utilisation des ressources d'équilibrage sur le tarif de déséquilibre doit à l'avenir être reprise dans les conditions pour les BRP en application de l'article 18.6, f) de la ligne directrice européenne EBGL et donc dans le contrat type pour le responsable d'équilibre. C'est donc ce que prévoit la CREG à l'article 119, § 4, 1° du code de bonne conduite. »</p> <p>Réaction d'Elia : Sur la base de l'explication ci-dessus, Elia comprend que la CREG n'a pas apporté une simple « modification rédactionnelle » à l'article 119 [219] mais plutôt une modification de contenu en ajoutant l'article 18.6 de l'EBGL désormais explicitement au contenu minimal des T&amp;C BRP. Elia demande donc que la CREG soit transparente dans sa décision sur la justification de ses modifications.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cela dit, Elia ne peut pas accepter cette modification, ni le raisonnement exposé à l'article 212 [200].</li> <li>- L'EBGL est un règlement européen et est donc directement applicable. Il n'est donc pas nécessaire de répéter explicitement ces dispositions.</li> <li>- L'EBGL est un « acte d'exécution », ou une « législation secondaire », et ne peut donc pas être interprété comme une dérogation aux pouvoirs conférés aux régulateurs par la directive électricité 2019/944, telles que devant être transposés dans la législation nationale. Cela est également confirmé dans l'arrêt de la Cour européenne de justice C-767/19 du 3 décembre 2020, CE contre Royaume de Belgique, § 114 . En d'autres termes, dans la mesure où les compétences du régulateur en vertu de la directive sont plus étendues qu'en vertu de l'EBGL, la directive (et sa transposition dans la législation nationale, à savoir la loi</li> </ul>	<p>[...] »), l'article 119, §4 ne comporte qu'une petite restructuration du texte (l'idée précitée devient le point 1°) sans impact sur le fond. En effet, les conditions pour les BRP restent une partie du contrat type du responsable de l'équilibrage comme c'est déjà le cas aujourd'hui dans la pratique. La CREG estime utile la conservation de cette structure pour déterminer le contenu du contrat type et établir un lien clair avec les conditions pour les BRP visées dans les directives européennes EBGL à savoir que ces conditions pour les BRP font partie du contrat type du responsable de l'équilibrage.</p> <p>Notre explication pour l'article 212 du code de bonne conduite (voir paragraphe 88 de cette décision) n'est pas pertinente dans l'évaluation de la modification de la structure de l'article 119. La CREG reconnaît que la formulation du paragraphe 61 du projet de décision donnait une fausse impression : l'article 119, §4, 1° ne « prévoit » pas que les dispositions sur l'impact de l'utilisation des moyens d'équilibrage puissent être reprises sur le prix de déséquilibre dans le futur dans le contrat type du responsable de l'équilibrage au lieu des règles d'équilibrage, étant donné que cela est déjà possible aujourd'hui. La restructuration de l'article 119, §4 met en lumière ce transfert entre les documents régulés. Cela est maintenant mieux formulé au paragraphe 88 de cette décision.</p> <p>La remarque de la CREG pour l'article 212 du code de bonne conduite au paragraphe 88 de cette décision n'est pas neuve et est alignée avec une demande antérieure de la CREG à Elia en avril 2022<sup>7</sup>. Cette demande implique qu'Elia ajoute dans le contrat type du responsable de l'équilibrage la disposition détaillée du prix d'équilibre, c'est-à-dire les dispositions sur le prix incrémental marginal (MIP) et le prix décremental marginal (MDP) repris actuellement dans les règles d'équilibrage ainsi que les dispositions sur les composants complémentaires éventuels (comme le</p>
---	---

<sup>7</sup> Voir l'annexe 3 de la décision (B)2433 sur la proposition d'ELIA TRANSMISSION BELGIUM de modification des règles d'équilibrage pour la compensation des déséquilibres quart-horaires.

<p>électricité, et par conséquent la méthodologie tarifaire) prime. Par conséquent, la CREG est tenue de se conformer aux règles qui s'appliquent, en vertu de la loi électricité, à l'établissement de la méthodologie tarifaire et des décisions tarifaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aujourd'hui, les T&amp;C BRP sont déjà conformes à l'EBGL. Elia doit également se conformer à la loi électricité, qui pose les fondements de la méthodologie et des décisions tarifaires. Tant pour la période 2020-2023 que pour la période 2024-2027, les tarifs de déséquilibre font partie de la structure tarifaire.</li> <li>- L'inclusion des tarifs de déséquilibre dans la structure tarifaire n'est pas seulement conforme à la législation européenne et belge, mais est également logique dans la mesure où elle offre des garanties plus fortes en termes de stabilité tarifaire et où le tarif doit également couvrir les coûts budgétés dans la proposition tarifaire établie par Elia et approuvée par la CREG.</li> <li>- En tout état de cause, la compétence de la CREG d'approuver le tarif de déséquilibre reste respectée.</li> <li>- La division des règles d'équilibrage n'est pas souhaitable en raison de ce qui précède et par souci de cohérence, de lisibilité et de clarté.</li> </ul>	<p>composant alpha) qui ne sont actuellement repris que dans la méthodologie tarifaire. Il s'agit ici du prix de déséquilibre et non du tarif de déséquilibre, tel que mentionné erronément au paragraphe 61 du projet de décision. Cela a été corrigé au paragraphe 88 de la décision.</p> <p>La méthodologie tarifaire contiendra cependant, conformément au cadre légal, les dispositions sur la réalisation du tarif de déséquilibre. La CREG peut par conséquent rassurer Elia sur le fait que l'application correcte de la loi électricité n'est pas mise en danger.</p>
<p>En outre, Elia constate que la CREG reprend également l'article 18.7 de l'EBGL dans le contenu des T&amp;C BRP.</p> <p>L'article 18.7 concerne les dispositions qui peuvent (et ne doivent pas) être incluses. En outre, la plupart des dispositions s'appliquent principalement au BSP, et non au BRP. Le point 2° (initialement le point 1° de la proposition d'Elia) de cet article contient en effet les dispositions de l'article 18.7 de l'EBGL qui sont (ont déjà été) reprises dans les T&amp;C BRP. Il s'agit donc d'un ajout inutile. Elia propose également de reformuler le point 2° comme suit : « 2° le cas échéant, l'application de l'article 18.7 (d) et (g) de la ligne directrice européenne</p>	<p>La modification rédactionnelle au début de l'article 119, §4 du projet de code de bonne conduite par rapport à la proposition d'Elia (voir ci-avant) a effectivement donné la fausse impression que tous les éléments visés à l'article 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL devaient obligatoirement être repris dans le contrat type du responsable de l'équilibrage. La CREG supprime par conséquent ce renvoi général vers cet article 18.7 du point 1°.</p> <p>La CREG peut en outre être d'accord avec l'ajout de « le cas échéant » au point 2° pour souligner que l'application des points d) et g) de l'art. 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL n'est repris que dans le</p>

<p>EBGL ; » pour tenir compte du fait qu'il ne s'agit pas d'obligations, et que cela peut également changer à l'avenir.</p>	<p>contrat type du responsable de l'équilibrage si cela a été approuvé par la CREG sur proposition d'Elia.</p> <p>La CREG adapte donc la formulation du §4, 1° et 2° comme suit :</p> <p>“§ 4. Le contrat type de responsable d'équilibre contient au moins les éléments suivants :</p> <p>1° les modalités et conditions applicables aux responsables d'équilibre <del>visées aux en</del> <b>application des</b> articles 5.5, 18.1, <b>et 18.6 et 18.7</b> de la ligne directrice européenne EBGL ;</p> <p>2° <b>le cas échéant</b>, l'application de l'art. 18.7, d) et g), de la ligne directrice européenne EBGL ; ...”</p>
<p>Pour les raisons précitées, Elia demande à la CREG de conserver la proposition initiale d'Elia concernant l'article ? et l'art. 212 [art. 200]. En effet, cela créerait un doublon entre les T&amp;C BRP et les règles d'équilibrage, ce qui entraînerait une complexité inutile.</p>	<p>Outre l'explication ci-dessus, la CREG n'est pas d'accord avec l'affirmation d'Elia selon laquelle la formulation dans le code de bonne conduite créerait un chevauchement entre le T&amp;C BRP et les règles d'équilibrage. Il découle en outre de l'article 212, §2, du code de bonne conduite, comme cela a déjà été le cas avec l'application de l'article 200, §2 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, que les éléments du §2, points 1° à 4°, doivent être repris dans les règles d'équilibrage « à moins que ces éléments ne soient déjà fixés dans la législation applicable et/ou dans les documents approuvés par la CREG en application de la ligne directrice européenne EBGL ». Dès que le contrat type du responsable de l'équilibrage contient par exemple les éléments du point 2° de l'article 212, §2 du code de bonne conduite, ceux-ci ne doivent plus être repris dans les règles d'équilibrage et il n'est dès lors plus question de chevauchement.</p>
<p>Le point 9° de cet article semble également être superflu. Le BRP signataire des T&amp;C BRP cosignera l'annexe <i>drop-off</i> du contrat d'accès pour les points d'accès concernés. Une référence croisée des T&amp;C BRP au contrat d'accès n'a, à cet égard, aucune valeur ajoutée.</p>	<p>Le renvoi a comme valeur ajoutée de rendre le responsable de l'équilibrage plus attentif au droit à la résiliation unilatérale de sa désignation comme responsable de l'équilibrage repris dans un autre contrat régulé, à savoir le contrat d'accès type.</p>

- *L'article 221, premier alinéa*, est supprimé et est repris au point 9° de *l'article 219, § 4* (voir ci-dessus). Les dispositions relatives à la suspension du contrat en raison de manquements du BRP devraient être incluses dans le contrat type concerné (et le sont déjà, d'ailleurs).
- À *l'article 242bis*, le terme « obligatoire » (*verplichte*) est supprimé deux fois car il est redondant. L'article porte sur la désignation de la partie qui assume la responsabilité de la programmation et/ou de la planification des indisponibilités d'une installation visée aux sections 3.6.2.2 et 3.6.2.3 du projet de code de bonne conduite. Le caractère obligatoire ressort des dispositions de ces sections, en particulier des *articles 243 et 246* de la proposition d'Elia.

En outre, la CREG fait remarquer que cette disposition est conforme aux articles 89.2 et 110.3 de la ligne directrice européenne SOGL, étant entendu que le terme « propriétaire » fait référence à l'« utilisateur du réseau de transport » qui, dans le contexte belge, est soit le propriétaire légal des installations, soit au moins celui qui a le droit de les utiliser sur base d'un accord avec le propriétaire (cf. les définitions dans le projet de code de bonne conduite des termes « utilisateur du réseau de transport » et « utilisateur du réseau » reprises de l'arrêté royal du 22 avril 2019).

- La CREG reformule *l'article 243*, alinéa 2, de manière que le libellé soit similaire à celui de *l'article 246*, alinéa 3. Ce libellé indique que le responsable de la planification de l'indisponibilité procède à l'échange d'informations concerné, bien que l'obligation d'échanger des informations incombe à l'utilisateur du réseau en tant que représentant du propriétaire de l'installation tel que défini à *l'article 242*.
- La CREG supprime *l'article 244, §1<sup>er</sup>* parce que la disposition selon laquelle le contrat type pour le responsable de la planification des indisponibilités est soumis à l'approbation de la CREG après consultation publique est déjà reprise à l'article 3 du projet de code de bonne conduite et la disposition selon laquelle le gestionnaire du réseau de transport définit de manière transparente et non discriminatoire dans la convention type les méthodes et conditions applicables aux responsables de la planification des indisponibilités est déjà reprise à l'article 4 du projet de code de bonne conduite. Cette modification est également apportée à *l'article 249, § 1<sup>er</sup>* pour le responsable de la programmation.
- La CREG a remplacé le terme « système d'amendes » dans le cadre des contrats types par le terme « clauses indemnitaires » (aux *articles 244 et 249*). Le nouveau Livre 5 « Les obligations » du Code civil qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, remplace les termes « clauses pénales » par les termes « clauses indemnitaires ».



La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Articles 126, 131, 219, 223 et 228 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Les articles 126 (contrat type OPA), 131 (contrat type programmation), 219 (contrat BSP), 223 (contrat type services de puissance réactive) et 228 (contrat type services de reconstitution) font référence à une clause indemnitaire alors que le RTF actuel faisait référence à un mécanisme de pénalité.</p> <p>L'ancien code civil contient des règles relatives à des clauses pénales, alors que le (nouveau) code civil parle de clauses indemnitaires. En soi, la notion de clause indemnitaire n'est donc pas mauvaise, mais la question est de savoir ce que nous voulons voir couvert. S'il s'agit d'inclure un mécanisme d'incitant, il est préférable d'utiliser le terme clause pénale ou pénalité. En effet, le mot pénalité est également utilisé dans la loi électricité, les règles de fonctionnement du CRM et le contrat de capacité. Avec l'utilisation du terme « clause indemnitaire », il y a un risque qu'elle ne puisse pas s'appliquer si nous n'avons subi aucun dommage, ou qu'à part obtenir le paiement de la clause indemnitaire forfaitaire, nous ne puissions plus réclamer de dommage effectif. Si la CREG ne veut pas remplacer le terme « clause indemnitaire », il faut au moins préciser dans le code de bonne conduite qu'elle doit aussi pouvoir servir d'incitant, qu'elle ne doit pas être limitée au cas où Elia subit effectivement un dommage (prouvé) et qu'elle ne peut pas limiter la demande de dommages-intérêts d'Elia (si le dommage d'Elia est plus important).</p>	<p>La CREG ne peut pas être d'accord avec les remarques d'Elia.</p> <p>Les « pénalités » dans le cadre du CRM (mécanisme de rémunération de capacité) sont de véritables sanctions (pas une indemnisation des dommages) qui ont une base légale dans la loi électricité.</p> <p>Il n'y a toutefois pas de base légale dans la loi électricité pour les « amendes » (purements punitives) dans le cadre des contrats types pour les services auxiliaires, pour la responsabilité de la programmation, etc.</p> <p>Les « <i>clauses indemnitaires</i> » dans le contexte des contrats types précités sont par conséquent le terme à choisir, d'autant plus que le nouveau Livre 5 « Les obligations » du Code civil qui est en vigueur depuis 2023 utilise également ce terme. Ces clauses doivent suivre les règles du Code civil. Aucune modification n'est nécessaire au projet de code de bonne conduite telle que demandé par Elia car :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il est propre à la clause indemnitaire que l'existence d'un dommage ne doit pas être prouvée lorsque un non-respect imputable à une obligation se produit ;</li> <li>La possibilité de réclamer les dommages effectifs plutôt que le montant forfaitaire, sur présentation de preuves de ces dommages effectifs, peut être intégrée dans la clause indemnitaire (cf. art. 5.88, §7, Code civil - §1 n'y est pas mentionné).</li> <li>- en cas de clauses mixtes (indemnisation et en même temps incitant/dissuasif), on doit être conscient de la compétence d'atténuation pour le juge.</li> </ul>

- La CREG adapte la formulation de l'article 248. Dans le projet de code de bonne conduite, la CREG avait remplacé le « responsable de la programmation » par « l'utilisateur du réseau de transport » mais comme l'indique la remarque ci-dessous reçue lors de la consultation publique, cela a entraîné une confusion inutile sur qui porte la responsabilité de la mise à disposition de la puissance active disponible au gestionnaire du réseau de transport pour le redispatching. En vertu de l'article 242bis, l'utilisateur du réseau de transport peut choisir

d'effectuer lui-même l'offre effective d'énergie disponible pour le redispatching ou de la faire effectuer par un tiers désigné comme responsable de la programmation. Compte tenu de l'article 242bis, la CREG supprime également l'article 248, § 2, deuxième alinéa.

La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Article 130, §§1 et 2, du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La CREG modifie les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 proposés par Elia, en remplaçant « le responsable de la programmation » par « l'utilisateur du réseau de transport ».</p> <p>Réaction d'Elia : L'article 123 [art. 242] identifie les installations pour lesquelles il existe une programmation obligatoire.</p> <p>L'article 124 [art. 242bis] a été ajouté pour renvoyer explicitement aux responsabilités : soit l'utilisateur du réseau de transport est lui-même le responsable de la programmation, soit il désigne un tiers à cet effet. L'obligation de mettre la puissance active (descendante et ascendante) disponible à la disposition du gestionnaire du réseau de transport découle des T&amp;C SA et repose donc sur le responsable de la programmation, et non sur l'utilisateur du réseau de transport, à moins qu'il ne soit lui-même responsable de la programmation. Les précisions apportées par la CREG ne sont donc pas logiques. Elia demande à la CREG de conserver l'article tel que proposé par Elia.</p> <p>En outre, Elia constate que le deuxième alinéa du paragraphe 2 a été supprimé. La référence à une ou plusieurs unités de consommation est toutefois importante.</p> <p>Concrètement, cela donne ce qui suit :            Art.130 [art. 248]. § 1. Pour toute installation électrique faisant l'objet d'une programmation obligatoire telle que visée à l'article 246, § 1er, <del>l'utilisateur du réseau de transport</del> <b>le responsable de programmation</b> tient à la disposition du gestionnaire du réseau de transport la puissance active disponible à la hausse et à la baisse sur cette installation en vue notamment de permettre à celui-ci d'effectuer des actions correctives de redispatching selon les dispositions du contrat type du responsable de la programmation.</p>	<p>La CREG fait remarquer à Elia que la programmation obligatoire (en partie en exécution des obligations qui découlent des directives européennes SOGL) et la mise à disposition obligatoire de l'énergie pour le redispatching d'application sur certaines installations, ne découlent pas du contrat type du responsable de la programmation (T&amp;C SA), mais du code de bonne conduite.</p> <p>L'article 128 du code de bonne conduite traite de la programmation obligatoire avec renvoi à l'article 123 (§2, 1° et 2°) pour désigner les installations qui sont soumises à l'obligation. L'article 130 du code de bonne conduite fixe la mise à disposition obligatoire pour les installations soumises également à la programmation obligatoire avec renvoi à l'article 128, §1.</p> <p>L'essence de l'article 130 est la disposition sur la mise à disposition obligatoire d'énergie pour le redispatching. En effet, l'article 124 du code de bonne conduite définit déjà clairement les responsabilités : l'utilisateur du réseau de transport assume lui-même le rôle de responsable de la programmation ou est responsable de désigner un tiers comme responsable de la programmation. Le responsable de la programmation n'est responsable de l'exécution d'un contrat qu'à partir de la conclusion du contrat. L'utilisateur du réseau de transport doit veiller à ce que les installations concernées soient incluses dans un contrat d'un responsable de la programmation. D'où l'affirmation de la CREG selon laquelle, en vertu du code de bonne conduite, l'utilisateur du réseau de transport est responsable de la programmation obligatoire et de la mise à disposition de l'énergie sur certaines installations au gestionnaire du réseau de transport. La CREG souligne que la mention des rôles dans l'article porte à confusion inutilement et reconnaît que la formulation</p>

§ 2. Tout **responsable de programmation utilisateur du réseau de transport d'une/des unité(s) de consommation** peut, sur base volontaire, proposer au gestionnaire du réseau de transport la mise à disposition de puissance active à partir d'une ou plusieurs unités de consommation telles que définies à l'article 2.4 du code de réseau européen DCC, selon les dispositions du contrat type du responsable de la programmation.  
[En gras le texte qu'Elia propose d'ajouter.]

de l'article dans le projet du code de bonne conduite ne représente pas bien son essence. La CREG adapte par conséquent l'article comme repris ci-dessous et précise le paragraphe de support dans la décision. Pour la reformulation de l'article, la CREG reprend la structure des articles traitant de la planification obligatoire des indisponibilités (art. 125) et de la programmation obligatoire (art. 128). Ces articles définissent d'abord les installations qui sont soumises à cette obligation ; ensuite, dans une phrase distincte, ils désignent le rôle qui envoie les informations concernées à Elia selon les procédures définies dans le contrat-type concerné. Ces articles se basent sur l'article 124, qui établit déjà la responsabilité de nommer le rôle concerné. La CREG reprend la même structure pour l'article 130 :

- les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 déterminent la mise à disposition obligatoire ou volontaire d'énergie pour le redispatching ;
- un nouveau paragraphe 3 définit qui envoie concrètement les offres d'énergie au gestionnaire du réseau de transport suivant les procédures prévues dans le contrat-type concerné.
- Par conséquent, le paragraphe 3 de l'article 130 du projet de code de bonne conduite devient le paragraphe 4 de cet article dans le code de bonne conduite.

Elia propose d'ajouter « d'une unité/d'unités de consommation » au §2 de l'article 130. Cependant, le renvoi aux unités de consommation était déjà repris au milieu de la phrase. Par conséquent, la CREG estime qu'un double renvoi n'est pas utile.

La CREG confirme que le deuxième alinéa du §2 de l'article 248 de la proposition d'Elia n'est pas maintenu dans le code de bonne conduite (à l'article 130) en raison de l'absence de valeur ajoutée. Ce deuxième alinéa traite en outre à nouveau de la désignation de la partie qui assume le rôle de responsable de la programmation, ce qui est précisé à l'article 124 du code de bonne

	<p>conduite (article 242bis de la proposition d'Elia). Le renvoi aux unités de consommation est déjà repris dans le §2.</p> <p>La CREG adapte donc la formulation de l'article 130 comme suit :</p> <p>“Art. 130. § 1. Pour toute installation électrique faisant l’objet d’une programmation obligatoire telle que visée à l’article 128, § 1er, <del>l'utilisateur du réseau de transport tient à la disposition du gestionnaire du réseau de transport</del> la puissance active disponible à la hausse et à la baisse sur cette installation <b>est tenue à la disposition du gestionnaire du réseau de transport</b> en vue notamment de permettre à celui-ci d’effectuer des actions correctives de redispatching <del>selon les dispositions du contrat type du responsable de la programmation.</del></p> <p><del>§ 2. Tout utilisateur du réseau de transport peut, sur base volontaire, proposer au gestionnaire du réseau de transport la mise à disposition de</del> La puissance active à partir d’une ou plusieurs unités de consommation telles que définies à l’article 2.4 du code de réseau européen DCC, <b>peut être tenue sur base volontaire à la disposition du gestionnaire du réseau de transport</b> en vue notamment de permettre à celui-ci d’effectuer des actions correctives de redispatching <del>selon les dispositions du contrat type du responsable de la programmation.</del></p> <p><b>§ 3. Le responsable de la programmation de l’installation envoie ces offres d’énergie pour le redispatching selon les procédures prévues dans le contrat type de responsable de la programmation visé à l’article 131.</b></p> <p><del>§ 3.</del> <b>§ 4.</b> Dans le cas d’unités de consommation situées au sein d'un réseau de transport local, [...]”</p>
<p><b>Febeg</b></p> <p>(Voir aussi les commentaires sur l'article 216 concernant l'obligation de déposer une offre pour l'équilibrage :)</p> <p>La Febeg se demande également pourquoi il n'y a pas d'approche similaire - déplacement vers les T&amp;C - pour l'obligation d'offrir de la</p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p> <p>La possibilité d'imposer des offres pour l'équilibrage est prévue dans la ligne directrice européenne EBGL. Il manque un tel cadre européen pour le redispatching. L'offre de redispatching fait partie de la proposition d'Elia dans le cadre du code de</p>

flexibilité pour la gestion de la congestion (article 130).	bonne conduite (cf. <i>article 248</i> ) et du code de bonne conduite (cf. article 130). La CREG n'effectue pour l'instant aucune modification du code de bonne conduite mais elle le note pour une modification future du texte.
---	--

- La CREG ajoute à l'*article 248, § 3* la référence à un modèle d'annexe dans le contrat type du responsable de la programmation afin de formaliser les limites pertinentes que le gestionnaire de réseau concerné peut imposer en cas d'offre volontaire pour le redispatching d'énergie disponible sur les unités de consommation.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Article 130, §4, du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La CREG modifie le paragraphe 3 proposé par Elia en ajoutant que les limites de participation d'une unité de consommation au sein d'un réseau de transport local, d'un réseau public de distribution ou d'un CDS sont fixées dans le cadre des T&amp;C SA.</p> <p>Réponse d'Elia : ce n'est pas correct. Ces accords ne sont pas conclus avec le responsable de la programmation de l'unité concernée, mais entre le gestionnaire de réseau concerné et Elia. Elia demande à la CREG de supprimer son ajout. C'est également ce que prévoit l'article 209 pour les services auxiliaires. Une disposition similaire devrait être ajoutée pour le service de gestion de la congestion. Ces dispositions sont également reprises pour les services auxiliaires. Elles doivent être révisées en même temps que l'article 209.</p>	<p>La CREG a ajouté une telle disposition dans son projet de code de bonne conduite pour toutes les mesures et services qui impliquent que de l'énergie ou une capacité serait proposée à Elia, à l'image d'une telle disposition dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 pour l'offre de services de reconstitution. Si le gestionnaire de réseau pertinent n'autorisait pas qu'une installation raccordée à son réseau soit impliquée dans des offres à Elia, le point de livraison ne peut être repris dans le contrat. Si l'installation peut être proposée à Elia, mais dans une limite donnée, cela doit être précisé dans le contrat pour éviter tout malentendu (par ex. l'énergie de redispatch qui selon le gestionnaire de réseau concerné peut être proposée à Elia ne peut jamais dépasser une certaine valeur, même si techniquement l'installation est capable de livrer davantage). La CREG requiert uniquement qu'Elia reprenne de manière transparente dans le contrat de telles limites imposées par un autre gestionnaire de réseau.</p> <p>Vu que les limites concernées limitent le volume qu'un responsable de la programmation peut proposer dans une offre d'énergie de redispatch, la CREG n'est pas d'accord que ces limites ne devraient être convenues qu'entre le gestionnaire du réseau et Elia et ne devraient pas être communiquées au responsable de la programmation. En effet, dans le cas le plus extrême, si un point de livraison ne pouvait pas du tout participer (limite à 0MW), le responsable de la programmation doit</p>

également le savoir, car il n'est peut-être même pas nécessaire de signer un contrat (s'il s'agit du seul point de livraison dans le portefeuille du responsable de la programmation). Pour la disposition similaire pour les services d'équilibrage (à l'article 217 du code de bonne conduite), le feedback d'Elia est que des limites similaires sont convenues entre le gestionnaire de réseau concerné et le FSP, même sans l'implication d'Elia.

Elia renvoie à l'article 209 du code de bonne conduite. Cet article porte sur la coordination entre Elia et le gestionnaire de réseau concerné si des installations raccordées à un autre réseau que le réseau de transport participent aux services auxiliaires. La CREG est d'accord qu'il est utile d'également prévoir cette disposition si de l'énergie est proposée pour le redispatching, et l'ajoute dans l'article 130, §5, du code de bonne conduite.

La CREG estime utile de donner les précisions suivantes :

- Les limites dont il est question à l'article 130 concernent plutôt des « limites structurelles » sur la possibilité de points de livraison individuels raccordés aux réseaux d'autres gestionnaires de réseau qu'Elia pour qu'aucune capacité ou une capacité limitée soit reprise dans un contrat avec Elia.
- La coordination à l'article 209 peut également conduire à des limites, à savoir des limites "opérationnelles", qui peuvent évoluer tous les jours et limiter l'activation de l'énergie sur un groupe de points de livraison qui satisfait à certaines conditions (par ex. points de livraison dans une même zone où sont attendus pour le moment des risques de congestion sur le réseau du gestionnaire de réseau pertinent).

Il apparaît des entretiens avec Elia à la suite de cette remarque tirée de la consultation publique que les limites concernées peuvent prendre différentes formes et qu'Elia a d'autres questions concernant le niveau de

détail dans la mise en œuvre de cette disposition dans les contrats ainsi que son suivi. Par conséquent, la formulation de cette disposition dans le code de bonne conduite a été adaptée : la CREG estime qu'il est toujours utile d'inclure dans les contrats une clarification de cette autorisation ou imposition de limites par un autre gestionnaire de réseau, mais laisse la possibilité de discuter, pour chaque contrat type dans lequel une telle disposition doit être incluse, de la manière exacte dont Elia doit mettre en œuvre cette disposition vu que la mise en œuvre peut en effet différer selon le service et les lignes directrices européennes pertinentes.

La formulation est harmonisée avec celle des articles 217, 221, 226 et 230.

La CREG adapte donc l'article 130 comme suit :

“§ 34. [...] Le gestionnaire du réseau concerné ne peut, après motivation adéquate, imposer des limites ou refuser la participation que dans le but de préserver la sécurité de son réseau. **Les modalités de notification au gestionnaire du réseau de transport de l'autorisation du gestionnaire de réseau de transport local, du gestionnaire de réseau public de distribution ou du gestionnaire de CDS au réseau duquel les installations concernées sont raccordées et/ou les modalités de notification des limites qu'il impose doivent figurer dans le contrat type du responsable de la programmation.** ~~Le cas échéant, des limites ou les modalités de détermination de ces limites sont incluses dans le contrat de responsabilité de la programmation sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour le responsable de la programmation.~~

**§ 5. Sans préjudice des éventuelles dispositions de coordination contenues dans les codes de réseau et lignes directrices européens, le règlement technique, le plan de reconstitution et le plan de défense du réseau, le contrat type de collaboration visé à l'article 3, § 1, h), et le contrat type de raccordement visé à l'article 3, § 1, a), contiennent les dispositions relatives à la coordination entre le gestionnaire du réseau de**

	transport et les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau public de distribution ou entre le gestionnaire du réseau de transport et les gestionnaires du CDS pour la participation d'une ou plusieurs installations d'utilisateurs de réseau de transport local, d'utilisateurs de réseau public de distribution ou d'utilisateurs du CDS aux services de coordination et de gestion des congestions.
--	--

- La CREG supprime à l'article 249, § 3, les dispositions relatives au moment de l'échange de programmes : cette information est et doit être incluse dans le contrat type de responsable de la programmation.
- Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de l'article 253 de la proposition d'Elia.

<b>Article 135 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Nous proposons que des mesures au niveau de la batterie soient également ajoutées pour faciliter la mise en œuvre de la disposition 15 de l'Electricity Market Design (EMD) européen, tout comme cela a été fait en Allemagne (voir la présentation ci-jointe). La disposition 15 vise à éviter les doubles tarifs de réseau sur tous les types de stockage.	<p>L'article 135 porte sur les interactions entre les différentes parties chargées de la fourniture d'informations sur une installation. L'article porte spécifiquement sur le lien mutuel entre les plans de disponibilité, les programmes, les nominations et les offres d'énergie. Il s'agit de données non mesurées qui doivent être fournies <i>ex ante</i> au gestionnaire du réseau de transport en raison de l'importance de la cohérence des données pour ses prévisions relatives à l'exploitation du réseau. L'ajout de données de mesure <i>ex post</i> dans cette liste ne correspond pas à l'objectif de l'article.</p> <p>La CREG estime par conséquent que l'article 135 ne doit pas être modifié dans le cadre de l'article 15.5.b) de la directive 2019/944.</p>

- La CREG supprime les articles 261, 262 et 262bis de la proposition d'Elia (voir paragraphe 31 de la présente décision).
- Dans la *Partie 4* de la proposition d'Elia en rapport avec les mesures :
  - a. les références au « contrat » sont remplacées par des références à la « convention type »,



- b. *l'article 274* est supprimé car il est décidé de conserver ces dispositions relatives à la normalisation technique des instruments de mesure dans le règlement technique.

Lors de la consultation publique, la CREG a formulé la remarque suivante sur cette *partie*.

<b>Article 138 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>§1<sup>er</sup> Cela semble rendre déjà possible le comptage au niveau de la batterie pour la mise en œuvre de la disposition 15 de l'Electricity Market Design (EMD) européen.</p>	<p>Des mesures peuvent en effet être effectuées au niveau de la batterie. Cela est indépendant de la mise en œuvre de l'article 15 de la directive 2019/944 qui doit encore faire l'objet d'une analyse dans le cadre de la transposition attendue de la directive précitée et des dossiers tarifaires que traite la CREG.</p>

<b>Article 139 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Le contrat de raccordement prévoit-il la mise en œuvre de l'exonération des doubles tarifs de réseau (voir disposition 15 de l'EMD européen) ? Peut-on la prévoir ? Ou faut-il modifier cet article en ce sens ?</p>	<p>Selon l'exonération tarifaire actuelle décidée par la CREG, la batterie a besoin d'un propre point d'accès sur le réseau de transport ou de réseaux avec une fonction de transport. La batterie peut avoir son propre point d'accès sur le réseau de transport dans le cas d'un raccordement (partagé) sur le réseau de transport.</p> <p>Jusqu'à ce jour, aucun problème n'a été identifié dans le contrat de raccordement type qui empêche la mise en œuvre de l'exonération tarifaire actuelle. Si l'ODE a des points d'attention dans ce cadre, la CREG lui conseille de suivre l'exercice en cours de modification du contrat de raccordement type.</p>

<b>Article 140 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Le point de mesure au niveau de la batterie doit-il être explicitement précisé ici pour la mise en œuvre de la disposition 15 de l'EMD ?</p>	<p>L'article 140 renvoie à l'article 138, §1, premier alinéa, points 2°, 3° et 4° qui parlent en termes généraux « d'installations » ; ceux-ci peuvent par conséquent déjà être appliquées aux batteries.</p> <p>La CREG estime par conséquent que l'article 140 ne doit pas être modifié dans le cadre de l'article 15.5.b) de la directive 2019/944.</p>

Article 175 du code de bonne conduite	
ODE	Réaction de la CREG
Ne faudrait-il pas y ajouter les relevés de compteur visés à l'article 138, §1 <sup>er</sup> , alinéa premier, 1° pour permettre une mise en œuvre de la disposition 15 de l'EMD ? Ainsi, le fournisseur peut décider de ne pas facturer de tarifs de réseau sur les volumes exonérés de doubles tarifs de réseau.	L'article 175 permet à Elia de transmettre toutes les données nécessaires au fournisseur pour pouvoir calculer les tarifs selon les modalités approuvées. La CREG estime par conséquent que l'article 175 ne doit pas être modifié dans le cadre de l'article 15.5.b) de la directive 2019/944.

- Dans la *Partie 5* de la proposition d'Elia relative aux modalités spécifiques entre le gestionnaire du réseau de transport, d'une part, et les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau public de distribution, d'autre part, en ce qui concerne le raccordement du réseau de transport local ou du réseau public de distribution au réseau de transport et l'accès au réseau de transport, Elia a ajouté à divers endroits les termes « les gestionnaires de réseau de transport local » ou « le réseau de transport local » à côté de « les gestionnaires de réseau public de distribution » et « le réseau public de distribution » lorsqu'elle a repris les articles concernés de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Toutefois, cela n'a pas été fait de manière cohérente ; ainsi, la CREG a procédé à des adaptations similaires dans le titre de la *Partie 5*, ainsi que dans les *articles 317 et 320*. Dans les parties du code de bonne conduite que la CREG établit de sa propre initiative, la CREG étend également l'application, si nécessaire, aux gestionnaires de réseau de transport local, bien que cela soit parfois purement théorique étant donné qu'Elia a été désignée comme gestionnaire de réseau de transport local au niveau régional (par exemple dans le cadre du dialogue permanent).
- Dans la *Partie 6* de la proposition d'Elia, qui concerne les règles applicables aux gestionnaires des CDS dans leur relation avec le gestionnaire de réseau de transport, les références au contrat d'accès/contrat de raccordement/contrat du responsable d'équilibre sont remplacées par des références à la convention type correspondante car il s'agit de questions qui ne peuvent pas être convenues bilatéralement par les parties, mais qui doivent s'appliquer de la même manière à tous les gestionnaires des CDS. Voir les adaptations apportées aux *articles 340, §2, 345, §§1<sup>er</sup> et 3, 347, 349, §1<sup>er</sup> et 353, §4* de la proposition d'Elia.
- Dans la *Partie 6* de la proposition d'Elia, un certain nombre de dispositions relatives à la participation au marché des utilisateurs-CDS dans le cadre des services auxiliaires ou de la réserve stratégique sont étendues par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019 avec une référence au mécanisme de rémunération de la capacité régi par la loi (par exemple, l'article 340, §3), mais cela est fait de manière incohérente. Par souci d'exhaustivité, la CREG ajoute donc également une telle référence dans les *articles 342, §3, 345, §2, 350 et 353, §2* de la proposition Elia.

La CREG a reçu pour cette *partie* les remarques suivantes lors de la consultation publique.

Livre 6 du code de bonne conduite	
ODE	Réaction de la CREG
Des modifications similaires doivent-elles intervenir pour les réseaux fermés de distribution afin de permettre l'application de la disposition 15 de l'EMD (exonération des doubles tarifs de réseau) ?	<p>La CREG a très récemment confirmé une nouvelle fois sa position sur les tarifs du réseau de transport facturés aux installations de stockage d'électricité<sup>8</sup>, après une consultation publique.</p> <p><i>Stricto sensu</i>, l'interdiction de doubles tarifs de réseau pour les installations de stockage d'énergie n'est pas actuellement prévue par la législation belge.</p> <p>Dans la pratique, on constate qu'il n'y a pas de doubles tarifs de réseau facturés aux batteries :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- batteries directement raccordées au réseau de transport (via un raccordement individuel ou partagé) : une exonération des tarifs du réseau de transport pendant 10 ans est prévue dans la méthodologie tarifaire établie par la CREG. La CREG examinera l'éventuelle prolongation de cette exonération en 2026.</li> <li>- batteries non directement raccordées au réseau de transport (<i>behind the meter</i>) : pour une batterie bien dimensionnée avec un rendement de 90 %, située derrière le compteur (<i>behind the meter</i>) d'un consommateur, les tarifs de transport pour le prélèvement sont payés et divisés par un facteur de 10 et aucun tarif de transport n'est payé pour l'injection. Si cette batterie est située derrière le compteur d'un prosummateur, aucun tarif de transport ne sera facturé. La CREG renvoie dans ce cadre à son étude n° 1412<sup>9</sup> du 23 avril 2015, pp. 69 à 72.</li> </ul>

<sup>8</sup> Arrêté du 30 juin 2022 fixant la méthodologie tarifaire pour le réseau de transport d'électricité et pour les réseaux d'électricité ayant une fonction de transport pour la période régulatoire 2024-2027, <https://www.creg.be/fr/publications/autres-z1109/11> ;

<sup>9</sup> Etude (F)150423-CDC-1412 sur la rentabilité du stockage d'électricité en Belgique.

<b>Article 197 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>§ 1<sup>er</sup> : Peut-on également prévoir ici la possibilité d'inclure des compteurs séparés au niveau de la batterie pour appliquer l'exonération pour les réseaux fermés de distribution ? La disposition 15 de l'EMD européen semble s'appliquer également aux réseaux fermés de distribution.</p> <p>§3 : Le fait d'éviter les doubles tarifs de réseau peut-il être inclus ici ?</p>	<p>L'exonération tarifaire actuelle pour les batteries directement raccordées au réseau de transport (via un raccordement individuel ou partagé) nécessite un point d'accès sur le réseau de transport ou les réseaux ayant une fonction de transport, ce qui n'est pas le cas pour un utilisateur de CDS.</p> <p>Le projet de loi n° 2831/004 de transposition de la directive 2019/944 a été adopté par la Chambre, et la CREG devra analyser les conséquences ultérieures de l'article 15.5.b) de la directive précitée dans le cadre de ses dossiers tarifaires.</p>

- Les articles 313, deuxième alinéa et 341 de la proposition Elia sont supprimés par la CREG, compte tenu de l'exercice de scission avec la Direction générale Energie, sur la base duquel nous supposons que ces articles seront maintenus dans le règlement technique.
- La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique pour l'article 355 de la proposition d'Elia.

<b>Article 201 du code de bonne conduite</b>	
<b>ODE</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Pourquoi les installations de stockage ne sont-elles pas prises en compte ici ? Ou la combinaison du stockage, de la production et de la consommation ?</p>	<p>La proposition adaptée d'Elia du 11 octobre 2022 contient l'extension de cet article aux installations de stockage d'énergie. L'article s'applique aux unités de production d'électricité et aux installations de stockage d'énergie, qu'elles doivent être considérées ou non comme des unités de production d'électricité locales ou des installations de stockage d'énergie locales (en combinaison avec une installation de consommation). La CREG marque son accord.</p>

- Une modification dans la structure car le livre 4.3 de la proposition d'Elia ne semblait contenir qu'un chapitre. Un certain nombre d'améliorations rédactionnelles supplémentaires, soit pour mieux aligner les versions néerlandaise et française, soit sur le plan purement linguistique, soit pour faire un usage cohérent des termes définis, soit pour se référer de manière cohérente à la législation supérieure. Ces modifications ne concernent pas le fond de la proposition d'Elia et ne sont donc pas mentionnées et expliquées séparément dans cette décision.

La CREG a indiqué les modifications qu'elle apporte à la proposition d'Elia en réponse à cette analyse dans les modifications de suivi de la proposition d'Elia ci-jointe (voir annexe 2.6). Cela ne concerne pas la partie « procédures de raccordement » de la proposition d'Elia, mais les autres parties de sa proposition.

4.2.2.3. *Nouveauté dans la proposition d'Elia par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019 : dispositions transitoires eu égard au règlement technique et modifications des règlements sur les « raccordements partagés », « modernisation substantielle » et « résiliation unilatérale de la désignation comme détenteur d'accès et responsable de l'équilibrage en cas de défaut de paiement »*

51. L'évaluation ci-dessous de la proposition d'Elia par la CREG concerne les articles repris de l'arrêté royal du 22 avril 2019 qui ont été modifiés dans la proposition d'Elia au-delà des modifications purement rédactionnelles visées au paragraphe 47 de la présente décision, ainsi que les dispositions transitoires vers les exigences techniques qui restent dans le règlement technique.

La CREG examinera tout d'abord les dispositions transitoires proposées par Elia pour mettre en œuvre dans les contrats concernés les exigences techniques fixées dans le règlement technique. Ensuite, elle se penche sur les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport qui ont subi des modifications de contenu, à avoir les dispositions relatives aux « raccordements partagés », à la « modernisation substantielle » et à la « résiliation unilatérale de la désignation en tant que détenteur d'accès et de responsable d'équilibre en cas de défaut de paiement ». Les deux premiers thèmes (« raccordements partagés » et « modernisation substantielle ») concernent la partie procédures de raccordement de la proposition d'Elia.

4.2.2.3.1. *Les règles proposées par Elia pour mettre en œuvre les exigences techniques fixées dans le règlement technique dans les contrats concernés*

52. Le Livre 1 de la Partie 3 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 reste, dans une très large mesure, de la compétence du Roi (cf. supra). Cependant, certaines exigences techniques dans les codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC nécessitent ou permettent une élaboration bilatérale (entre le gestionnaire de réseau et un gestionnaire du réseau de transport), ou donnent au gestionnaire du réseau de transport le droit de fixer unilatéralement des exigences locales. Ces questions doivent être régies dans le contrat de raccordement ou dans un autre contrat régulé. Comme la détermination des conditions de raccordement, d'accès et de services auxiliaires relève de la compétence de la CREG, il appartient également à la CREG de fixer des dispositions sur le contenu de ces contrats.

Il est donc nécessaire de donner corps à cela et de créer un « pont » vers les exigences techniques dans le règlement technique.

53. Compte tenu de la concertation informelle qui a eu lieu avec la CREG, la proposition d'Elia contient deux articles importants sur ce sujet.

*L'article XX* de la proposition Elia contient une disposition générale pour l'élaboration de ces exigences techniques bilatérales dans le contrat concerné. Ce contrat peut être, selon le cas, en tenant compte de ce que stipulent les codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC et le code de bonne conduite, le contrat de raccordement, le contrat pertinent pour la fourniture de services auxiliaires, le contrat du responsable de la programmation et/ou le contrat du responsable de la planification des indisponibilités. Dans la proposition d'Elia, la CREG a remplacé les termes « contrat de congestion » par les contrats qui le remplacent, à savoir, comme indiqué ci-dessus, le contrat du responsable de la programmation et le contrat du responsable de planification des indisponibilités.

Étant donné que cette disposition pourrait nécessiter plus de détails pour être bien comprise par les utilisateurs du réseau de transport, mais qu'il n'est pas possible, dans ce premier code de bonne conduite, d'inclure des références concrètes au règlement technique, étant donné que la CREG n'a pas connaissance du règlement technique modifié et de la numérotation finale des articles de celui-ci, la

proposition d'Elia se base sur l'élaboration de cette disposition par Elia elle-même, sur base d'un tableau à publier sur le site internet d'Elia (*article XY* de la proposition d'Elia).

Ce tableau permettra, selon la proposition d'Elia, de préciser un certain nombre de choses, à savoir :

- la disposition pertinente du règlement technique ou, le cas échéant, du présent code de réseau européen RfG, du code de réseau européen DCC ou du code de réseau européen HVDC,
- l'objet de la disposition spécifique à développer dans le cadre du contrat concerné,
- le contrat pertinent dans lequel cette disposition est élaborée,
- le cas échéant, le lieu, **notamment à savoir** la procédure de raccordement ou, si plusieurs demandes de raccordement similaires peuvent être concernées, une consultation publique, **où** le gestionnaire du réseau de transport communique et justifie un besoin de réseau identifié, en tenant compte de l'impact que l'exigence technique peut avoir sur l'installation du cocontractant et,
- le cas échéant, les modalités selon lesquelles le cocontractant du gestionnaire du réseau de transport communique **et** démontre ~~et met à la disposition~~ au gestionnaire du réseau de transport la capacité pertinente pendant la procédure de raccordement.

Les éléments indiqués en gras concernent d'une part des adaptations rédactionnelles que la CREG souhaite apporter à la proposition d'Elia et d'autre part des adaptations de fond concernant la mise à disposition, comme indiqué dans son projet de décision (B)2409. En effet, la mise à disposition d'une certaine capacité ne se fait pas pendant la procédure de raccordement, mais peut être une obligation après l'achèvement de la procédure de raccordement (et d'accès). Une telle obligation peut alors être imposée par le biais d'autres dispositions du code de bonne conduite (par exemple, comme condition consécutive à l'obtention du raccordement et de l'accès dans le cadre de la gestion de la congestion ou comme obligation dans le cadre de la fourniture de services auxiliaires).

La proposition d'Elia prévoit que ce tableau soit soumis par le gestionnaire du réseau de transport à la CREG pour approbation dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du code de bonne conduite et qu'il soit publié sur son site internet après approbation.

Bien entendu, le règlement technique modifié devra également exister.

La CREG est d'avis que l'élaboration d'un tableau par Elia est une méthode de travail pragmatique qui peut offrir une solution, au moins pendant une période transitoire, afin d'apporter de la clarté au marché et de tenir compte du règlement technique modifié attendu. Ce tableau doit être publié sans délai par Elia sur son site internet et ne doit pas faire l'objet d'une procédure d'approbation ; en effet, ce tableau ne crée pas de nouvelles conditions mais a pour but de rassembler les conditions contenues dans les codes et lignes directrices du réseau européen, le règlement technique, le code de bonne conduite et les contrats types approuvés par la CREG d'une manière pratique en tant qu'outil d'information pour les participants au marché. Lors de la prochaine modification du code de bonne conduite, la CREG évaluera la pertinence pratique de ce tableau et examinera s'il convient de le conserver ou de le remplacer par un certain nombre de dispositions supplémentaires dans le code de bonne conduite. Pour cette raison, la CREG a reformulé *l'article XY* de la proposition Elia.

54. Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes et a décidé dans ce cadre de clarifier le texte proposé par Elia pour les deux articles.

<b>Articles 15 et 16 du code de bonne conduite – Articles 52 et 53 du projet du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Les articles 52 et 53 sont nouveaux dans le code de bonne conduite et sont ajoutés afin de mieux aligner les différents documents. Cependant, le texte est très difficile à comprendre et la Febeg ne comprend pas clairement quel est son objectif. De plus, il fait partie du chapitre sur le contrat de raccordement mais les premières phrases de l'article 52 font référence à tous les contrats : cela prête à confusion.</p>	<p>La CREG est d'accord avec la Febeg pour dire que les articles 52 et 53 ne sont pas placés correctement dans le Livre 2 « Raccordement au réseau de transport » étant donné qu'il est également question dans ces articles d'autres contrats que le contrat de raccordement. La CREG déplace donc ces articles vers le Livre 1 « Généralités » du code de bonne conduite et les réunit sous un nouveau Titre 1.6 intitulé « Dispositions transitoires vis-à-vis du règlement technique » (articles 15 et 16) de telle sorte que l'on peut voir immédiatement l'objectif principal de ces articles. En raison du déplacement de ces articles 52 et 53 vers le Livre 1 (et de la disparition de la section 2.2.2.1), la CREG a dû adapter la structure du Titre 2.2. « Procédures de raccordement ». Les articles 54 et 55 sont donc réunis dans le chapitre 2.2.1. « Dispositions générales » étant donné qu'ils ont également une portée générale. Et la section 2.2.2.3 est rebaptisée en chapitre 2.2.2.</p> <p>Étant donné la demande de clarification du texte, la CREG a reformulé les dispositions 52 et 53 (désormais articles 15 et 16) et les a réorganisés pour rendre le texte plus compréhensible.</p> <p>Tout d'abord, il semble y avoir une divergence entre le titre de la section 2.2.2.1. dont relèvent les articles 52 et 53 du projet de code de bonne conduite : le titre parle des « règles d'application pour chaque installation et raccordement au réseau de transport », alors qu'à l'article 52, il n'est question que des « nouvelles installations » et « d'exigences pour une application générale ». Il est apparu des entretiens avec Elia qu'il s'agit ici de toutes les installations raccordées au réseau de transport et que le tableau qu'Elia va élaborer en application de l'article 16 (article 53 du projet de code de bonne conduite) contiendra également ces informations. Pour ces raisons, la CREG a supprimé le mot « nouvelles » avant « unités de production d'électricité » et a remplacé « exigences techniques complémentaires » de la</p>

proposition d'Elia par « exigences techniques ». Pour toute clarté, la CREG indique que ces articles 15 et 16 ne portent pas préjudice au domaine d'application des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC et les exigences techniques qu'ils contiennent ne s'étendent par conséquent pas aux installations existantes. Pour ces dernières, le cas échéant, la procédure visée à l'article 4 des codes de réseau européens précités doit être suivie.

Les idées reprises dans ces articles sont les suivantes :

- le contrat pertinent contient l'exigence technique spécifique bilatérale ;
- l'exigence technique spécifique est communiquée et motivée lors de la procédure de raccordement ;
- si l'exigence technique spécifique concerne plusieurs demandes de raccordement similaires, elle est précédée d'une consultation des entreprises concernées ;
- le gestionnaire du réseau de transport doit le cas échéant déterminer de manière transparente et non discriminatoire comment la capacité dans le cadre de l'exigence technique spécifique doit être communiquée et démontrée ;
- le gestionnaire du réseau de transport publie un tableau sur son site web dans lequel il détaille tous ces éléments avec référence à l'article concerné des codes de réseau européens RfG, DCC ou HVDC ou au règlement technique.

La raison de ces dispositions transitoires est qu'il revient à la CREG, et non au Roi, de déterminer que quelque chose (*in casu* une exigence technique spécifique) fait partie d'un des contrats régulés, parce qu'il déterminerait autrement une condition pour le raccordement ou l'accès au réseau de transport ou pour la fourniture de services auxiliaires. La CREG prévoit via ces deux dispositions un cadre pour l'adoption des exigences techniques spécifiques dans les contrats, lorsque des exigences techniques spécifiques doivent ou peuvent être convenues bilatéralement par les parties ou peuvent être autorisées par le gestionnaire du



réseau de transport sur la base du règlement technique ou le code de réseau européen RfG, DCC ou HVDC.

Les articles retravaillés ressemblent à ceci (en raison de la restructuration, les modifications ne sont dans ce cas pas affichées en gras ou en italique) :

“Art. 15. Sans préjudice du code de réseau européen RfG, du code de réseau européen DCC, du code de réseau européen HVDC, livre 3 ou livre 8, le contrat de raccordement, le contrat concerné pour la fourniture de services auxiliaires au gestionnaire du réseau de transport, le contrat de responsable de la programmation et/ou le contrat de responsable de la planification des indisponibilités contiennent les exigences techniques spécifiques que les parties doivent ou peuvent convenir bilatéralement ou qui peuvent être autorisées par le gestionnaire du réseau de transport dans la mesure où cela est prévu dans le règlement technique concernant les exigences techniques pour le raccordement au réseau de transport d'unités de production d'électricité, d'installations de consommation, de systèmes HVDC, de stations de conversion HVDC à l'extrémité isolée et d'installations de stockage d'énergie, ou dans le code de réseau européen RfG, le code de réseau européen DCC ou le code de réseau européen HVDC.

Le gestionnaire du réseau de transport communique et justifie la ou les exigences techniques spécifiques visées à l'alinéa premier pendant la procédure de raccordement, sur la base d'un besoin identifié pour le réseau de transport et en tenant compte de l'impact que l'exigence technique peut avoir sur l'installation du (candidat) utilisateur du réseau de transport. Si plusieurs demandes de raccordement similaires peuvent être concernées par la ou les exigences techniques spécifiques visées à l'alinéa premier, le gestionnaire du réseau de transport consulte les (candidats) utilisateurs du réseau de transport concernés avant leur mise en œuvre, en respectant la confidentialité des données commercialement sensibles.

Le gestionnaire du réseau de transport détermine, le cas échéant et de manière transparente et non discriminatoire, les modalités selon lesquelles le (candidat) utilisateur du réseau de transport communique

	<p>et démontre la capacité concernée au gestionnaire du réseau de transport.</p> <p>Art. 16. Le gestionnaire du réseau de transport fournit un tableau énumérant les exigences techniques spécifiques visées à l'article 15 en précisant également les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la disposition concernée du règlement technique, ou, le cas échéant, du code de réseau européen RfG, du code de réseau européen DCC ou du code de réseau européen HVDC,</li> <li>- l'objet de l'exigence technique spécifique à élaborer dans le cadre d'un contrat concerné,</li> <li>- le contrat concerné dans lequel cette exigence technique spécifique est élaborée,</li> <li>- si l'exigence technique spécifique concerne une demande de raccordement individuel ou plusieurs demandes de raccordement similaires, en précisant, le cas échéant, la consultation envisagée des (candidats) utilisateurs du réseau de transport concernés, et</li> <li>- le cas échéant et de manière non discriminatoire, les modalités selon lesquelles le (candidat) utilisateur du réseau de transport communique et démontre au gestionnaire du réseau de transport la capacité concernée lors de la procédure de raccordement.</li> </ul> <p>Le gestionnaire du réseau de transport publie dans les plus brefs délais ce tableau sur son site web.”</p>
<p><b>Febeliec</b></p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p>
<p>Article 52, deuxième point : la CREG mentionne une consultation publique dans le deuxième point. Febeliec souhaiterait mieux comprendre dans quels cas spécifiques et sous quelle forme une telle consultation publique concernant un raccordement individuel au réseau de transport serait organisée et quelles informations seraient partagées lors d'une telle consultation publique étant donné que ces informations peuvent être (partiellement) confidentielles et/ou commercialement sensibles.</p>	<p>La CREG est d'accord avec Febeliec pour affirmer que le terme « consultation publique » n'est pas adapté dans ce contexte. Il s'agit après analyse détaillée d'une exigence technique spécifique qui concernerait plusieurs demandes de raccordement similaires. La consultation dont il est question concerne une consultation des entreprises concernées. En effet, Elia doit traiter dans ce cadre les informations confidentielles de manière confidentielle.</p> <p>La CREG renvoie aux articles traités pour ce faire qui ne parlent plus de « consultation publique » mais de « consultation de candidats consommateurs de réseau de transport » et dans lesquels la précision suivante est ajoutée « avec le respect de la confidentialité des données sensibles commercialement ».</p>

55. La proposition d'Elia prévoit également une « disposition transitoire » vers le règlement technique à d'autres endroits. Par exemple, l'*article 276* de la proposition Elia (article 145 du code de bonne conduite) prévoit que le contrat de raccordement ou, le cas échéant, le contrat de services auxiliaires applicable contient les critères techniques que le gestionnaire du réseau de transport fixe en application du règlement technique auquel les équipements de comptage doivent se conformer.

#### 4.2.2.3.2. *En ce qui concerne le thème de la modernisation substantielle*

56. Cette question est réglementée par les articles 159, 161 à 163 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, mais relève du code de bonne conduite puisque la procédure de modernisation substantielle se déroule dans le cadre d'une demande de raccordement.

57. Il ressort des discussions qui ont eu lieu entre Elia et la CREG sur les lignes directrices d'Elia relatives à la « modernisation substantielle », élaborées en application de l'article 162, § 2 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, qu'Elia ne procède pas toujours à une étude détaillée en cas de modernisation substantielle d'une installation, mais bien uniquement s'il y a également une modification non-mineure du raccordement lui-même. Cependant, les dispositions de l'arrêté royal du 22 avril 2019 supposent qu'une étude de modernisation fait toujours partie d'une étude détaillée.

La proposition d'Elia vise à aligner les dispositions en la matière sur la pratique.

58. En outre, les premiers cas concrets de modernisation substantielle des installations d'un utilisateur du réseau de transport ont montré la nécessité d'une procédure de décision par la CREG qui clarifie les choses tant pour l'acteur du marché que pour Elia dans les meilleurs délais.

La proposition d'Elia vise à atteindre cet objectif de la manière suivante :

- en prévoyant un délai de décision pour la CREG de 60 jours civils, qui peut être prolongé une fois si les informations manquent ou si le dossier est complexe,
- l'obligation pour Elia de consulter l'utilisateur du réseau de transport concerné sur son projet d'étude de modernisation. Cela doit rendre inutile une consultation organisée par la CREG.

59. En outre, la proposition d'Elia supprime les références aux unités de type B par rapport aux unités de production d'électricité aux *articles 161 et 162*, car toutes les unités de production d'électricité connectées au réseau de transport sont de type D (car connectées à une tension  $\geq 110$ kV). De plus, les installations de type B ne sont en aucun cas visées par la procédure de modernisation substantielle contenue dans les articles 4.1(a) des codes de réseau de l'UE RfG, DCC et HVDC. Le Users' Group d'Elia a précédemment élaboré une recommandation à cet effet.

60. L'*article 159* de la proposition Elia précise également, dans un souci de clarté, qu'il existe deux types de demande de modification, à savoir une demande de modification de raccordement et une demande de modification concernant l'installation de l'utilisateur du réseau de transport. Dans la pratique, il peut y avoir l'un ou l'autre, ou bien ils peuvent être combinés. L'*article 159, § 1<sup>er</sup>, troisième alinéa*, de la proposition Elia du 16 mai 2022 précise qu'une modification est considérée comme mineure si l'application ne donne pas lieu à des investissements matériels qui altéreraient les capacités physiques ou techniques des installations de raccordement. Puisque nous parlons explicitement des capacités des installations de raccordement (qui font partie du raccordement), la CREG estime que le terme « modification » doit être compris ici comme une modification du raccordement et non comme une modification de l'installation de l'utilisateur du réseau de transport. En outre, le caractère substantiel ou non d'une modification de l'installation de l'utilisateur du réseau de transport doit être évalué à la lumière du critère contenu dans les codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC, à savoir la question de l'impact sur les capacités techniques de l'installation. Pour ces raisons, la CREG a également ajouté les mots « du raccordement » dans le texte du projet de code de bonne conduite.

La CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Article 45 du code de bonne conduite - article 43 du projet de code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Elia fait valoir qu'à l'article 159, les termes « installation » sont complétés par la CREG par « de l'utilisateur du réseau de transport » et la référence à la modification est complétée en précisant « du raccordement », qu'il s'agit d'une modification de contenu et qu'elle constitue une violation manifeste des procédures et de la compétence d'approbation de la CREG.</p> <p>Elia demande à la CREG de prendre sa décision sur sa proposition initiale. Seules les modifications de l'article 159 déjà discutées avec la CREG et pour lesquelles Elia avait donné son accord, notamment l'ajout de « de l'utilisateur du réseau de transport » aux termes « installation », peuvent être prises en compte dans la décision.</p>	<p>Dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022, Elia a ajouté les mots « du raccordement, à la suite ou non de la modification d'une installation de l'utilisateur du réseau de transport » après « modification limitée » et les mots « de l'utilisateur du réseau de transport » où cela est pertinent.</p> <p>La CREG donne son accord pour ces adaptations qui répondent aux remarques formulées.</p>
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La Febeg observe qu'une nouvelle définition de la modification mineure est introduite à l'article 43. La Febeg soutient un tel concept afin d'éviter une charge administrative inutile, mais fait valoir que la définition semble trop étroite dans la mesure où presque tout investissement pourrait, en théorie, entraîner une modification de la capacité physique ou technique d'une installation de raccordement. Une telle interprétation limiterait considérablement la portée du concept de modification mineure et augmenterait donc la charge administrative pour les GRT et les utilisateurs du réseau.</p>	<p>Il est apparu des entretiens avec Elia à la suite de cette remarque qu'Elia veut limiter le nombre d'études détaillées et que cela est également le souhait des utilisateurs du réseau de transport. Lorsque la modification ne concerne que quelques paramètres et ne requiert aucun remplacement ou installation de « matériel », cette modification est considérée comme « limitée » et aucune étude détaillée n'aura lieu. Le terme « investissements matériels » est précisé dans ce sens par Elia dans les adaptations de sa proposition dans le courrier du 11 octobre 2022.</p> <p>La CREG approuve ces modifications.</p>

61. *L'article 161, § 3* de la proposition d'Elia prévoit que les délais fixés à *l'article 160, § 3* sont suspendus jusqu'à la fin de la procédure décrite à l'article 4.1, a) du code de réseau européen RfG, du code de réseau européen DCC et du code de réseau européen HVDC ou jusqu'à la fin de la procédure visée au paragraphe 1<sup>er</sup>. La CREG pense que la référence au paragraphe 1<sup>er</sup> est une erreur et qu'Elia voulait faire référence au paragraphe 2.

Elia a apporté cette correction dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022. Elia n'y a pas complété la référence à l'article 4.1, a) des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC par une référence au paragraphe 1, comme la CREG l'a fait dans son projet de code de bonne conduite, mais après analyse approfondie, il apparaît que cela n'est pas essentiel vu que la procédure d'évaluation de la modernisation substantielle est déterminée à l'article 4.1., a) des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC.

62. La CREG a reçu les remarques suivantes lors de la consultation publique concernant l'article 46 du projet de code de bonne conduite (article 48 du code de bonne conduite).

Article 48 du code de bonne conduite - article 46 du projet de code de bonne conduite	
Febeg	Réaction de la CREG
La Febeg note que sa principale préoccupation est une préoccupation générale concernant la lourde charge administrative supportée par les acteurs du marché dans ce processus. La Febeg demande à la CREG et à Elia d'examiner les cas spécifiques de manière pragmatique, en bonne coopération et dans un esprit ouvert avec les acteurs du marché afin d'éviter des coûts, des retards ou des malentendus inutiles. Dans le cas spécifique des pièces de rechange, il y aurait une procédure simplifiée pour éviter que les pratiques existantes concernant l'utilisation des pièces de rechange soient soumises à des procédures administratives alors que cela est inutile étant donné qu'il n'y a pas d'impact sur la stabilité du réseau ou la sécurité : La Febeg fait référence, par exemple, à l'utilisation des « engine swaps for co-generation installations ».	En application des articles 4 des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC, une décision doit être prise par cas de modernisation substantielle. La procédure est alors réduite en plaçant l'obligation de consultation chez Elia et en prévoyant un délai de décision pour la CREG. Une exception a déjà été faite pour des pièces de rechange identiques (article 48, §1, <i>in fine</i> , du code de bonne conduite) : aucune modernisation substantielle et aucune décision de la CREG requises dans ces cas.

63. L'ensemble des modifications apportées par la proposition d'Elia aux dispositions pertinentes de l'arrêté royal du 22 avril 2019 a déjà fait l'objet de nombreuses discussions informelles avec des collaborateurs de la CREG et vise principalement à apporter une réponse aux points d'amélioration potentiels de la réglementation actuelle qui ont déjà été identifiés dans la pratique. La CREG est d'avis que la proposition d'Elia sur ce point représente une amélioration significative par rapport à la réglementation actuelle et peut donc accepter le règlement proposé. Ce règlement se retrouve dans les articles 47 à 49 du code de bonne conduite.

4.2.2.3.3. *Concernant le thème « procédure d'annulation unilatérale de la désignation en tant que détenteur d'accès et responsable d'équilibre en cas de défaut de paiement ».*

64. L'article 198 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 prévoit ce qui suit en ce qui concerne la procédure de résiliation unilatérale par le détenteur d'accès et/ou le responsable d'équilibre de leurs nominations respectives en tant que détenteur d'accès et responsable d'équilibre en cas de défaut de paiement :

**« Art. 198.** *Au plus tard douze mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté, le gestionnaire de réseau de transport soumet à l'approbation de la commission une modification du contrat type d'accès au réseau afin d'établir une procédure de résiliation unilatérale par le détenteur d'accès et/ou le responsable d'équilibrage de leur désignation respective en tant que détenteur d'accès et responsable d'équilibrage en cas de non-paiement, qui peut aboutir, en définitive, au déclenchement du ou des points d'accès concernés. Cette procédure est établie après consultation par le gestionnaire de réseau de transport des acteurs concernés du marché. »*

65. Une nouvelle disposition importante est ajoutée dans la proposition d'Elia, remplaçant l'article 198 de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Ce nouvel article contient une définition de « la situation de défaut de paiement ou détérioration de la situation financière », résultant d'un compromis trouvé entre Febeg et Febeliec, qui détermine les éléments déclencheurs des procédures de résiliation unilatérale de la désignation en tant que détenteur d'accès et responsable d'équilibre (ci-après également appelée « procédure de drop-off » ou « procédure de résiliation unilatérale de la

désignation en tant que détenteur d'accès et de responsable d'équilibre ») qui doivent ensuite être élaborées dans le contrat type d'accès.

La référence à la période de douze mois figurant à l'article 198 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 est supprimée. C'est logique puisqu'Elia a entre-temps soumis à l'approbation des régulateurs compétents une proposition de contrat type d'accès qui prévoit notamment déjà une telle procédure. Le 22 août 2022, la CREG a pris une décision d'approbation de la proposition du contrat type d'accès, qui a été publiée sur son site web.

Aux fins de la présente définition, on entend par utilisateur du réseau l'utilisateur du réseau ou la personne autorisée par l'utilisateur du réseau à conclure un contrat de fourniture d'électricité en son nom. Dans la pratique, il s'agit par exemple de centrales d'achat ou de sociétés mères qui concluent un contrat de fourniture d'électricité pour le compte de l'utilisateur du réseau.

En outre, cette définition distingue trois situations, compte tenu des différents rôles qui peuvent être pris dans le secteur de l'électricité :

- lorsque ni le détenteur de l'accès ni le responsable d'équilibre ne sont le fournisseur,
- si le détenteur d'accès est également le fournisseur de l'utilisateur du réseau,
- si le responsable d'équilibre est également le fournisseur de l'utilisateur du réseau.

Dans ces trois situations, on considère qu'une situation de défaut de paiement ou détérioration de la situation financière se produit selon deux scénarios analogues, qui sont brièvement résumés ci-après:

- lorsque la partie concernée a épuisé les voies de recours pour recouvrer une dette, ou pour couvrir le risque de non-paiement, pendant la période de remédiation contractuelle qui lui est accordée dans le contrat mentionné,
- lorsqu'une procédure de réorganisation judiciaire ou une procédure similaire en vue d'obtenir une suspension des paiements a été demandée par le gestionnaire du réseau ou la personne autorisée par le gestionnaire du réseau, ou lorsque la faillite du gestionnaire du réseau ou de la personne autorisée par le gestionnaire du réseau a été déposée.

66. La CREG constate que la définition de « défaut de paiement ou détérioration de la situation financière » résulte d'un compromis entre Febeg et Febeliec et part donc du principe que ces dispositions garantissent un certain équilibre entre les préoccupations légitimes tant des utilisateurs du réseau que des acteurs du marché.

Dans son projet de décision (B)2409, la CREG a indiqué pouvoir accepter la définition proposée, moyennant toutefois le remplacement du terme « utilisateur du réseau » par le terme « utilisateur du réseau de transport », étant donné que l'application du code de bonne conduite concerne le raccordement et l'accès au réseau de transport.

67. Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les commentaires suivants concernant ce règlement et a décidé dans ce cadre de poursuivre l'harmonisation au sens rédactionnel avec le compromis précitée concernant la définition de « situation de défaut de paiement ou détérioration de la situation financière » dans l'article 102 du code de bonne conduite. L'application dans la pratique de la procédure de drop-off conçue devra être évaluée par Elia, en concertation avec les acteurs du marché, et si nécessaire adaptée dans le code de bonne conduite afin de garantir un traitement non discriminatoire et l'équité à tout moment.

<b>Article 102 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Concernant la procédure de drop, la Febeg ne voit pas la nécessité d'aller aussi loin dans les détails dans ce code de bonne conduite. La Febeg demande de supprimer le 2<sup>e</sup> paragraphe et de créer simplement une base légale dans le code de bonne conduite dans un souci de clarté, de simplicité et de sécurité juridique, mais surtout dans un souci de flexibilité et pour éviter les incohérences.</p> <p>La procédure de drop a fait l'objet de discussions approfondies entre Elia, Febeliec et la Febeg qui ont finalement abouti à un compromis qui a été intégré dans une nouvelle version du contrat d'accès. Cette proposition a été soumise à consultation et attend l'approbation finale des régulateurs. Dans ce contexte, la Febeg ne comprend pas pourquoi la CREG propose d'introduire une version modifiée du compromis - divergeant du projet de contrat d'accès - dans le code de bonne conduite.</p> <p>- « (incohérence FR-NL)</p> <p>Les textes néerlandais et français ne sont pas les mêmes ; le texte français semble impliquer par « les voies de recours » qu'il y a un défaut de paiement seulement après que le fournisseur a saisi la justice, ce qui n'est pas acceptable. La version néerlandaise est plus correcte puisqu'elle ne parle que de « remediëringsmaatregelen ». »</p> <p>Le texte français du § 2, a), i) ; b), i) ; c), i) devrait être modifié pour être plus précis (« risque de non-paiement » au lieu de « risque de paiement »).</p> <p>La Febeg souhaite répéter que dans le compromis entre toutes les parties concernées, le drop est limité au « défaut de paiement ou la détérioration de la situation financière » de l'utilisateur du réseau. Les détails (limites, procédures, délais, ...) sont une question purement contractuelle, soumise au contrôle d'un juge. Le gestionnaire de réseau doit être un acteur purement neutre à cet égard : on ne peut attendre du gestionnaire de réseau qu'il vérifie le respect des conditions contractuelles pour les mesures de remédiation.</p>	<p>Entretiens, la CREG a approuvé le contrat d'accès type reprenant une procédure de drop-off par décision du 22 août 2022 (publiée sur <a href="http://www.creg.be">www.creg.be</a>).</p> <p>La proposition d'Elia reprend la définition de « défaut de paiement et détérioration de la situation financière » qu'elle avait précédemment proposée dans le cadre du contrat d'accès type. Il y a en effet quelques différences textuelles mais celles-ci ont simplement vocation à effectuer une harmonisation avec les définitions du code de bonne conduite et à améliorer la formulation des procédures concernant la suspension de paiement (§2, a) ii), b-, ii), c), ii)), et elles sont liées, selon la CREG à une nouvelle traduction en français qui a été réalisée. Il n'y a pas de différences au niveau du fond.</p> <p>La CREG ne voit dès lors pas la nécessité de supprimer la définition de défaut de paiement et détérioration de la situation financière de la proposition d'Elia, d'autant plus que les acteurs du marché ont précédemment adressé à la Direction générale énergie une recommandation qui vise à prévoir une telle définition au niveau d'un texte réglementaire.</p> <p>La CREG suit la Febeg dans la remarque selon laquelle la version française de la définition doit être améliorée ; « voies de recours » est remplacé par « mesures de remédiation » et « risque de paiement » par « risque de non-paiement ». Compte tenu des remarques de la Febeg, la CREG a comparé le texte avec le texte original du compromis entre la Febeg et Febeliec et a harmonisé au maximum les formulations. La CREG souligne que l'objectif n'était pas d'y toucher dans ce code de bonne conduite. En d'autres termes, le texte de ce code de bonne conduite n'a pas pour but d'apporter des modifications de fond à la procédure de drop-off qui a été approuvée récemment par la CREG dans le cadre du contrat d'accès type.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède, la CREG adapte le texte comme suit en néerlandais et en français :</p> <p>“Art. 102. § 1. De type-toegangsovereenkomst bevat een procedure voor de eenzijdige opzegging door de toegangshouder en/of de</p>

La Febeg est d'accord sur le fait que l'actuel article 198 du règlement technique fédéral doit être adapté et aligné sur le nouveau (prochain) contrat d'accès qui décrit en détail la procédure de drop. Cependant, étant donné que la procédure est décrite de manière complète et détaillée dans le contrat d'accès, la Febeg ne voit pas la nécessité de décrire également de manière extensive la procédure (pour une partie au moins) dans le règlement technique. La Febeg demande de ne conserver que le §1<sup>er</sup> afin que la procédure de drop soit contenue dans le contrat d'accès, approuvée par la CREG et résultat d'une consultation approfondie des utilisateurs du réseau.

Il y a donc plusieurs raisons de supprimer le 2<sup>e</sup> paragraphe :

- Juridiquement, il est très confus d'avoir le même texte (définition des non-paiements, etc) dans deux documents différents en parallèle, surtout si les 2 ne sont pas alignés à 100% (voir ci-dessus) ;

- En pratique, il est très difficile de modifier la procédure de drop (si nécessaire à un moment donné) lorsque cela nécessite la réécriture de deux documents, l'un étant le code de bonne conduite et l'autre le contrat d'accès ;

- La procédure de drop telle qu'elle est décrite dans le contrat d'accès (qui sera bientôt mis en œuvre) a été acceptée par toutes les parties prenantes après de longues discussions ; qu'elle soit mise en œuvre de manière efficace et effective dès que possible.

La Febeg est très préoccupée par le contenu du §2 de l'article 102 car il n'est pas le même que celui du contrat d'accès (qui sera bientôt mis en œuvre). Pour éviter que le contrat d'accès ne doive être modifié à nouveau - ce qui entraînerait un nouveau retard dans l'introduction de la procédure de drop - il est recommandé de ne créer que la « base légale » et de ne conserver que le §1<sup>er</sup>.

balanceringsverantwoordelijke van hun respectievelijke aanwijzingen als toegangshouder en balanceringsverantwoordelijke in geval van een **toestand van** wanbetaling of verslechtering van de financiële situatie van de transmissienetgebruiker of van een door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon om een elektriciteitsleveringscontract voor de transmissienetgebruiker af te sluiten met betrekking tot het (de) betrokken toegangspunt(en).

§ 2. De transmissienetgebruiker of een door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon om een elektriciteitsleveringscontract voor de transmissienetgebruiker af te sluiten wordt geacht zich in een toestand van wanbetaling of verslechtering van de financiële situatie te bevinden:

a) wanneer noch de toegangshouder, noch de balanceringsverantwoordelijke de leverancier is, wordt een **toestand van** wanbetaling of verslechtering van de financiële situatie geacht zich voor te doen:

i) wanneer de balanceringsverantwoordelijke of de toegangshouder de remediëringsmaatregelen heeft uitgeput om, een schuld in te vorderen of het betalingsrisico af te dekken, tijdens de contractueel vastgelegde remediëringsperiode die hem wordt toegekend in de desbetreffende overeenkomst, tussen respectievelijk de toegangshouder of balanceringsverantwoordelijke enerzijds en de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon anderzijds, of,

ii) wanneer een procedure tot gerechtelijke reorganisatie of soortgelijke procedure met het oog op het bekomen van de opschorting van betaling ten aanzien van de schuldeisers is aangevraagd door de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon, dan wel het faillissement is aangevraagd van de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon.

b) Indien de toegangshouder tevens de leverancier is van de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon, wordt een **toestand**



	<p><b>van</b> wanbetaling of verslechtering van de financiële situatie geacht zich voor te doen:</p> <p>i) wanneer de leverancier de remediëringsmaatregelen heeft uitgeput om een schuld in te vorderen, of het betalingsrisico af te dekken, tijdens de contractueel vastgelegde remediëringsperiode die hem wordt toegekend in <b>hetde</b> desbetreffende <b>elektriciteitsleveringscontractovereenkomst</b>, <b>datie</b> tevens voorziet in de aanduiding van de leverancier als toegangshouder, tussen de leverancier enerzijds en de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon anderzijds (dan wel de remediëringsmaatregelen zoals voorzien in <b>hetde</b> <b>elektriciteitsleveringscontractovereenkomst</b> of <b>het contractde overeenkomst</b> tot aanstelling van de toegangshouder, indien deze in fysisch verschillende contracten zijn vastgelegd) of,</p> <p>ii) wanneer een procedure tot gerechtelijke reorganisatie of soortgelijke procedure met het oog op het bekomen van de opschorting van betaling ten aanzien van de schuldeisers is aangevraagd door de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon, dan wel het faillissement is aangevraagd van de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon.</p> <p>c) Indien de balanceringsverantwoordelijke tevens de leverancier is van de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon, wordt een <b>toestand van</b> wanbetaling of verslechtering van de financiële situatie geacht zich voor te doen:</p> <p>i) wanneer de leverancier de remediëringsmaatregelen heeft uitgeput om, een schuld in te vorderen of het betalingsrisico af te dekken, tijdens de contractueel vastgelegde remediëringsperiode die hem wordt toegekend in <b>hetde</b> desbetreffende <b>elektriciteitsleveringscontractovereenkomst</b>, <b>datie</b> tevens voorziet in de aanduiding van de leverancier als balanceringsverantwoordelijke, tussen de leverancier enerzijds en de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon anderzijds (dan wel de</p>
--	--

	<p>remédiëringsmaatregelen zoals voorzien in <b>hetde</b> <b>elektriciteitsleveringscontractovereenkomst</b> of <b>het contractde overeenkomst</b> tot aanstelling van de balanceringsverantwoordelijke, indien deze in fysisch verschillende contracten zijn vastgelegd) of,</p> <p>ii) wanneer een procedure tot gerechtelijke reorganisatie of soortgelijke procedure met het oog op het bekomen van de opschorting van betaling ten aanzien van de schuldeisers is aangevraagd door de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon, dan wel het faillissement is aangevraagd van de transmissienetgebruiker of voornoemde door de transmissienetgebruiker gemandateerde persoon.”</p> <p>“ Art. 102. § 1. Le contrat type d'accès au réseau contient une procédure de résiliation unilatérale par le détenteur d'accès et/ou le responsable d'équilibre de leur désignation respective en tant que détenteur d'accès et responsable d'équilibre en cas de <b>une situation de défaut de non-paiement</b> ou <del>de</del> détérioration de la situation financière de l'utilisateur du réseau de transport ou d'une personne mandatée par l'utilisateur du réseau de transport pour conclure un contrat de fourniture d'électricité pour l'utilisateur du réseau de transport au(x) point(s) d'accès concerné(s).</p> <p>§ 2. L'utilisateur du réseau de transport ou une personne mandatée par l'utilisateur du réseau de transport pour conclure un contrat de fourniture d'électricité pour l'utilisateur du réseau de transport est réputé être en <b>situationétat</b> de défaut de paiement ou de détérioration de la situation financière :</p> <p>a) lorsque ni le détenteur d'accès ni le responsable d'équilibre ne sont le fournisseur, <b>une situation deun</b> défaut de paiement ou la détérioration de la situation financière est réputé(e) survenu(e) :</p> <p>i) lorsque le responsable d'équilibre ou le <del>titulaire</del><b>détenteur</b> d'accès a épuisé les <b>mesures de remédiationvoies de recours visant à</b> pour recouvrer une <del>dette</del><b>créance</b>, ou pour couvrir le risque de <b>non-paiement</b>, pendant la <b>périodee</b> délai de remédiation <del>convenu</del> contractuellement <b>définie</b> qui lui est</p>
--	--

	<p><del>accordée</del><b>imparti en vertu du</b> dans le contrat concerné, entre respectivement le <del>titulaire</del><b>détenteur</b> d'accès ou le responsable d'équilibre d'une part et l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport d'autre part, ou</p> <p>ii) lorsqu'une procédure de réorganisation judiciaire ou une procédure similaire en vue d'obtenir la suspension de paiement vis-à-vis des créanciers a été demandée par l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport, ou la faillite de l'utilisateur du réseau de transport ou de la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport a été demandée.</p> <p>b) Si le détenteur d'accès est également le fournisseur de l'utilisateur du réseau de transport ou de la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport, une <b>situation de défaut de paiement</b> ou une détérioration de la situation financière est réputé(e) survenu(e) :</p> <p>i) lorsque le fournisseur a épuisé les <del>voies de recours</del><b>mesures de remédiation visant à</b> recouvrer une <del>dette</del><b>créance</b>, ou pour couvrir le risque de <b>non-paiement</b>, pendant la <b>période</b> délai de remédiation <del>convenu</del> contractuellement <b>définie</b> qui lui est <del>accordée</del><b>imparti en vertu du</b> dans le contrat de fourniture <b>d'électricité en question</b> concerné, qui prévoit également la désignation du fournisseur <b>en tant que</b> détenteur d'accès, entre le fournisseur d'une part et l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport d'autre part (ou les mesures de remédiation prévues dans le contrat de fourniture <b>d'électricité</b> ou le contrat de désignation du détenteur d'accès, si celles-ci sont fixées dans des contrats physiquement <b>distincts</b> différents) ou</p> <p>ii) lorsqu'une procédure de réorganisation judiciaire ou une procédure similaire en vue d'obtenir la suspension de paiement vis-à-vis des créanciers a été demandée par l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport, ou la faillite de l'utilisateur du réseau de transport ou de la personne précitée</p>
--	--

	<p>mandatée par l'utilisateur du réseau de transport a été demandée.</p> <p>c) Si le responsable d'équilibre est également le fournisseur de l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport, une <b>situation de défaut de paiement</b> ou une détérioration de la situation financière est réputé(e) survenu(e) :</p> <p>i) lorsque le fournisseur a épuisé les <del>voies de recours</del> <b>mesures de remédiation</b> visant à recouvrer une <del>dette</del> <b>créance</b>, ou pour couvrir le risque de <b>non-paiement</b>, pendant la <del>période</del> <b>déla</b> de remédiation <del>convenu</del> contractuellement <b>définie</b> qui lui est <del>accordée</del> <b>imparti en vertu du</b> dans le contrat de fourniture <b>d'électricité en question</b> <del>concerné</del>, qui prévoit également la désignation du fournisseur <b>en tant que</b> comme responsable d'équilibre, entre le fournisseur d'une part et l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport d'autre part (ou les mesures de remédiation prévues dans le contrat de fourniture <b>d'électricité</b> ou le contrat de désignation du responsable d'équilibre, si celles-ci sont <b>stipulées</b> <del>fixées</del> dans des contrats physiquement <b>distincts</b> <del>différents</del>) ou</p> <p>ii) lorsqu'une procédure de réorganisation judiciaire ou une procédure similaire en vue d'obtenir la suspension de paiement vis-à-vis des créanciers a été demandée par l'utilisateur du réseau de transport ou la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport, ou la faillite de l'utilisateur du réseau de transport ou de la personne précitée mandatée par l'utilisateur du réseau de transport a été demandée."</p>
--	---

#### 4.2.2.3.4. *En ce qui concerne le thème « raccordements partagés ».*

68. Cette question est réglementée par les articles 154 à 156 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, mais relève du code de bonne conduite puisqu'il concerne le mode de raccordement sur le réseau de transport.

La proposition d'Elia d'une réglementation adaptée sur le thème des « raccordements partagés » est le résultat du besoin ressenti par Elia de clarifier ces dispositions suite au traitement des demandes de raccordement de batteries au réseau de transport. Suite à un projet de lignes directrices pour l'interprétation des articles 154 à 156 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 qu'Elia a soumis à la CREG, des

discussions informelles ont eu lieu avec la CREG, au cours desquelles la CREG a indiqué, entre autres, que le code de bonne conduite constitue une bonne occasion d'inclure des dispositions supplémentaires sur les raccordements partagés.

Pour la CREG, et cela semblait également être une préoccupation d'Elia au cours des discussions, il est important que le concept de raccordements partagés reste clairement distingué de la situation d'un CDS. En effet, un raccordement partagé est une « possibilité », mais pas une obligation. En d'autres termes, un demandeur de raccordement peut parfaitement soumettre une demande de raccordement pour son nouveau raccordement individuel au réseau de transport.

Un raccordement partagé doit en tout cas signifier, comme dans le cas d'un raccordement individuel, que les utilisateurs du réseau de transport qui partagent le raccordement ont chacun un contrat de raccordement et d'accès avec Elia et donc une relation directe avec Elia (bien que, comme d'habitude, l'utilisateur du réseau de transport puisse désigner un tiers pour conclure le contrat d'accès). Il s'agit d'une différence importante avec un CDS, où l'utilisateur en aval n'a pas de contrat de raccordement ou d'accès avec Elia, mais uniquement avec l'opérateur du CDS.

Pour la CREG, il est donc important qu'Elia dispose d'une possibilité de déconnexion individuelle des utilisateurs du réseau de transport qui partagent un raccordement, notamment dans le cadre, par exemple, de la réglementation relative au drop-off (voir ci-dessus). Il faut éviter qu'en cas de défaillance ou de détérioration de la situation financière d'un utilisateur du réseau de transport, l'autre utilisateur du réseau de transport soit coupé de la fourniture d'électricité sans être en état de défaillance ou de détérioration financière.

69. En tout état de cause, les conditions contractuelles et les éventuelles restrictions opérationnelles liées à un raccordement partagé doivent être décrites de manière transparente et non discriminatoire dans le contrat type de raccordement (le cas échéant, au moyen d'un modèle d'annexe à cette convention), à approuver par la CREG. *L'article [154]* de la proposition Elia du 16 mai 2022 définit et clarifie la manière dont un raccordement partagé peut être réalisé. Cela peut se faire des deux manières suivantes, à condition que le gestionnaire du réseau de transport confirme, au moyen d'une ou, le cas échéant, de deux études détaillées, que le projet demandé est techniquement réalisable, à savoir :

- i) via un nouveau raccordement partagé, demandé en commun accord par les demandeurs de raccordement concernés,
- j) via un raccordement existant, à condition que l'utilisateur du réseau de transport qui est déjà raccordé au réseau de transport via les installations visées dans la demande de raccordement partagé accepte de partager son raccordement avec le demandeur de raccordement, moyennant un accord, entre autres, sur une redevance financière.

La situation décrite au point b) est celle qui s'est produite dans la pratique jusqu'à présent. Toutefois, la proposition d'Elia n'exclut pas la possibilité que les parties souhaitent établir dès le départ un raccordement partagé au réseau de transport, offrant ainsi une certaine flexibilité aux acteurs du marché pour faire le choix qui convient le mieux à leurs besoins.

Bien entendu, ce règlement n'affecte pas la législation régionale, notamment le mode de raccordement en fonction de la puissance maximale de l'installation que l'on souhaite raccorder au réseau. Dans son projet de code de bonne conduite, la CREG a apporté une clarification en ce sens car elle l'a jugée souhaitable. De l'avis de la CREG, cet ajout ne nécessite pas une proposition adaptée d'Elia puisque l'ajout ne change rien au niveau du contenu et découle en fait logiquement de la répartition des compétences en Belgique.

La CREG a reçu les commentaires suivants à ce sujet lors de la consultation publique.

<b>Article 35 du code de bonne conduite</b>	
<b>BSTOR</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>BSTOR accueille favorablement les clarifications apportées. Néanmoins, nous pensons que certains points méritent encore des clarifications additionnelles, et que ne pas le faire à l'occasion de la mise au point du code de bonne conduite serait une réelle occasion manquée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour une modification d'un raccordement existant, il n'est pas clair si l'utilisateur de réseau existant et le nouvel utilisateur de réseau doivent tous deux faire réaliser une étude de détail (et le cas échéant, au préalable, une étude d'orientation). Ce n'est pas la lecture que nous faisons du Règlement Technique, ni du projet de code de bonne conduite, où l'utilisateur de réseau semble juste avoir à marquer son accord (et au final signer une annexe 11). Pourtant, dans la pratique, c'est ce que demande Elia actuellement. Nous pensons qu'il serait bénéfique que le code de bonne conduite soit explicite à ce sujet : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Qui doit introduire la demande : l'un ou les deux ?</li> <li>o Si les deux, dans quelle séquence?</li> <li>o Si un seul, sous quelle forme doit être formulée l'accord de l'autre ?</li> </ul> </li> </ul>	<p>Dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022, Elia a apporté les clarifications demandées par BSTOR dans le texte.</p> <p>Il ressort désormais clairement du texte que, dans le cas d'un nouveau raccordement partagé, les deux demandeurs de raccordement doivent, en concertation, suivre l'ensemble de la procédure de raccordement visée au chapitre 2.1.2, y compris l'introduction d'une seule demande conjointe d'étude détaillée auprès du gestionnaire du réseau de transport. Dans le cas d'un raccordement existant qui est désormais partagé, l'utilisateur du réseau de transport et le demandeur de raccordement doivent introduire séparément respectivement une demande d'étude détaillée et une demande de raccordement y compris une demande d'étude détaillée, et Elia devra réaliser deux études détaillées.</p> <p>Selon la CREG, la proposition adaptée d'Elia donne les explications nécessaires.</p>
<p>Au point 42 du projet de décision, la CREG écrit « Bien entendu, ce règlement n'affecte pas la législation régionale, notamment le mode de raccordement en fonction de la puissance maximale de l'installation que l'on souhaite raccorder au réseau. La CREG estime toutefois qu'une clarification en ce sens est souhaitable ; de l'avis de la CREG, cet ajout ne nécessite pas une proposition adaptée d'Elia puisque l'ajout ne change rien au niveau du contenu et découle en fait logiquement de la répartition des compétences en Belgique. ». BSTOR n'est pas certain de l'interprétation à donner à ce paragraphe et souligne qu'une clarification est plus que souhaitable, même indispensable. Dans le cas d'un utilisateur existant souhaitant modifier son raccordement en vue de son partage avec un nouvel utilisateur de réseau souhaitant développer une capacité &lt;25MW, il est en effet indispensable de clarifier quel est le cadre réglementaire qui s'applique et/ou prévaut :</p>	<p>Les législations régionale et fédérale doivent être appliquées conjointement. La CREG ne peut toutefois pas interpréter la législation régionale et demande à BSTOR de prendre contact avec les régulateurs régionaux compétents à cet effet.</p>

- o S'agit-il du règlement technique fédéral (et du futur code de bonne conduite ), s'agissant de la modification d'un raccordement existant sur le réseau de transport, la première étape étant donc que le candidat utilisateur du réseau (et/ou l'utilisateur, voir point supérieur) introduise une demande de (modification de) raccordement auprès du TSO?
- o Ou s'agit-il du règlement technique régional, s'agissant du raccordement d'une capacité <25MW, la première étape étant une demande d'étude d'orientation en vue d'un raccordement sur le réseau de distribution.

Ces deux interprétations nous semblent tout à fait se valoir ce qui mène à une insécurité juridique (par exemple injonction contraire des deux régulateurs) à laquelle il nous semble essentiel de pallier.

Il nous semble par ailleurs essentiel de renforcer la première de ses interprétations:

- o D'une part, dans le cas d'un projet de batterie, une demande de raccordement au DSO serait faite « dans l'espoir qu'il la refuse ». Cela n'a aucun sens de surcharger les équipes du DSO pour étudier des « demandes de non-raccordement ». La viabilité d'un projet de batterie développée en raccordement partagé est en effet conditionnée à la validation de ce schéma de raccordement : partage des coûts de raccordement, bien souvent limitation des investissements nécessaires pour la transformation à la basse puissance lorsqu'un transfo peut être partagé, et surtout cadre tarifaire annihilant la viabilité économique du stockage sur le réseau de distribution. En résumé si la deuxième approche devait être privilégiée, dans le cas où BSTOR aurait d'abord à faire une demande de raccordement sur le DSO et que ce dernier y donnait suite favorable, le projet s'arrêterait immédiatement.

<p>Un utilisateur de réseau de type consommateur peut tout à fait demander à modifier son raccordement pour permettre de la production (et le cas échéant de l'injection) décentralisée pour des capacités inférieure à 25MVA sans avoir à demander au préalable le raccordement de telles installations, pouvant par ailleurs être également financées en tiers investissement, au réseau de distribution. Nous ne voyons pas de différence avec un partage de raccordement pour le développement d'un projet de batterie qui justifierait de discriminer ces deux types de situations.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le même ordre d'idée, il serait intéressant de clarifier si des candidats utilisateurs de réseau peuvent se « syndiquer » pour demander un nouveau raccordement partagé pour des capacités qui font ensemble plus de 25 MVA mais individuellement moins.</li> </ul>	<p>Ici aussi, la CREG souligne qu'elle ne peut interpréter la législation régionale. Une telle demande requiert en outre une analyse complémentaire. La CREG comprend l'inquiétude de BSTOR et abordera cette problématique auprès des régulateurs régionaux.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Par rapport aux éléments relatifs aux points d'interface. BSTOR comprend et rejoint les considérations et appréhensions de la CREG, mais estime qu'il pourrait être décrit de manière plus spécifique que moyennant installation de dispositifs de comptage adéquats, le point d'accès (pour la mesure du périmètre d'équilibre) et le point de livraison pour la fourniture de service auxiliaire peut être situé en aval de la tension de raccordement (moyennant le respect de la possibilité de déconnexion individuelle).</li> </ul>	<p>Dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 déjà, le point d'accès est situé au niveau de tension du point de raccordement, pour chaque raccordement sur le réseau de transport. Selon la CREG, il n'y a pas de raison de traiter différemment sur ce point les raccordements partagés sur le réseau de transport.</p> <p>Aujourd'hui, le point de livraison pour les services auxiliaires peut déjà se trouver en aval du niveau de tension du point de raccordement. Cela est actuellement réglé au niveau des contrats types pour les services auxiliaires.</p> <p>La CREG ne voit pas la nécessité de reprendre ce point actuellement dans le code de bonne conduite, spécifiquement en ce qui concerne les raccordements partagés.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outre les dispositions concernant le partage de pertes, l'allocation de puissance active et passive, et la clé de partage des tarifs de raccordement, une possibilité explicite devrait être prévue pour deux utilisateurs de réseau de partager la puissance souscrite, à savoir que la responsabilité de ne pas dépasser cette puissance serait partagée par les deux utilisateurs (ainsi que les frais pour souscrire à une telle puissance et pénalités de dépassement). Cela permettrait de ne pas réserver excessivement de puissance sur le réseau pour un utilisateur qui n'utiliserait cette</li> </ul>	<p>Cette remarque de BSTOR est intéressante mais requiert une analyse approfondie en collaboration avec Elia et les intervenants. La CREG va demander à Elia de mettre ce point à l'agenda du Users' Group d'Elia afin de traiter cette remarque pour une prochaine version du code de bonne conduite.</p>



<p>pleine puissance que quelques centaines d'heures par an par exemple (consommateur avec pic de consommation une fois par an ou une fois par mois, parc photovoltaïque avec un facteur de charge de 15% par exemple) , et qui de ce fait « bloque » une capacité qui n'est que très partiellement utilisée. On pourrait donc imaginer que l'un des utilisateurs souscrive l'essentiel de la puissance, et ensuite limite ses injections/prélèvement de manière à ne pas dépasser la puissance souscrite conjointe, en fonction des injections/prélèvement de l'autre, et que les utilisateurs conviendrait dans l'Annexe 11 d'une clé de répartition pour les pénalités en cas d'éventuel dépassement de la puissance souscrite partagée.</p>	
<p><b>Elia</b></p> <p>Elia constate qu'une référence à la législation régionale est ajoutée, qu'il s'agit d'une modification de contenu et qu'elle constitue une violation des procédures et de la compétence d'approbation de la CREG.</p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p> <p>Selon la CREG, il ne s'agit pas une modification de fond de la proposition d'Elia dans la mesure ou la législation régionale doit toujours être respectée parallèlement à la législation fédérale. Toutefois, il est ressorti des entretiens que cet ajout était une source de confusion car on ne sait pas pourquoi il est fait explicitement à cet endroit et non à d'autres.</p> <p>Étant donné que cet ajout relatif à la proposition d'Elia n'était pas purement linguistique et était en outre superflu et source de confusion, la CREG décide de supprimer les mots « sous réserve de la législation régionale » ajoutés dans le projet de code de bonne conduite par rapport à la proposition d'Elia.</p>

70. *L'article [155]* de la proposition d'Elia stipule que le point d'interface de l'utilisateur du réseau de transport déjà raccordé au réseau de transport et le point d'interface du demandeur de raccordement doivent être maintenus ou créés au niveau de tension de l'ancien point d'interface dans la mesure du possible lors de l'élaboration de la conception du raccordement partagé. Il stipule en outre que le point d'interface existant peut être déplacé si nécessaire pour maintenir l'accès au réseau des deux parties, mais pas plus loin que nécessaire.

La CREG est d'avis que la formulation « si nécessaire pour maintenir l'accès au réseau » n'est pas très claire. Par conséquent, il n'est pas non plus très clair si le déplacement du point d'interface en aval ou du niveau de tension final choisi est strictement nécessaire de ce point de vue. Cette disposition laisse une grande marge d'interprétation à Elia.

La CREG est d'avis qu'il convient d'éviter autant que possible que les points d'interface soient au niveau plus bas de tension. En effet, il s'agit d'étendre un raccordement ; sa gestion jusqu'aux points d'interface ne nécessite que davantage d'accords sur la sécurité, l'exploitation et les procédures. En outre, la CREG est d'avis que des éléments tels que l'efficacité économique peuvent également jouer un rôle dans la configuration choisie.

71. *L'article [156]* de la proposition Elia prévoit que le gestionnaire du réseau de transport doit gérer les installations de raccordement partagé conformément à la loi et à ses arrêtés d'exécution et au contrat type de raccordement approuvé par la CREG. Si, conformément à *l'article [155]*, le point d'interface est déplacé, *l'article [156]* de la proposition Elia prévoit que le gestionnaire du réseau de transport se réserve le droit de ne pas assumer la gestion des installations de raccordement qui ne lui appartiennent pas et qui sont situées sur le site de l'utilisateur du réseau concerné, à l'exception de l'installation et de la gestion des compteurs qui sont nécessaires dans le cadre de la facturation de l'accès et des câbles et/ou lignes qui traversent les limites du site.

La CREG comprend qu'Elia ne souhaite pas exploiter des installations de raccordement si cela n'est pas possible pour des raisons telles que des risques de sécurité pour Elia, étant donné qu'il s'agit d'installations dont elle n'est pas propriétaire et qui sont situées sur le site de l'utilisateur du réseau de transport. Toutefois, l'accès nécessaire d'Elia au site de l'utilisateur du réseau de transport doit être garanti pour l'installation et le fonctionnement des compteurs nécessaires dans le cadre de la facturation de l'accès. La CREG comprend de la proposition d'Elia que cela doit également être le cas pour l'installation et l'exploitation de câbles et/ou de lignes qui traversent les frontières des sites.

Dans le projet de code de bonne conduite, la CREG a apporté, d'un point de vue purement rédactionnel, les modifications mineures indiquées ci-après en gras dans la proposition d'Elia : « Si, conformément à l'article 155, le point d'interface est déplacé, le gestionnaire du réseau de transport se réserve le droit **de** ne pas prendre en charge la gestion des installations de raccordement qui ne lui appartiennent pas et qui sont situées sur le site de l'utilisateur du réseau de transport concerné. Ceci à l'exception de l'installation et de la gestion des compteurs nécessaires à la facturation de l'accès et **des** câbles et/ou lignes traversant les limites du site. »

Elia a intégré ces améliorations dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022 de manière encore plus claire: "Si, conformément à l'article 155, le point d'interface est déplacé, le gestionnaire du réseau de transport se réserve le droit de ne pas assurer la gestion des installations de raccordement qui ne lui appartiennent pas et situées sur le site de l'utilisateur du réseau de transport concerné. Ceci à l'exception de la pose et de la gestion des compteurs nécessaires dans le cadre de la facturation de l'accès et de la pose et de la gestion des câbles et/ou lignes qui s'étendent au-delà des limites du site."

72. *L'article [157]* de la proposition d'Elia stipule que, dans le cas d'un raccordement partagé visé à *l'article [154]*, les utilisateurs du réseau de transport concernés doivent disposer chacun d'un point d'accès individuel pour l'injection et/ou le prélèvement, d'une capacité individuelle visée à *l'article 196* et d'un contrat de raccordement distinct avec le gestionnaire du réseau de transport pour les

installations concernées par ce raccordement partagé. Cet article reprend l'article 155 de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

La CREG est d'accord et renvoie à ses commentaires ci-dessus. Il en découle également que les deux utilisateurs du réseau de transport partageant une connexion recevront chacun une facture individuelle d'Elia pour l'accès au réseau de transport à leur point d'accès respectif (qui coïncide avec le niveau de tension du ou des points de raccordement).

L'article 45 de la proposition d'Elia (partie du livre 2.2 « Conditions de raccordement » de la proposition d'Elia) précise que le gestionnaire du réseau de transport, après avoir consulté l'utilisateur du réseau de transport concerné, fournit, entre autres, les éléments suivants de manière non discriminatoire et transparente, si possible sur la base du schéma unifilaire :

1° le point de raccordement ;

2° le point d'interface ;

3° le point d'accès associé au point de raccordement ou, dans le cas d'un raccordement partagé, les points d'accès associés au point de raccordement.

Compte tenu de ce qui précède, par souci d'exhaustivité, le point 2° « le point d'interface » devrait également être complété pour les raccordements partagés comme suit « 2° le point d'interface ou, dans le cas d'un raccordement partagé, les points d'interface des utilisateurs du réseau de transport concernés ».

La CREG a reçu pour cet article la remarque suivante lors de la consultation publique.

<b>Article 54 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Il y a une différence de formulation entre le texte français et le texte néerlandais. Les mots « en indien mogelijk » ont été ajoutés dans la version néerlandaise. Pour aligner les deux versions, la Febeg suggère d'ajouter « si possible » dans la version française du texte.	La CREG est d'accord pour harmoniser la version française avec la version néerlandaise et d'y ajouter les mots « si possible ». Elia a expliqué que ces mots sont ajoutés car les points d'accès ne représentent pas toujours un point physique mais parfois un point virtuel et il n'est alors pas possible de les indiquer sur un schéma unifilaire.

73. L'article [158] de la proposition Elia prévoit que les utilisateurs du réseau de transport impliqués dans le raccordement partagé ont un droit d'accès total au réseau de transport. Il stipule en outre que: « Dans le cas où le gestionnaire du réseau de transport ne gère pas certaines installations de raccordements partagés visées à l'article 156, le gestionnaire du réseau de transport continue en tout état de cause à disposer d'une possibilité de délestage par utilisateur individuel du réseau de transport aux fins des procédures d'interruption et/ou de délestage applicables en vertu ou conformément à la réglementation applicable et/ou au contrat d'accès. La possibilité de délestage peut consister en une commande à distance ou un ordre de délestage envoyé par le gestionnaire du réseau de transport à l'utilisateur ou aux utilisateurs du réseau de transport concernés ; en cas d'échec de cette télécommande, qui n'est pas imputable à une erreur de la part du gestionnaire du réseau de transport, ou si cette commande n'est pas suivie en temps voulu par le ou les utilisateurs du réseau de transport concernés, le gestionnaire du réseau de transport procède à la déconnexion de tous les utilisateurs du réseau de transport concernés par le raccordement partagé »

La CREG renvoie à ce qu'elle a exposé ci-dessus en ce qui concerne l'importance d'un accès séparé au réseau de transport pour les utilisateurs du réseau de transport qui partagent un raccordement. Le principe est donc bien qu'ils aient tous les deux les mêmes droits et obligations envers Elia en ce qui

concerne l'accès au réseau et, inversement, Elia a les mêmes obligations envers ces utilisateurs du réseau de transport, et donc chacun a un droit d'accès complet au réseau de transport. Les éventuelles restrictions opérationnelles devront être justifiées auprès de la CREG et réduites au minimum en les décrivant de manière transparente et non discriminatoire dans le contrat type de raccordement, le cas échéant dans le contrat type d'accès.

Pour cette raison, la CREG estime qu'il est important, par exemple, comme indiqué ci-dessus, qu'une possibilité de déconnexion individuelle reste disponible pour les utilisateurs du réseau de transport qui partagent un raccordement. Cette possibilité de déconnexion individuelle doit être assurée autant que possible par l'installation d'un disjoncteur individuel à commander par Elia (au moyen d'une télécommande), et seulement si cela est techniquement impossible, par la meilleure alternative, que la CREG comprend comme consistant en un ordre de déconnexion à suivre par l'utilisateur du réseau de transport concerné. Une possibilité de déconnexion individuelle présuppose un point physique individuel où cette déconnexion peut avoir lieu. Cela suppose donc qu'elle a lieu au niveau ou en aval des points d'interface respectifs des utilisateurs du réseau de transport.

Par ailleurs, cela n'est pas en contradiction avec *l'article 36* de la proposition d'Elia qui prévoit que le point de raccordement sépare le réseau de transport des installations de raccordement dont la déconnexion n'affecte que l'utilisateur du réseau de transport connecté à ce point, ou les utilisateurs du réseau de transport connectés à ce point en cas de raccordement partagé. Il peut être justifié qu'Elia continue également à avoir des possibilités de déconnexion au niveau du ou des points de raccordement, par exemple si cela est fait par mesure de précaution pour éviter d'endommager les installations. Il faudra qu'Elia vérifie si le contrat type de raccordement et le contrat type d'accès sont suffisamment précis pour qu'il soit clair, en fonction de la situation et de la raison de l'interruption/déconnexion, à quel point physique cela peut/doit se produire, le point de raccordement ou le point d'interface (ou même en aval de celui-ci), où une interruption/déconnexion au premier point affecte les deux utilisateurs du réseau de transport concernés par le raccordement partagé et au second point elle n'affecte qu'un seul utilisateur du réseau de transport.

74. *L'article [159]* de la proposition d'Elia prévoit, par analogie avec l'article 156 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, que chacun des contrats de raccordement des utilisateurs du réseau de transport concernés par le raccordement partagé doit être complété par le contrat conclu entre les utilisateurs du réseau de transport qui partagent le raccordement et le gestionnaire du réseau de transport, et que ce contrat doit stipuler les droits et obligations des parties concernant le raccordement partagé. Il est maintenant ajouté que ce contrat doit être conforme à l'annexe pertinente du contrat type de raccordement approuvé par la CREG.

Il est également stipulé que : « L'annexe pertinente du contrat de raccordement contient en tout état de cause les modalités spécifiques de conformité du raccordement partagé, la délimitation de la propriété des installations de raccordements partagés, le mode de gestion de ces installations, les rôles et responsabilités concernant la maintenance et l'exploitation des installations de raccordement qui n'appartiennent pas au gestionnaire du réseau de transport et, le cas échéant, ne sont pas gérées par le gestionnaire du réseau de transport ». Cette annexe contiendra également, le cas échéant, explicitement les restrictions opérationnelles de raccordement et d'accès pour le nouvel utilisateur du réseau de transport. »

La CREG se réfère à ce qu'elle a déjà expliqué ci-dessus et peut marquer son accord avec ce point. Il est important que les principes des raccordements partagés qui doivent s'appliquer de manière égale à tous les raccordements partagés fassent partie du contrat type de raccordement approuvé par la CREG.

*L'article 169* de la proposition d'Elia en tient compte. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, 17°, il est ajouté que le contrat type de raccordement contient les dispositions applicables en cas de raccordement partagé. *L'article*

169, §2, 17°, prévoit la possibilité d'accords spécifiques pour chaque point de raccordement qui s'appliquent dans le cas d'un raccordement partagé. Ces accords bilatéraux doivent également être conclus sur la base d'une annexe type approuvée par la CREG.

75. *L'article [160]* de la proposition Elia stipule qu'au maximum un compteur par première travée de raccordement sera installé pour un raccordement partagé par le gestionnaire du réseau de transport. Il est également prévu que les coûts de gestion et d'installation des compteurs supplémentaires n'appartenant pas à la première travée de raccordement et nécessaires au raccordement partagé sont à la charge des utilisateurs du réseau. Le gestionnaire du réseau de transport possède et exploite ces compteurs supplémentaires.

La CREG ne formule aucune remarque en la matière. Dans son projet de code de bonne conduite, la CREG a remplacé le terme « utilisateurs du réseau » par « utilisateurs du réseau de transport » car il s'agissait, selon la CREG, d'une erreur rédactionnelle dans le chef d'Elia qui ne nécessitait pas de proposition adaptée, mais une simple correction. Elia a intégré cette adaptation dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022.

Dans ce cadre, il convient également de mentionner *l'article 267, §1<sup>er</sup>*, deuxième alinéa, de la proposition Elia, qui prévoit qu'en cas de raccordement partagé, le contrat de raccordement et, le cas échéant, le contrat de services auxiliaires concerné déterminent l'emplacement des équipements de comptage et, le cas échéant, les formules qui, en l'absence d'équipements de comptage spécifiques, permettent de calculer et d'attribuer à chacun des utilisateurs du réseau de transport la quantité d'énergie active et/ou réactive injectée et/ou prélevée dans l'installation concernée.

76. Enfin, *l'article [161]* de la proposition Elia précise que les raccordements au réseau de transport sont partagés entre un maximum de deux utilisateurs du réseau de transport, sous réserve d'une exception proposée par le gestionnaire du réseau de transport et/ou le demandeur de raccordement et approuvée par la CREG. Si la dérogation est proposée par le demandeur de raccordement, la CREG prend sa décision après avoir consulté le gestionnaire du réseau de transport. La CREG ne souhaite pas interdire d'emblée certaines configurations de raccordements partagés avec plus de deux utilisateurs du réseau de transport.

L'article 156, troisième alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019 est maintenu dans le projet d'*article [161]* : « Les éléments appartenant à un réseau de distribution ou au réseau d'un CDS ne peuvent pas être impliqués par un raccordement partagé ; un tel raccordement partagé reste possible entre un utilisateur du réseau de transport et un CDS lorsqu'ils partagent leurs installations de raccordement », étant entendu qu'Elia a fait des ajouts dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022 suite aux commentaires ci-dessous de Febeliec reçus lors de la consultation publique.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes sur le texte du projet de code de bonne conduite.

<b>Article 42 du code de bonne conduite - article 40 du projet de code de bonne conduite</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Febeliec note que les raccordements partagés peuvent également être utiles au sein d'un CDS et que cet article peut nécessiter une modification afin de s'assurer que le champ d'application se concentre uniquement sur les raccordements partagés sur le réseau de transport.	Le champ d'application du code de bonne conduite est défini à l'article 11, §2, de la loi électricité et concerne les raccordements (dont certains partagés) au réseau de transport, et non les infrastructures au sein d'un CDS. Comme le titre de la section 2.1.2.2. ainsi que l'article 40 du projet de code de bonne conduite font référence à des raccordements sur le réseau de transport, il était en fait suffisamment clair de limiter son

	<p>champ d'application au réseau de transport. Néanmoins, Elia a répété dans sa proposition adaptée du 11 octobre 2022 les mots « sur le réseau de transport » après « raccordement partagé » et a fait précéder le terme « réseau de distribution » par le terme « public » de manière à ce que le terme défini soit utilisé correctement. La CREG est d'accord avec les adaptations proposées par Elia.</p>
--	---

77. Compte tenu de ce qui précède, la CREG peut accepter le règlement relatif aux raccordements partagés proposé par Elia, étant donné qu'elles contiennent effectivement des clarifications importantes par rapport à l'arrêté royal du 22 avril 2019. Ce règlement est contenu dans les articles 35 à 42 du code de bonne conduite.

En tout état de cause, la CREG souhaite évaluer l'application par Elia de ce règlement, notamment pour vérifier comment elle est mise en œuvre par Elia et si elle n'entraîne pas d'effets indésirables dans la pratique, en collaboration avec les régulateurs régionaux. Cette réglementation ne peut pas, par exemple, avoir pour conséquence que le concept de raccordements partagés évolue vers une forme de CDS « déguisé », la situation de l'utilisateur du réseau de transport à l'égard d'Elia qui partage un raccordement ne différant pas substantiellement en pratique de celle d'un utilisateur de CDS. Bien entendu, cette réglementation s'applique également sans préjudice des règles applicables dans la législation régionale concernant les procédures à suivre pour le raccordement aux réseaux de distribution ou aux réseaux de transport locaux.

Afin de permettre ce contrôle par la CREG, la CREG a ajouté une disposition dans le projet de code de bonne conduite (dans la section « Dispositions finales ») selon laquelle Elia doit notifier en temps utile à la CREG toute intention d'accorder un raccordement partagé, avec tous les éléments pertinents du dossier concerné. La CREG est d'avis que cet ajout ne nécessite pas une modification de la proposition d'Elia, étant donné qu'il appartient à la CREG, et non à l'instance de proposition d'Elia, de s'assurer qu'elle dispose des outils nécessaires pour effectuer un contrôle du code de bonne conduite. La CREG renvoie à ses explications sur ce point dans la présente décision au livre 11 - Dispositions finales.

#### **4.2.3. Conclusion sur la proposition d'Elia**

78. La CREG est d'accord avec la proposition d'Elia concernant les procédures de raccordement (*partie 2, livre 2.1* de la proposition d'Elia), intégrant les adaptations proposées par Elia par lettre du 11 octobre 2022, telle que soumise pour approbation, en application de l'article 15, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, de la loi électricité (voir conclusions de la CREG aux parties 4.2.2.2, 4.2.2.3.2 et 4.2.2.3.4 de la présente décision). Par conséquent, la CREG approuve cette proposition d'Elia.

79. En outre, la CREG peut, dans une large mesure, marquer son accord avec les autres parties de la proposition d'Elia qui, contrairement aux procédures de raccordement, ne requièrent pas l'approbation de la CREG, mais y apporte un certain nombre d'adaptations, qui sont indiquées au moyen d'un marquage (« track changes ») dans la proposition d'Elia en annexe 2 de la présente décision. Pour la justification de ces adaptations, qui dans certains cas impliquent également des modifications de fond, la CREG renvoie à ce qu'elle a exposé au point 4.2.2 de la présente décision. Étant donné que la proposition d'Elia, à l'exception des procédures de raccordement, n'est pas soumise à l'approbation de la CREG avant son adoption, aucune proposition adaptée n'est requise de la part

d'Elia (voir également le paragraphe 6 de la présente décision). Bien entendu, la justification des adaptations apportées par la CREG faisait partie de la consultation publique.

### **4.3. LIVRE 8 - CONDITIONS DE FOURNITURE DE SERVICES AUXILIAIRES**

#### **4.3.1. Préambule**

80. L'article 11, § 2, deuxième alinéa, de la loi électricité, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2022, stipule que dans le code de bonne conduite, la CREG définit, après consultation des utilisateurs du réseau et du gestionnaire du réseau, les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne :

- 1) la dispense de services auxiliaires, qui sont exécutés de la manière la plus économique possible et qui offrent des mesures de stimulation adéquates pour les utilisateurs du réseau afin d'harmoniser leur input et leur output ; ces services auxiliaires sont dispensés de manière équitable et non discriminatoire et ils sont basés sur des critères objectifs, et
- 2) accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions

Dans cette partie 4.3, la CREG explique les conditions qu'elle fixe pour la fourniture de services auxiliaires.

En application de l'article 11, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup>, de la loi électricité, le Roi détermine également les services auxiliaires que le gestionnaire du réseau doit mettre en place.

La loi du 21 juillet 2021<sup>10</sup> introduit une nouvelle définition du terme « service auxiliaire » à l'article 2, 101<sup>o</sup>, de la loi électricité : « service auxiliaire » : un service nécessaire à l'exploitation d'un réseau de transport ou de distribution, en ce compris les services d'équilibrage et les services auxiliaires non liés à la fréquence, mais à l'exception de la gestion des congestions.<sup>11</sup>

L'article 223 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 stipule ce qui suit :

*Art. 223. L'ensemble des services auxiliaires comprend les services suivants :*

*1° les services d'équilibrage :*

*a) les réserves de stabilisation de la fréquence conformément au Titre 5 de la partie IV de la ligne directrice européenne SOGL ;*

*b) les réserves de restauration de la fréquence, avec activation automatique et activation manuelle conformément au Titre 6 de la partie IV de la ligne directrice européenne SOGL ;*

*2° les autres services auxiliaires :*

*a) le réglage de la tension et de la puissance réactive ;*

*b) la gestion des congestions ;*

*c) les services de reconstitution parmi lesquels le service de black-start ;*

*d) les services de défense ;*

---

<sup>10</sup> Voir note de bas de page 2 ;

<sup>11</sup> Sans toutefois supprimer l'ancienne définition de « service auxiliaire » de l'article 2, 45<sup>o</sup>, de la loi électricité. La CREG part de l'idée que, dans le cas présent, la disposition légale la plus récente prime sur la plus ancienne.

3° tout autre éventuel service auxiliaire appartenant à l'une des deux catégories des 1° ou 2° pouvant être développé par le gestionnaire du réseau de transport en conformité avec les dispositions en la matière des codes de réseaux européens et lignes directrices européennes et sur approbation de la commission, soit dans le cadre d'une harmonisation des services auxiliaires au niveau européen ou national, soit dans le cadre d'un besoin constaté par le gestionnaire du réseau de transport en vue de garantir la sécurité, la fiabilité et l'efficacité du réseau.

Vu l'article 2, 101°, et de l'article 11, § 1<sup>er</sup>, 4°, de la loi électricité, cet article 223 sous sa forme modifiée devra pour l'instant rester dans le règlement technique.

Dans les titres suivants, la CREG aborde successivement les dispositions qu'elle prévoit pour la fourniture des services d'équilibrage, des services de puissance réactive, des services de reconstitution et, le cas échéant, des services de défense. La gestion de la congestion n'étant plus un service auxiliaire, les dispositions relatives à la gestion de la congestion se trouvent dans le livre 3 « Accès au réseau de transport » sur proposition d'Elia (voir ci-dessus).

#### 4.3.2. Conditions de fourniture de services auxiliaires en général

81. Le Livre 8 contient certains principes généralement applicables aux services auxiliaires.

82. L'article 208 précise que les services auxiliaires sont fournis conformément aux dispositions du code de bonne conduite, sans préjudice de toute condition énoncée dans la réglementation européenne et dans la loi électricité. Le deuxième alinéa de cet article prévoit que les services auxiliaires sont fournis au gestionnaire du réseau de transport sur la base du contrat type pertinent et sont proposés à des prix raisonnables, qui sont justifiés, conformément au texte du projet de code de bonne conduite, par les coûts de fourniture du service auxiliaire.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

Article 208 du code de bonne conduite	
Febeg	Réaction de la CREG
L'article 208 relatif au chapitre sur les services d'équilibrage et les services auxiliaires doit être adapté car les modifications proposées (1) ne sont pas conformes au principe général selon lequel les services doivent être offerts de manière concurrentielle et sur la base du marché, (2) n'ont pas été discutées avec les acteurs du marché, (3) sont juridiquement très confuses et probablement problématiques (absence de définitions, interprétation large) et (4) sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur l'égalité des conditions de concurrence pour les BSP à la lumière des développements au niveau de l'UE (MARI et Picasso) et donc de décourager les investisseurs potentiels.	L'article 208 ne contient pas de règles qui n'existaient pas auparavant. L'article renvoie au cadre réglementaire plus large qui existe pour les services auxiliaires en plus des dispositions du code de bonne conduite lui-même et indique que les services auxiliaires doivent être fournis conformément au contrat type concerné, ce qui est déjà applicable en pratique. Le principe du caractère raisonnable des prix découle également de la loi électricité, plus précisément l'article 12quinquies. Vu que cette disposition de la loi électricité sera abrogée, comme il ressort du projet de loi n°2831/004 <sup>12</sup> adopté, la CREG estime utile de consolider le principe de base actuel d'équité des prix dans le code de bonne conduite. La CREG reconnaît que le fait de reprendre ce principe qui découle de la loi aurait

<sup>12</sup> Le projet de loi du 19 juillet 2022 portant modification de la loi du 29 avril 1999 concernant l'organisation du marché de l'électricité et la transposition de la Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et portant modification de la Directive 2012/27/UE, Doc. Parl. 2021-2022, n°2831/001 ;



<p>Dans le code de bonne conduite proposé, un nouveau principe est introduit en ce qui concerne la rémunération des services d'équilibrage et des services auxiliaires. L'ajout du principe ou de la notion de « prix raisonnables justifiés par les coûts de la fourniture du service » n'a jamais été discuté avec les acteurs du marché. La Febeg se réfère à son introduction où elle déclare qu'elle ne peut accepter que de nouveaux concepts soient ajoutés au code de bonne conduite qui ne faisaient pas partie du règlement technique sans un débat approprié avec les parties prenantes et sans aucune explication ou clarification. Cela est d'autant plus problématique que la Febeg voit de nombreuses questions (juridiques) liées à ces notions. La Febeg est d'avis que ce nouveau principe ou cette nouvelle notion est très inquiétant pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- On ne voit pas clairement qui évaluerait le caractère raisonnable du prix et quelle méthodologie serait appliquée.</li> <li>- Quelles sont les conséquences lorsqu'un prix est considéré comme non raisonnable ?</li> <li>- Les prix devraient être justifiés par les coûts, mais on ne voit pas clairement quels coûts seraient considérés comme acceptables. Coûts d'investissement ? Coûts d'exploitation ? Coûts d'opportunité ? Prime de risque ?</li> <li>- Le concept suggère également une approche <i>cost plus</i> qui semble être en contradiction avec un marché public des services auxiliaires basé sur le marché. La Febeg souhaite clarifier et souligner qu' une acquisition basée sur le marché est la seule manière correcte d'acquérir des services auxiliaires d'une manière conforme avec les principes généraux européens et d'une manière qui attirera les investisseurs/nouveaux entrants et augmentera la concurrence et la liquidité du marché.</li> <li>- Ces notions ne sont pas mentionnées dans les lignes directrices européennes et ne doivent donc pas être mentionnées explicitement dans le code de bonne conduite.</li> <li>- Les notions précédentes (procédures objectives et non discriminatoires) étaient bien acceptées en tant que principes et devraient rester dans le nouveau code de bonne conduite, à moins qu'il n'y ait une raison très claire et incontestable de les supprimer : elles devraient pour l'instant rester dans le texte.</li> </ul>	<p>pu être expliqué plus en détail dans le projet de décision (B)2409.</p> <p>Le principe selon lequel les prix des services auxiliaires doivent être raisonnables et justifiés par les couts de livraison des services, est indépendant du mécanisme de prix en vigueur pour les services auxiliaires. Même si les prix sont basés sur le marché, la 'raisonnabilité' est attendue. Un marché compétitif devrait automatiquement conduire à des prix raisonnables vu que la concurrence incite les fournisseurs à proposer des prix proches du coût marginal. Dans ce sens, la CREG ne comprend pas la crainte de la Febeg que l'adhésion aux plateformes européennes d'échange d'énergie d'équilibrage pour aFRR et mFRR (PICASSO et MARI) ait un impact sur les prix de BSP pour l'énergie d'équilibrage proposée : le projet de ces services d'équilibrage, également dans le cas d'échange au niveau européen, repose au niveau national, comme aujourd'hui, sur des procédures basées sur le marché qui encouragent le BSP à proposer de l'énergie d'équilibrage à des coûts marginaux. Ce principe aurait également dû être appliqué dans tous les pays et vu l'indemnité pour toute l'énergie activée au prix d'équilibre du marché (<i>market clearing price, pay-as-cleared</i>), les BSP qui proposent de l'énergie d'équilibrage sur des installations en Belgique en aucun cas ne devraient pas subir d'impact négatif.</p> <p>Des prix déraisonnables constituent un signal d'un pouvoir de marché et d'un manque de compétitivité. Comme toujours, la CREG va analyser le caractère raisonnable des prix proposés, même si le service auxiliaire est proposé selon les procédures du marché. Pour les services auxiliaires non liés à la fréquence pour lesquels la CREG estime que les procédures basées sur le marché ne conduisent pas à un achat économiquement efficace, l'article 40.5 de la Directive 2019/944 permet une dérogation par rapport à l'utilisation des procédures basées sur le marché.</p> <p>La CREG attire également l'attention de la Febeg sur l'article 23<sup>ter</sup> de la loi électricité (pour laquelle aucune modification n'a été proposée dans le projet de loi n°2831/004 précité adopté le 6 octobre 2022 à la Chambre) sur le rapport entre les coûts et les prix. La justification des prix</p>
--	--

- De plus, étant donné que tous les BSP - avec la mise en œuvre des plateformes PICASSO et MARI - commenceront à être en concurrence au niveau de l'UE, le concept pourrait déséquilibrer les conditions de concurrence avec les BSP des pays voisins qui n'imposent pas ces principes à leurs BSP.

- Enfin, il reste à voir dans quelle mesure ce concept est conforme à l'article 12 quinquies de la loi électricité, qui permet à la CREG d'évaluer le « caractère manifestement déraisonnable des prix des services auxiliaires » sans aucune référence aux coûts.

Pour les raisons susmentionnées, la Febeg demande de supprimer la nouvelle référence au caractère raisonnable des prix justifiés par les coûts. Dans le cas contraire, la Febeg reste profondément préoccupée par les implications pratiques d'une application stricte de ces éléments, car ils entraînent une grande incertitude juridique et ne sont pas en accord avec les principes généraux selon lesquels les services d'équilibrage et les services auxiliaires doivent être acquis d'une manière qui soit fondée sur le marché et d'une manière compétitive. En outre, cela pourrait fausser la concurrence au niveau de l'UE lorsque les marchés s'aligneront davantage au-delà des frontières (MARI, Picasso). En effet, il existe un risque important que des BSP actifs au niveau international investissent de l'autre côté de la frontière, plutôt qu'en Belgique, pour offrir leurs services à la Belgique via les plateformes de l'UE afin d'éviter ces étranges particularités belges. Dans ce sens, la Febeg souhaite répéter les commentaires précédents concernant l'équilibrage et les services auxiliaires : La Febeg est convaincue que l'accent doit être mis sur la suppression des barrières du marché afin d'attirer davantage de participants sur les marchés de l'équilibrage et des services auxiliaires. A l'inverse, un marché trop régulé aurait un impact significatif sur la confiance des investisseurs, ce qui entraînerait une moindre participation des acteurs du marché. La seule façon d'augmenter la liquidité et de réduire les coûts/prix est d'attirer les investisseurs. La Febeg est préoccupée par le fait que dans les années à venir, en raison de l'afflux croissant d'énergies renouvelables intermittentes et de la suppression progressive du *base load*, le besoin d'équilibrage et d'autres services auxiliaires

par les coûts n'est par conséquent pas un nouveau principe qui découle du code de bonne conduite même. Toutefois, afin d'éviter toute confusion et laisser de la place pour des discussions par service auxiliaire, la CREG peut accepter de supprimer actuellement cette précision du code de bonne conduite.

La CREG adapte donc l'article 208, deuxième alinéa, du code de bonne conduite comme suit : "Les services auxiliaires sont fournis au gestionnaire du réseau de transport conformément aux contrats types concernés visés à l'article 3 et sont offerts à des prix raisonnables justifiés par les coûts de la fourniture du service."

<p>augmentera alors que l'offre diminuera. Attirer davantage de projets et réduire les barrières est la seule approche durable à long terme.</p> <p>Proposition de la Febeg pour l'article 208, 2<sup>e</sup> alinéa :  “De ondersteunende diensten worden verstrekt aan de transmissienetbeheerder overeenkomstig de betrokken type-overeenkomsten bedoeld in artikel 3 <b>op basis van objectieve, transparante en niet-discriminerende procedures, die berusten op de marktregels overeenkomstig de Europese richtsnoeren</b> en <del>worden aangeboden aan redelijke prijzen die gerechtvaardigd zijn door de kosten voor levering van de dienst.</del>”</p>	
<p><b>Elia</b></p> <p>Art. 208. Dans cet article, la CREG énonce des principes généraux applicables à tous les services auxiliaires. La CREG indique que les services sont offerts à des prix raisonnables.  Réaction d'Elia : Elia se demande si la disposition relative au caractère raisonnable des prix a bien sa place dans le code de bonne conduite ; en effet, cela figure déjà dans la loi électricité et dans la méthodologie tarifaire et ne doit donc pas être répété.</p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p> <p>La CREG renvoie à sa réaction sur les remarques de la Febeg pour ce même article en ce qui concerne le chevauchement avec la loi électricité.  En ce qui concerne le chevauchement avec la méthodologie tarifaire selon Elia, la CREG souligne que la méthodologie tarifaire traite des coûts/tarifs d'Elia et non des coûts/prix des fournisseurs.</p>

83. L'article 209 clarifie les documents qui doivent contenir les dispositions relatives à la coordination entre le gestionnaire du réseau de transport d'une part et les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau public de distribution et/ou les gestionnaires de CDS d'autre part pour la participation des installations raccordées aux réseaux de transport local, les réseaux publics de distribution ou CDS et services auxiliaires. Pour autant qu'elles ne soient pas déjà prévues dans les codes de réseau et lignes directrices européens, dans le règlement technique, dans le plan de reconstitution ou dans le plan de défense du réseau, les dispositions relatives à la coordination doivent être incluses dans le contrat type de coopération entre Elia et les gestionnaires du réseau de transport local/gestionnaires du réseau public de distribution ou dans le contrat type de raccordement entre Elia et les gestionnaires de CDS. Ces dispositions se retrouvaient dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 à l'article 234, quatrième alinéa, pour les services de puissance réactive, à l'article 236, § 1<sup>er</sup>, cinquième alinéa, pour les services de reconstitution et à l'article 239, § 1<sup>er</sup>, cinquième alinéa, pour les services de défense.

### 4.3.3. Conditions de fourniture de services d'équilibrage

84. Les dispositions relatives à la fourniture de services d'équilibrage étaient contenues dans les articles 224 à 232 de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Actuellement, elles sont contenues dans les articles 210 à 220 du code de bonne conduite.

85. Les dispositions suivantes de l'arrêté royal du 22 avril 2019 n'ont pas été transférées dans le code de bonne conduite en raison d'un manque de valeur ajoutée par rapport à ce qui est déjà prévu dans le reste de la réglementation. Il s'agit de l'article 225, de l'article 227, de l'article 228, §§ 1 et 2, de l'article 229, de l'article 230, §§ 2 et 3, de l'article 231, alinéa 1 et de l'article 232.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos des projets d'articles 210 à 220.

Article 210 du code de bonne conduite	
Elia	Réaction de la CREG
<p>Art. 210 [ art. 224, alinéa 1<sup>er</sup> ] – art. 220 [art. 231] Services d'équilibrage La CREG indique que les dispositions suivantes du règlement technique actuel n'ont pas été transférées dans le code de bonne conduite en raison d'un manque de valeur ajoutée par rapport à ce qui est déjà prévu dans d'autres règlements. Cela concerne l'article 225, l'article 227, l'article 228, §§ 1<sup>er</sup> et 2, l'article 229, l'article 230, §§ 2 et 3, l'article 231, alinéa premier, et l'article 232.</p> <p>Réaction d'Elia : la suppression des articles susmentionnés va un pas trop loin. Il est vrai que parfois, ces articles n'apportent pas de valeur ajoutée par rapport au code de bonne conduite actuel / AR RTF + codes de réseau européens (spéc. SOGL et EBGL), mais dans certains domaines, ces articles apportent des nuances ou vont au-delà de la législation actuelle (par exemple, l'article 228, § 3 ne fait pas seulement référence à des lignes directrices européennes, mais clarifie également la procédure d'approbation et ses conditions). Ces articles font également référence, à juste titre, à d'autres réglementations.</p> <p>Nous suggérons de conserver les articles et de ne mentionner que ce qui complète réellement la réglementation en vigueur.</p>	<p>Le feed-back de la consultation d'Elia ne permet pas à la CREG de comprendre quelles dispositions Elia demande de conserver dans le code de bonne conduite en raison d'un « complément réel [...] à la réglementation en actuelle en vigueur. » La CREG a demandé à ce sujet des informations plus spécifiques à Elia : Elia a reconnu qu'il ne manque actuellement rien d'important et prévoit de donner un feed-back plus concret dans une version suivante du code de bonne conduite.</p>

86. L'article 210, comme l'article 224, premier alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019, précise que les services d'équilibrage comprennent l'énergie d'équilibrage et la capacité d'équilibrage.

87. L'article 211, comme l'article 199 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 traite des mesures prises par le gestionnaire du réseau de transport pendant l'exploitation du réseau pour maintenir l'équilibre du système.

88. L'article 212, comme l'article 200 l'arrêté royal du 22 avril 2019, concerne les règles d'équilibrage établies par le gestionnaire du réseau de transport et soumises à la CREG pour approbation.

Etant donné que les éléments repris dans les règles d'équilibrage ne concernent pas seulement les questions liées aux BSP mais aussi des questions liées aux BRP, cet article fait également partie de la proposition d'Elia des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport pour le code de bonne conduite. La CREG est toutefois d'avis que la disposition de l'article 200, §2, 2° de l'arrêté royal du 22 avril 2019 relative à l'impact de l'utilisation des ressources d'équilibrage sur le prix de déséquilibre doit à l'avenir être reprise dans les conditions pour les BRP en application de l'article 18.6, f) de la ligne directrice européenne EBGL et donc dans le contrat type du responsable d'équilibre. C'est ce que souligne la CREG par ses modifications rédactionnelles à l'article 119, §4, 1° du code de bonne conduite par rapport à la proposition d'Elia. Le reste du contenu des règles d'équilibrage se concentrera donc principalement sur les actions d'Elia pour l'équilibrage du système et l'utilisation des services d'équilibrage dans ce cadre. C'est pourquoi la CREG place cet article dans la partie du code de bonne conduite consacrée aux services d'équilibrage.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos des projets d'articles 211 et 212 du code de bonne conduite.

<b>Articles 211 et 212 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Elia constate que la CREG a déplacé les articles 199 et 200 de la proposition d'Elia vers le Titre 8.2 Services d'équilibrage de son code de bonne conduite (sous les articles 211 et 212 du Livre 8 Services auxiliaires).</p> <p>Réaction d'Elia : Bien qu'Elia puisse suivre la CREG en ce sens que ces articles couvrent à la fois des éléments liés aux BSP et aux BRP, Elia ne peut accepter que ces articles disparaissent des chapitres sur proposition d'Elia. Cela donne à tort l'impression qu'ils ne seront désormais plus définis dans le code de bonne conduite sur proposition d'Elia. Ces articles font donc toujours partie des dispositions pour lesquelles Elia peut faire une proposition à l'avenir. Elia demande que cela soit également rectifié dans le code de bonne conduite.</p> <p>En outre, Elia renvoie également à sa remarque sur l'article 119 [219] du code de bonne conduite concernant l'endroit où les dispositions relatives au tarif de déséquilibre figurent/continuent de figurer.</p>	<p>En l'application de l'article 11, § 2 de la loi électricité, la CREG établit un code de bonne conduite. Dans ce code de bonne conduite, la CREG définit, sur proposition du gestionnaire du réseau, et après consultation des utilisateurs du réseau, les conditions concernant le raccordement et l'accès au réseau de transport. La CREG n'est toutefois pas liée par la structure de la proposition d'Elia. Bien que certaines parties de ce code de bonne conduite peuvent clairement être attribuées en totalité aux matières pour lesquelles Elia doit adresser une proposition à la CREG, certaines parties comprennent également des dispositions qui s'appliquent à d'autres matières que le raccordement et l'accès au réseau de transport et qui par conséquent ne sont fixées qu'en partie sur la proposition d'Elia. La CREG ne considère dès lors pas le code de bonne conduite comme l'agrégation des « chapitres sur proposition d'Elia » et des « chapitres non sur proposition d'Elia ». La CREG établit le code de bonne conduite dans son ensemble et choisit la structure la plus adaptée où les dispositions qui sont liées au raccordement et à l'accès au réseau de transport sont établies sur proposition d'Elia.</p>

	<p>Selon le raisonnement strict d'Elia, qui laisse apparaître qu'elle est d'accord que les articles 199 et 200 de sa proposition (articles 211 et 212 du code de bonne conduite) contiennent à la fois des éléments liés aux BSP et aux BRP, Elia aurait proposé des dispositions en dehors des compétences qui lui sont octroyées par l'article 11, §2, premier alinéa, de la loi électricité et ces articles devraient être scindés (en partie avec les articles sur le responsable de l'équilibrage et en partie avec les articles sur les services d'équilibrage). Compte tenu des évolutions prévues décrites au paragraphe 88 de cette décision et de l'approche de cette première version du code de bonne conduite décrite aux paragraphes 46 à 48 de cette décision, la CREG estime qu'une telle scission n'est pas nécessaire. Elia continue de disposer de la compétence de proposition conformément à l'article 11, §2 de la loi électricité ; la structure choisie pour le code de bonne conduite n'y porte pas préjudice.</p> <p>La CREG renvoie à sa réaction aux remarques d'Elia à l'article 119.</p>
--	--

89. La CREG propose également que seul le terme « règles d'équilibrage » soit utilisé dans ce contexte et que l'autre appellation actuelle « les règles de fonctionnement du marché destinées à la compensation des déséquilibres quart-horaire » soit abandonné. Vu que le projet de loi n° 2831/004, adopté par la Chambre le 6 octobre 2022 ([www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)), prévoit l'abrogation de l'article 12quinquies, la CREG remplace déjà la référence aux « articles 12 à 12quinquies » de l'article 212, § 2, 2° par une référence à « la loi ». Le texte du code de bonne conduite restera ainsi correct lorsque l'article 12quinquies sera effectivement abrogé.

90. L'article 213 du projet du code de bonne conduite concerne, comme l'article 228, §§ 3 et 4 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, la détermination et l'application pratique de la méthodologie pour déterminer la capacité d'équilibrage pour chacun des services d'équilibrage, également appelée « LFC Means ». L'article 214, comme l'article 229, troisième alinéa de l'arrêté royal du 22 avril 2019, concerne l'analyse annuelle de la fourniture optimale de la capacité de réserve.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

<b>Article 213 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Le paragraphe 1<sup>er</sup> décrit la procédure de détermination de la capacité d'équilibrage.</p> <p>Réaction d'Elia : Elia suppose que cette procédure ne concerne que les capacités FRR et non FCR. Le volume FCR n'est pas déterminé au niveau national - proposition par le GRT, approbation par le régulateur - mais au niveau européen, conformément à l'article 153 du</p>	<p>La CREG peut suivre Elia dans les explications demandées pour les premier et deuxième alinéas du paragraphe 1 et les adapte dès lors comme suit :</p> <p>“Art. 213. § 1er. Le gestionnaire du réseau de transport organise une consultation publique sur la méthodologie pour déterminer, pour <b>d'autres services d'équilibrage que le FCR</b> <del>chaque des services d'équilibrage</del>, la capacité d'équilibrage à</p>

<p>SOGL. Elia demande à la CREG de clarifier encore ce point dans le code de bonne conduite en remplaçant « pour chacun des services d'équilibrage » par « pour des services d'équilibrage autres que la réserve de stabilisation de la fréquence » comme décrit aujourd'hui au § 2 de l'article 228 du RTF.</p> <p>Le deuxième alinéa du §1<sup>er</sup> de cet article prévoit ce qui suit : « La méthodologie visée à l'alinéa premier est soumise à l'approbation de la CREG par le gestionnaire du réseau de transport en même temps que la proposition visée à l'article 6.3, e) de la ligne directrice européenne SOGL. » La simultanéité était en effet importante pour la première soumission des LFC BOA et LFC Means. Toutefois, il est désormais possible d'examiner ces deux documents indépendamment l'un de l'autre et la soumission simultanée n'est donc plus pertinente. Elia demande à la CREG de supprimer « en même temps que la proposition visée à l'article 6.3, e), de la ligne directrice européenne SOGL ».</p> <p>Les troisièmes alinéas des §1<sup>er</sup> et §2 s'appliquent tous deux aux méthodologies de dimensionnement mFRR et aFRR et aux résultats. Toutefois, il convient de noter que ces dispositions ne sont pas conformes à la pratique. Pour l'aFRR, tant la méthodologie que le résultat sont approuvés par la CREG. Ce n'est pas le cas pour la mFRR. Il est donc préférable de conserver la disposition originale de l'article 228 §3, 2°.</p>	<p>réserver auprès des fournisseurs de services d'équilibrage au sein de la zone de déséquilibre selon une analyse de la fourniture optimale de capacité de réserve en application de l'article 32.1 de la ligne directrice européenne EBGL. La méthodologie visée à l'alinéa premier, est soumise à l'approbation de la CREG par le gestionnaire du réseau de transport <del>en même temps que la proposition visée à l'article 6.3, e) de la ligne directrice européenne SOGL.</del></p> <p>La CREG n'est pas d'accord avec le commentaired'Elia sur le troisième alinéa des §1 et §2. Elia demande de revenir au texte de l'arrêté royal du 22 avril 2019 avec comme argument que la CREG approuve d'autres matières pour l'aFRR et pour le mFRR. Toutefois, le troisième alinéa des §1 et §2 ne traite pas d'approbation, mais de publication sur le site web d'Elia et de rapport à la CREG. La différence dans le domaine des compétences d'approbation de la CREG entre aFRR et mFRR n'est pas pertinente ici.</p> <p>En outre, la disposition originale de l'article 228, §3, 2° (voir copie ci-après), qu'Elia propose de reprendre dans le code de bonne conduite n'est plus correcte vu que la période d'achat de aFRR et mFRR est désormais inférieure à un an. La première phrase devrait être supprimée, ce qui laisse seulement la deuxième phrase qui serait également d'application tant pour aFRR que pour mFRR (et donc ne tient pas compte non plus des différences d'approbation entre aFRR et mFRR).</p> <p>(Article 228, §3, 2°, de l'arrêté royal du 22 avril 2019 est le suivant : “si la période d'achat de capacité d'équilibrage est égale ou supérieure à un an, le résultat de l'application pratique des</p>
---	---

	règles de dimensionnement est soumis par le gestionnaire de réseau de transport à la commission pour approbation. Pour toutes les autres périodes d'achat de capacité d'équilibrage, le résultat de l'application pratique des règles de dimensionnement par le gestionnaire de réseau de transport est immédiatement notifié par ce dernier à la commission.”)
--	---

91. L'article 215 concerne la publication des données sur la capacité d'équilibrage, c'est-à-dire les volumes à réserver (comme à l'article 229, deuxième alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019) ainsi que la publication de toutes les offres de capacités individuelles.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

<b>Article 215 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Art. 215 [ art. 229, alinéa 2] La CREG demande la publication de la « capacité d'équilibrage à réserver ».</p> <p>Réaction d'Elia : Vu qu'il s'agit davantage de l'acheter que de la réserver, Elia demande à la CREG de supprimer les mots « à réserver ».</p>	<p>Après analyse, le terme « l'acquisition » est utilisé à l'article 14 de la ligne directrice européenne EBGL :</p> <p>“Art. 215. § 1er. Le gestionnaire du réseau de transport publie sur son site internet les quantités de capacités d'équilibrage à <del>réserver</del> <b>acheter</b>, après chaque application de la méthodologie visée à l'article 213.”</p>

92. L'article 216, §1, comme l'article 226, §1, de l'arrêté royal du 22 avril 2019, traite de l'obligation de mettre à la disposition du gestionnaire du réseau de transport l'énergie disponible pour l'équilibrage du réseau. Toutefois, la disposition est largement reformulée et doit être lue conjointement avec l'article 219, 2°, et la disposition transitoire de l'article 242 du code de bonne conduite.

L'obligation de fournir des services d'équilibrage applicable aux unités de production d'électricité et aux installations de stockage d'énergie d'une puissance installée de 25MW ou plus contenue dans l'article 226, § 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 avril 2019 doit, à l'avenir, être incluse dans les conditions pour les BSP avec application de l'article 18.7, b) ou c) de la ligne directrice européenne EBGL et donc dans la proposition de contrat type pour les fournisseurs de services d'équilibrage soumise par le gestionnaire du réseau de transport, comme prévu à l'article 219, 2° du code de bonne conduite (voir également paragraphe 95 du présent projet de décision). L'article 242 est conçu comme une disposition transitoire visant à préserver l'obligation actuelle dans l'attente d'une proposition de modification du ou des contrats types concernés. L'article 216, § 1<sup>er</sup> prévoit que les utilisateurs du réseau de transport sont obligés de désigner un fournisseur de services d'équilibrage pour les installations soumises à l'obligation d'offrir des services d'équilibrage, soit tant que la disposition transitoire dans l'article 242 s'applique, soit éventuellement au-delà si le contrat type pour le service d'équilibrage respectif avec application de l'article 219, 2°, le prévoit.

L'article 216, § 2, comme l'article 226, §2, de l'arrêté royal du 22 avril 2019, concerne la fourniture de services d'équilibrage sur une base volontaire.



Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

<b>Article 216 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>A l'article 216, la CREG propose de déplacer dans les T&amp;C l'obligation de proposer toute la flexibilité pour l'équilibrage.</p> <p>A l'heure actuelle, le champ d'application et la délimitation - ainsi que les responsabilités, le contrôle et les pénalités y afférents - de l'obligation d'offrir toute la flexibilité sont clairement connus des acteurs du marché.</p> <p>Le déplacement de l'obligation dans les T&amp;C crée une incertitude pour les acteurs du marché, car la nouvelle définition - le champ d'application et la délimitation - ne sont pas encore connus. Comment le contrôle sera-t-il organisé ? Quelles seront les pénalités ? La Febeg souhaiterait obtenir davantage d'informations et de détails sur cette modification.</p> <p>Dans ce contexte, la Febeg souhaite rappeler son inquiétude générale quant au fait qu'une interprétation très stricte de « l'obligation de proposer aux enchères » - en particulier dans le contexte d'un contrôle potentiellement renforcé et de pénalités sévères - est difficile à combiner avec les nouvelles propriétés très complexes des appels d'offres pour MARI et Picasso. Une approche plus pragmatique serait la bienvenue et le déplacement de cette obligation dans les T&amp;C devrait être l'occasion d'adopter une approche plus raisonnable et plus pratique de cette obligation. La Febeg demande donc d'étudier l'introduction d'une obligation de moyens pour offrir toute la flexibilité. Ou au moins d'examiner ce que l'on peut raisonnablement attendre que les acteurs du marché offrent dans les circonstances données (complexité technique et physique, limitations spécifiques des actifs).</p> <p>La Febeg se demande également pourquoi il n'y a pas d'approche similaire - déplacement vers les T&amp;C's - pour l'obligation d'offrir de la flexibilité pour la gestion de la congestion (article 130).</p>	<p>A priori, le déplacement de l'obligation d'offrir d'énergie d'équilibrage du code de bonne conduite vers le contrat type ne doit pas signifier de changement en termes de réalisation de cette obligation, de son suivi ou de l'existence de clauses indemnitaires. Tant le code de bonne conduite que le contrat type peuvent être modifiés et le code de bonne conduite n'offre donc dans ce sens pas plus de sécurité aux parties du marché que le contrat type. La CREG indique à la Febeg qu'Elia doit également justifier l'enregistrement d'une obligation d'offre d'énergie d'équilibrage selon la ligne directrice européenne EBGL (art. 18.7).</p> <p>La modification demandée des contrats types pour les services d'équilibrage donne à la Febeg et à d'autres parties du marché l'occasion de discuter avec Elia de leur point de vue et de leurs inquiétudes concernant la réalisation concrète de cette obligation.</p> <p>La CREG estime par conséquent qu'aucune modification de cet article du code de bonne conduite n'est nécessaire.</p>
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Articles 216 [art. 226] et 219. Dans ces articles, la CREG décrit le lien entre l'EBGL et la participation obligatoire aux services d'équilibrage.</p>	<p>La CREG estime que la structure de l'article 219 (indépendamment de la répétition des lignes directrices européennes) est utile pour clarifier le contenu du contrat type. Tout comme à</p>

Réaction d'Elia : Elia constate que la participation obligatoire de l'utilisateur du réseau d'une unité d'une puissance supérieure à 25 MW n'a pas été retenue explicitement par la CREG dans le code de bonne conduite, et ce en raison de l'application de l'article 18.7 de l'EBGL que la CREG décrit dans les articles 216 et 219. Cet article dispose ce qui suit : « Chaque GRT de raccordement peut inclure les éléments suivants dans la proposition de modalités et conditions applicables aux fournisseurs de services d'équilibrage ou dans les modalités et conditions applicables aux responsables d'équilibre : (...) b) lorsque cela est justifié, l'obligation, pour les fournisseurs de services d'équilibrage, d'offrir les capacités de production inutilisées ou les autres ressources d'équilibrage dans le cadre d'offres d'énergie d'équilibrage ou d'offres de processus de programmation intégré sur les marchés de l'équilibrage après l'heure de fermeture du guichet du marché journalier, sans préjudice de la possibilité, pour les fournisseurs de services d'équilibrage, de modifier leurs offres d'énergie d'équilibrage avant l'heure de fermeture du guichet pour l'énergie d'équilibrage ou l'heure de fermeture du guichet pour le processus de programmation intégré, du fait des échanges sur le marché intrajournalier ; c) lorsque cela est justifié, l'obligation, pour les fournisseurs de services d'équilibrage, d'offrir la capacité de production inutilisée ou les autres ressources d'équilibrage dans le cadre d'offres d'énergie d'équilibrage ou d'offres de processus de programmation intégré sur les marchés de l'équilibrage après l'heure de fermeture du guichet intrajournalier entre zones ; (...) ». Toutefois, cet article n'apporte pas de sécurité juridique à cette obligation, étant donné qu'il s'agit que d'une possibilité pour le GRT de l'inclure dans les T&C BSP. Elia se demande donc s'il appartient au régulateur de répéter dans le code de bonne conduite ce qui, selon l'EBGL, peut être inclus par le GRT dans les T&C BSP en elles-mêmes. ... Enfin, Elia tient à insister sur la valeur ajoutée de cette participation obligatoire, compte tenu de son effet de réduction des coûts.

En outre, la participation obligatoire à un service qui n'est prévu que dans le contrat correspondant (qui est signé lors de la participation) est difficile à faire respecter. Cette

l'article 119 la CREG ajoute « le cas échéant » au point 2° pour souligner que l'application des points a), b), c), e) et f) de l'art. 18.7 des lignes directrices européennes EBGL n'est reprise que dans le contrat type pour les services d'équilibrage si Elia le propose, de manière motivée. Elia devra apporter une justification, à laquelle elle renvoie brièvement dans la réaction à la consultation (« l'effet de rentabilité »), plus détaillée et en discuter avec la CREG et les intervenants.

La CREG adapte donc la formulation de l'article 219 comme suit :

“Art. 219. Le contrat type pour les services d'équilibrage respectifs visés à l'article 3 contient, sans préjudice de l'article 4, §§ 1er et 5, au moins :

[...] 2° **le cas échéant**, l'application de l'article. 18.7, a), b), c), e), f) de la ligne directrice européenne EBGL ;”

Vu que les dispositions contractuelles ne peuvent être imposées que par la signature du contrat, la CREG avait déjà repris dans le projet d'article 216 l'obligation de conclure un contrat

<p>participation obligatoire doit dès lors être définie par la CREG dans le code de bonne conduite, par exemple en inscrivant dans l'article 216 [226] ou dans l'article 218 [art. 226, §3] que l'utilisateur de réseau d'une unité &gt; 25 MW devient obligatoirement BSP ou désigne un tiers à cette fin.</p>	<p>de services d'équilibrage pour les installations soumises « aux obligations de fourniture de services d'équilibrage résultant d'exigences déterminées par le gestionnaire du réseau de transport avec application de l'article 18.7, b) ou c) des lignes directrices européennes EGBL dans le contrat type visé à l'article 219 ». L'article 216 est reformulé en réaction aux autres remarques reçues pendant la consultation (voir ci-dessous), mais le résultat est encore que pour les installations soumises aux obligations de fourniture de services d'équilibrage résultant d'exigences déterminées par le gestionnaire du réseau de transport avec application de l'article 18.7, b) ou c) des lignes directrices européennes EGBL dans le contrat type, l'utilisateur du réseau de transport est obligé de désigner un fournisseur pour les services d'équilibrage. Cela conduit automatiquement à conclure un contrat avec Elia et donc à l'application de l'obligation de fourniture des services d'équilibrage.</p>
<p><b>Febeliec</b></p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p>
<p>Febeliec ne comprend pas pourquoi c'est l'utilisateur du réseau et non le FSP concerné (si l'utilisateur du réseau n'est pas son propre FSP) qui doit signer un contrat pour des services d'équilibrage (ou des services auxiliaires au sens large) pour des installations spécifiques. C'est surtout lorsque des utilisateurs du réseau auront un large éventail de FSP différents fournissant des services auxiliaires, y compris des services d'équilibrage, que la situation deviendra très complexe et qu'il sera alors beaucoup plus facile de prévoir la signature de ces contrats par les FSP, avec validation par l'utilisateur du réseau. Étant donné que plusieurs incitants de la CREG ainsi que de nombreuses évolutions de produits de services auxiliaires tentent précisément d'évoluer vers moins de barrières de marché pour la participation à des services multiples avec des FSP multiples, une telle condition annihilerait dans une certaine mesure ces efforts et risquerait de créer une barrière de marché.</p>	<p>Febeliec souligne à juste titre la confusion que fait naître la formulation de l'article 216 du projet de code de bonne conduite. Le but n'était en effet pas d'imposer à l'utilisateur du réseau de transport de devenir lui-même le fournisseur de services d'équilibrage, mais de s'assurer qu'un fournisseur de services d'équilibrage soit désigné en cas de participation obligatoire et, par conséquent, qu'un contrat soit signé pour les services d'équilibrage avec Elia.</p> <p>La CREG adapte par conséquent la formulation de l'article 216 du code de bonne conduite comme suit :</p> <p>“Art. 216. § 1er. Chaque utilisateur du réseau de transport <b>doit pour chaque</b> <del>disposant d'une ou plusieurs</del> installations qui <del>se</del> sont soumises à des obligations de fourniture de services d'équilibrage en raison d'exigences déterminées par le gestionnaire du réseau de transport en application de l'article 18.7, b) ou c) de la ligne directrice européenne EBGL dans le contrat type visé à l'article 219 ou en raison de la disposition transitoire visée à l'article 242, <b>doit désigner un fournisseur de services d'équilibrage conformément à l'article 218</b> <del>est tenu de conclure un contrat pour les services d'équilibrage conformément au présent code de</del></p>

	bonne conduite avec le gestionnaire du réseau de transport.”
--	--

93. L'article 217, comme l'article 226 § 2 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, traite de la participation aux services d'équilibrage des installations des utilisateurs des réseaux publics de distribution ou des utilisateurs des CDS, reformulée par analogie avec les dispositions relatives aux autres services auxiliaires.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

<b>Article 217 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Art. 217 [ art. 226 §2]. « Le cas échéant, des limites ou les modalités de détermination de ces limites sont incluses dans le contrat pour services d'équilibrage sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour services d'équilibrage. »</p> <p>Réponse d'Elia : ce n'est pas correct. De telles dispositions ne sont pas prévues dans les T&amp;C BSP, mais entre le gestionnaire de réseau concerné et le FSP. Ces dispositions sont également répétées pour les autres services auxiliaires et pour le service de gestion de la congestion. Elles doivent être révisées en même temps que l'article 209. Cet article n'a aucune valeur ajoutée car la disposition est déjà incluse dans le code de réseau européen SOGL. Nous demandons que cet article soit supprimé ou qu'il soit modifié sur la base de ces arguments.</p>	<p>La CREG a ajouté une telle disposition dans son projet de code de bonne conduite pour tous les services auxiliaires, à l'instar d'une telle disposition dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 pour l'offre de services de reconstitution.</p> <p>Si le gestionnaire de réseau concerné ne permet pas qu'une installation raccordée à son réseau soit impliquée dans les services d'équilibrage à Elia, le point de livraison ne peut être repris dans le contrat. Si l'installation peut être proposée à Elia, mais dans une certaine limite, cela doit être précisé dans le contrat afin d'éviter tout malentendu. La disposition dans le projet de code de bonne conduite demandait uniquement que les limites éventuelles imposées soient reprises de manière transparente dans l'annexe du contrat, sans imposer comment ou par qui ces limites sont fixées.</p> <p>Il ressort des entretiens avec Elia à la suite de cette remarque de la consultation publique, que les limites concernées peuvent prendre différentes formes et qu'Elia a d'autres questions concernant le détail dans l'exécution de cette disposition dans les contrats ainsi que sur le suivi. Par conséquent, la formulation de cette disposition du code de bonne conduite a été adaptée : la CREG estime encore utile de reprendre la clarification de cette autorisation ou cette imposition de limites par un autre gestionnaire de réseau dans les contrats, mais laisse une marge de discussion quant à la manière exacte dont Elia donnera suite à cette disposition pour chaque contrat type dans lequel une telle disposition doit être reprise, de manière dont Elia doit donner suite à cette disposition, la mise en œuvre pouvant en effet différer en fonction du service et des lignes directrices européennes pertinentes.</p>

	<p>La formulation est harmonisée avec celle des articles 130, 221, 226 et 230.</p> <p>La CREG adapte donc l'article 217 comme suit :  “Art. 217. La participation d'une ou plusieurs installations d'utilisateurs de réseau de transport local, d'utilisateurs de réseau public de distribution et d'utilisateurs du CDS aux services d'équilibrage, conformément au contrat type pour services d'équilibrage, est soumise aux dispositions de l'article 182 de la ligne directrice européenne SOGL. <b>Les modalités de notification au gestionnaire du réseau de transport de l'autorisation du gestionnaire de réseau de transport local, du gestionnaire de réseau public de distribution ou du gestionnaire de CDS au réseau duquel les installations concernées sont raccordées et/ou les modalités de notification des limites qu'il impose doivent figurer dans le contrat type pour services d'équilibrage.</b> Si nécessaire, des limites ou les modalités de détermination de ces limites sont incluses dans le contrat pour services d'équilibrage sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour services d'équilibrage.”</p>
--	---

94. La disposition relative à la désignation du fournisseur de services d'équilibrage contenue dans les articles 226, §3, de l'arrêté royal du 22 avril 2019 est reformulée dans le code de bonne conduite afin d'être conforme à la disposition relative aux autres services auxiliaires. L'article 218 du code de bonne conduite stipule que l'utilisateur du réseau assume le rôle de fournisseur de services d'équilibrage ou autorise un tiers à le faire au moyen d'une déclaration annexée au contrat relatif au service d'équilibrage concerné. Le renvoi à l'article 218 est également repris dans la disposition transitoire de l'article 242 : l'obligation de proposer de l'énergie d'équilibrage incombe uniquement au fournisseur des services d'équilibrage une fois qu'il a été désigné par l'utilisateur du réseau et qu'il a signé le contrat correspondant avec le gestionnaire du réseau de transport (ce qui implique une reformulation légère, mais pertinente vis-à-vis de l'article 226, §1 de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

La CREG a reçu pour cet article la remarque suivante lors de la consultation publique.

<b>Article 218 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Article 218 [art. 226, § 3]. Dans ces articles, la CREG décrit par qui les services d'équilibrage sont fournis : l'utilisateur du réseau lui-même, ou un tiers qu'il mandate pour ce faire.</p> <p>Réaction d'Elia : dans tous les cas, le service est fourni par le BSP. L'utilisateur du réseau peut choisir de devenir lui-même BSP ou de mandater un tiers pour ce faire. Cet article doit être reformulé en ce sens.</p>	<p>Cette remarque d'Elia est fondée. La CREG améliore donc la formulation de l'article 218 comme suit :</p> <p>“Art. 218. Les services d'équilibrage sont fournis <b>par un fournisseur de services d'équilibrage qui est soit par l'utilisateur du réseau lui-même, soit par un tiers habilité à cet effet par l'utilisateur du réseau sur la base du modèle d'annexe du contrat type pour services d'équilibrage.</b>”</p> <p>La CREG adapte donc également l'article 242 comme suit :</p> <p>“Art. 242. Jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la prochaine modification du ou des contrats types pertinents pour les services d'équilibrage où des exigences sont définies ou non en application de l'article 18.7, b) ou c) de la ligne directrice européenne EBGL, <del>l'utilisateur du réseau de transport est tenu de proposer</del> la puissance active disponible à la hausse ou à la baisse <b>doit être proposée par un fournisseur de services d'équilibrage nommé conformément à l'article 218 sous la forme d'offres d'énergie d'équilibrage</b> au gestionnaire du réseau de transport <del>sous la forme d'offres d'énergie d'équilibrage</del> pour : [...]”</p>

95. Comme pour les autres services auxiliaires, le code de bonne conduite contient à l'article 219 des dispositions sur le contenu minimum du contrat type pour le service d'équilibrage respectif. La liste contient des éléments substantiels, aux points 4° et 5°, qui sont déjà inclus dans les contrats types aujourd'hui, y compris des aspects de l'article 230 § 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

L'article 219, 2°, ajoute que le gestionnaire du réseau de transport doit inclure l'application des points a), b), c), e) et f) de l'article 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL dans le cadre du contrat type si ces éléments font partie du design d'un service d'équilibrage. Les points (b) et (c) de l'article 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL concernent « l'obligation pour les fournisseurs de services d'équilibrage d'offrir des capacités de production inutilisées ou les autres ressources d'équilibrage dans le cadre d'offres d'énergie d'équilibrage ». Par conséquent, dans la prochaine proposition de modification du contrat type pour le service d'équilibrage mFRR dans laquelle l'obligation de l'article 226 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 est reprise aujourd'hui, Elia doit déterminer et justifier si elle souhaite maintenir ou non l'obligation de fournir ce service, et ce en application de l'article 18.7, points b) et c) de la ligne directrice européenne EBGL. Dès l'entrée en vigueur de la modification du contrat type pertinent, la disposition transitoire de l'article 242 cesse de produire ses effets. La question de savoir si certaines installations seront toujours soumises à une obligation de fournir des services d'équilibrage au gestionnaire du réseau de transport devra ressortir du contrat type pertinent, et non plus du code de bonne de conduite. La raison de cette modification est que l'article 18.7 de la ligne directrice européenne EBGL laisse cette décision d'introduire ou non une obligation à la proposition du gestionnaire du réseau de transport.

L'article 219, 6° précise que le contrat type doit énumérer les informations que le fournisseur de services d'équilibrage doit fournir au gestionnaire du réseau de transport afin que ce dernier puisse contrôler la bonne fourniture du service, calculer la rémunération et disposer des informations nécessaires pour demander l'activation du service.

L'article 219, 7° précise que si l'utilisation des procédures de réserve visées à l'article 28 de la ligne directrice européenne EBGL a un impact sur les conditions décrites dans le contrat type conformément à l'article 219, 1° à 6°, cet impact doit dès lors être clairement décrit dans le contrat type.

96. L'article 220, comme l'article 231 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, traite de l'obligation d'utiliser le marché secondaire pour la capacité d'équilibrage lorsque cela s'avère nécessaire. Seule la référence à l'article pertinent de la ligne directrice européenne EBGL a été ajoutée à des fins de clarification.

#### **4.3.4. Conditions de fourniture de services de puissance réactive**

97. Les services dont il est question ici ont été désignés dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 comme les « services auxiliaires de réglage de la puissance réactive et de maintien de la tension ».

La CREG préfère dorénavant utiliser les termes « puissance réactive », définis dans la législation européenne, et donc parler de « services de puissance réactive ».

L'article 2, deuxième alinéa, 28., du code de réseau européen RfG définit le concept de « puissance réactive » comme suit : « Puissance réactive » (également appelée « puissance réactive ») : la composante imaginaire de la puissance apparente à la fréquence fondamentale, habituellement exprimée en kilovar (kVAR) ou en mégavar (MVAR). Vu l'article 2 du code de bonne conduite, cette définition de droit européen s'applique au code de bonne conduite.

98. La CREG a réorganisé les dispositions relatives à la fourniture de services de puissance réactive de l'article 234 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 dans le chapitre 8.3.1 du code de bonne conduite. En substance, les principes restent les mêmes, à savoir que certaines catégories d'installations sont obligées de participer aux services de puissance réactive et que d'autres catégories d'installations peuvent y participer volontairement. Le projet d'article 221, §§ 1<sup>er</sup> et 2 traite de cette participation obligatoire ou volontaire aux services de puissance réactive.

99. Les exigences techniques pour l'équipement obligatoire avec la puissance réactive restent dans le règlement technique. Pour l'application des articles du code de bonne conduite relatifs aux services de puissance réactive, la CREG part du principe que les exigences techniques définies dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 restent en vigueur mais seront clarifiées si nécessaire. L'application de ces dispositions dans la pratique donne en effet lieu à un certain nombre de problèmes d'interprétation (tels qu'un manque de clarté concernant la catégorie à laquelle une installation appartient, avec pour conséquence un manque de clarté concernant les exigences de capacité de puissance réactive qui s'appliquent à l'installation en question, ainsi qu'un manque de clarté dû à une terminologie différente dans le règlement technique et dans le contrat type).

Les préoccupations de la CREG portent sur les aspects suivants :

- Articles 62 à 68, 89, 93, 99, 104, 106, 107, 118, 119, 130, 131 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 contenant les exigences relatives aux capacités techniques des installations pour contrôler la puissance réactive et contribuer à la gestion de la tension.
- L'obligation de démontrer la conformité des installations aux dispositions susmentionnées du règlement technique dans le cadre du raccordement et de l'accès au réseau de transport. Cette démonstration de la capacité de puissance réactive, prévue dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 à l'article 85, §2, troisième alinéa, est transférée dans le code de bonne conduite via l'article 15.

- L'obligation de confirmer la capacité de puissance réactive concrète, telle que stipulée dans les articles sur l'échange de données structurel dans la ligne directrice européenne SOGL, dans le contrat de raccordement, indépendamment du fait que cette capacité technique soit installée sur une base obligatoire ou volontaire. Cette notification de la capacité de puissance réactive, prévue dans l'actuel règlement technique à l'article 85, § 2, troisième alinéa, est transférée dans le code de bonne conduite via l'article 15.

La CREG a confiance en ce que les exigences techniques des règlements techniques seront clarifiées et le mentionnera également dans son avis sur les modifications des règlements techniques, car ceux-ci servent de base à la disponibilité des services de puissance réactive. Les utilisateurs du réseau de transport sont tenus d'offrir la puissance réactive disponible sur les installations équipées d'une capacité de puissance réactive (comme confirmé sur la base des étapes ci-dessus) au gestionnaire du réseau de transport conformément au contrat type pour les services de puissance réactive. En effet, selon l'article 29.6 de la ligne directrice européenne SOGL, le gestionnaire du réseau de transport « a le droit d'utiliser toutes les capacités de puissance réactive raccordées au réseau de transport disponibles dans sa zone de contrôle aux fins de la gestion efficace de la puissance réactive et du maintien de la tension dans les plages [...] ».

En outre, la CREG s'attend à ce que le gestionnaire du réseau de transport vérifie, lors de la procédure de raccordement d'une nouvelle installation et dans le cadre du contrat de raccordement, si l'installation satisfait à ces exigences d'application générale/exigences techniques. Elia doit donc veiller à ce que les installations qui souhaitent se raccorder au réseau de transport et y rester raccordées à tout moment répondent aux exigences techniques fixées dans le règlement technique.

La compétence du gestionnaire du réseau de transport d'utiliser toute la capacité de puissance réactive disponible pour la gestion de la tension en vertu de l'article 29.6 de la ligne directrice européenne SOGL existe cependant, que la capacité de puissance réactive soit installée en raison d'obligations liées aux capacités techniques ou sur une base volontaire. Un utilisateur du réseau, dont l'installation n'est pas soumise à l'obligation d'installer une capacité de puissance réactive, peut proposer au gestionnaire du réseau de transport d'installer la capacité de puissance réactive et ainsi proposer dans un premier temps une participation volontaire aux services de puissance réactive. Une fois équipée d'une capacité de puissance réactive, l'installation est soumise à l'obligation de mettre cette capacité à la disposition du gestionnaire du réseau de transport à partir de la période contractuelle suivante. Ces tâches sont fixées dans l'article 221, §2 du code de bonne conduite. À la suite des remarques reçues lors de la consultation publique sur le projet de décision (B)2409 (voir plus loin), cet article a été étendu à la fourniture volontaire de capacité de puissance réactive sur les installations qui ont déjà une capacité. La conception concrète de la participation volontaire aux services de puissance réactive doit encore être développée et fait partie d'une étude demandée par la CREG dans la décision (B)658E/79 sur les objectifs à atteindre par la SA Elia Transmission Belgium dans le cadre de l'incitant à la promotion de l'équilibre du système visé à l'article 27 de la méthodologie tarifaire<sup>13</sup>.

100. D'autres principes de l'article 234 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 ont été adoptés dans le code de bonne conduite :

- L'article 221, § 3, comme l'article 234, quatrième alinéa, de l'actuel règlement technique traite de la participation des installations des utilisateurs de réseau public de distribution ou des utilisateurs du CDS aux services de puissance réactive. Le projet de code de bonne conduite indiquait en outre que toute limite imposée par un gestionnaire de réseau public de distribution ou un gestionnaire de CDS doit être spécifiée dans l'annexe du contrat.
- L'article 222, §1<sup>er</sup>, comme l'article 234, cinquième alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019, détermine quelle partie offre les services de puissance réactive. L'article 222, § 2, stipule en

---

<sup>13</sup> Publié sur [www.creg.be](http://www.creg.be), <https://www.creg.be/fr/publications/decision-b658e/79>



outre que l'utilisateur du réseau doit dûment informer le détenteur de l'accès de l'impact éventuel des services de puissance réactive sur les tarifs d'accès.

- L'article 223. ainsi que l'article 234, premier alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019 énumèrent les éléments minimaux à inclure dans le contrat type. Cette liste a été étendue, mais ne comprend pas d'éléments qui ne figurent pas déjà dans le contrat type du fournisseur de services de puissance réactive (également appelé « T&C VSP »).

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de l'article 221.

<b>Article 221 du code de bonne conduite</b>	
<b>BSTOR</b>	<b>Réaction CREG</b>
<p>Actuellement l'article 234, al. 2 du règlement technique fédéral prévoit que "[...] tout utilisateur du réseau de transport dont les installations électriques dont il est propriétaire ou gestionnaire sont soumises aux exigences techniques quant à leur aptitude au réglage de la puissance réactive et au maintien de la tension conformément aux articles 62 à 68 ainsi qu'aux articles [...]93, 99, [...] est tenu de participer sur demande [d'ELIA] au service de réglage de la puissance réactive et du maintien de la tension dans les limites techniques de ses installations". Nous comprenons que la même logique prévaudrait à l'avenir à savoir d'une obligation qui n'est pas explicite mais qui est à la main d'Elia.</p> <p>Dans la pratique, ceci s'exprime actuellement par une « invitation » d'Elia à participer aux tenders annuels, suivi d'une évaluation des offres par la CREG, et enfin, à l'imposition éventuelle par Arrêté Royale d'un prix et d'un volume pour les offres jugées manifestement déraisonnables.</p> <p>Nous estimons que ce processus est inefficace à plus d'un titre, et qu'il serait beaucoup plus avantageux de régler plus en détails l'obligation (ou l'exemption) de participation à ce service auxiliaire dans le cadre de la signature du contrat de raccordement et/ou d'accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer aux services de réserve nécessite (en termes d'outils et procédures de communication, et de programmation du contrôleur) des investissements non nuls mais en général négligeables par rapport à l'investissement total dans un parc de batteries. Il est donc important pour un développeur d'être au courant le plus en amont possible de la volonté (ou pas) d'Elia de lui demander de fournir le service, de manière à intégrer d'une part les prérequis techniques liés à cette obligation dans le design de l'installation ainsi</li> </ul>	<p>La CREG est d'accord avec l'interprétation que l'offre de services de puissance réactive reposera également à l'avenir sur une obligation si Elia y fait appel, mais suggère à BSTOR un changement dans les installations soumises à l'éventuelle obligation. Le code de bonne conduite rend l'obligation, comme l'article 29 des lignes directrices européennes SOGL, d'application sur les installations équipées d'une capacité de puissance réactive où la disposition de l'Arrêté royal du 22 avril 2019 prévoyait l'obligation sur la base des exigences techniques selon le règlement technique ou les codes de réseau européens. Si les installations, conformément aux codes de réseau européens ou au règlement technique, sont équipées d'une capacité de puissance réactive, l'impact pour les utilisateurs du réseau et/ou les fournisseurs de services de puissance réactive sera limité.</p> <p>La CREG note le point de vue de BSTOR sur la procédure d'achat actuelle mais souligne que celle-ci ne découle pas de l'arrêté royal du 22 avril 2019 ni du code de bonne conduite, mais de la loi électricité .</p> <p>Comme expliqué au paragraphe 99 de cette décision, la CREG renvoie également à la formalisation de l'équipement avec capacité de puissance réactive dans le contrat de raccordement, ce qui sert de base claire pour faire valoir l'obligation de participation au service. L'utilisateur du réseau de transport est donc conscient dès la procédure de raccordement de l'obligation de participation au service. En outre, lorsque les exigences techniques fixées dans le règlement technique imposent l'équipement avec capacité de puissance réactive, la conformité à ces exigences doit être démontrée comme condition pour le raccordement</p>

<p>que d'autre part les coûts et les conditions de rémunération liés à cette obligation dans son business modèle. En effet il est beaucoup plus simple d'intégrer ces prérequis lors de la phase de développement du projet et donc du design de l'installation que de devoir procéder par la suite à la modification de l'installation (ce qui sera toujours plus coûteux et difficile à mettre en œuvre).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En fonction des caractéristiques du raccordement et/ou de l'installation pour fournir le service, et des coûts marginaux (long run comme short run) associés, imposer la fourniture du service peut ne pas avoir de sens technico-économiquement.</li> <li>• Clarifier l'application de cette obligation et les conditions sous-jacentes dans le cadre de la signature du contrat de raccordement et/ou d'accès permettrait de ne pas devoir rouvrir ces discussions chaque année, ce qui est lourd tant pour l'utilisateur de réseau, qu'Elia et que la CREG dans un contexte où l'utilisateur se voit ex post imposer de fournir un service qu'il n'avait pas prévu au départ.</li> </ul>	
<p><b>Elia</b></p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p>
<p>Article 221, § 1<sup>er</sup>. Cet article prévoit que tout utilisateur du réseau de transport disposant d'une ou plusieurs installations équipées d'une capacité de puissance réactive est tenu d'offrir la puissance réactive à la hausse ou à la baisse disponible sur cette ou ces installations comme service de puissance réactive au gestionnaire de réseau de transport.</p> <p>Réaction d'Elia : Comme indiqué à juste titre dans son projet de décision, les exigences techniques du règlement technique fédéral sont applicables pour déterminer la capacité de puissance réactive . Cependant, la CREG a également décidé d'adapter la terminologie utilisée à la capacité de puissance réactive, ce qui n'est pas encore le cas dans le RTF. Par conséquent, dans un souci de clarté et de lisibilité, il semble nécessaire de renvoyer le lecteur du code de bonne conduite aux articles exacts du RTF pour assurer la continuité entre l'obligation en termes de participation au service (prévue dans le code de bonne conduite) et l'obligation en termes de capacité (prévue dans le RTF).</p> <p>Elia note également que le chapitre 8.3.1 du code de bonne conduite ne contient aucune</p>	<p>Comme indiqué au paragraphe 99 de cette décision, la CREG observe aujourd'hui déjà des problèmes avec l'interprétation des articles concernés de l'arrêté royal du 22 avril 2019. Une référence exacte dans le code de bonne conduite à ces articles du règlement technique ne donne donc pas selon la CREG l'éclaircissement nécessaire, du moins pas dans la formulation actuelle de l'arrêté royal du 22 avril 2019. La CREG est donc demandeuse d'adapter les formulations du règlement technique. Il revient en outre à Elia, lors de la phase de raccordement, d'apporter de la clarté aux utilisateurs du réseau de transport sur les exigences techniques applicables à leurs installations pour l'équipement de capacité de puissance réactive et de confirmer la conformité nécessaire à ces exigences.</p> <p>Elia souligne à juste titre que, comme aujourd'hui dans l'arrêté royal du 22 avril 2019, il n'y a aucune conséquence pour le non-respect de l'obligation de fourniture si Elia y fait appel. La CREG estime toutefois que le risque de non-respect est limité si la conformité des installations a été contrôlée et confirmée lors de</p>

<p>disposition sur les conséquences du non-respect de l'offre obligatoire de capacité de puissance réactive. Comment la CREG compte-t-elle y remédier ? Cela ne peut pas être inclus dans les T&amp;C VSP car aucun contrat n'a été signé dans ce cas précis.</p>	<p>la procédure de raccordement. Cette remarque d'Elia est intéressante mais requiert une analyse supplémentaire en collaboration avec Elia et les parties prenantes. La CREG va demander à Elia de mettre cela à l'agenda du Users' Group d'Elia en vue du traitement de cette remarque pour une prochaine version du code de bonne conduite.</p>
<p>Article 221, § 2. Dans ce paragraphe, il est défini qu' une participation volontaire au service de puissance réactive entraîne automatiquement une participation obligatoire au service pendant la période contractuelle suivante.</p> <p>Réaction d'Elia :</p> <p>Elia comprend que cette obligation résulte du principe qu'une fois qu'une unité est équipée d'une capacité de puissance réactive, elle peut et doit fournir ce service. Néanmoins, Elia tient à faire remarquer à la CREG que la participation obligatoire une fois qu'une participation volontaire a eu lieu peut être un frein à la participation volontaire.</p> <p>Par ailleurs, Elia note que la CREG propose d'équiper sur une base volontaire une installation supplémentaire d'une capacité de puissance réactive. Elia se demande s'il ne s'agit pas plutôt d'équiper une installation d'une capacité de puissance réactive supplémentaire .</p>	<p>La CREG comprend que la mise à disposition obligatoire en cas d'installation de capacité de puissance réactive après une participation volontaire aux services de puissance réactive peut être interprétée comme un seuil, mais vu que cela est la conséquence logique de §1 à l'article 221, la CREG choisit de le prévoir explicitement dans le code de bonne conduite pour attirer l'attention des parties du marché.</p> <p>La CREG n'est en outre pas convaincue qu'il s'agit par définition d'un seuil : cela dépend en effet des conditions pour la livraison volontaire des services de puissance réactive et cela n'implique en soi aucune obligation de conserver à l'avenir l'équipement de capacité de puissance réactive installé volontairement.</p> <p>La CREG veut éviter que les frais d'investissement uniques pour l'installation d'une nouvelle capacité de puissance réactive ne soient répercutés sur le consommateur et que cette capacité de puissance réactive ne soit ensuite plus utilisée.</p> <p>Elia souligne à juste titre qu'une installation déjà équipée d'une capacité de puissance réactive (selon les exigences techniques) peut également augmenter volontairement sa capacité. La CREG reconnaît que cela constitue un deuxième cas qui, sous l'article 221, §2 peut volontairement fournir de la capacité pour des services de puissance réactive complémentaires à Elia et adapte donc le texte dans le code de bonne conduite :</p> <p><b>“§ 2. Tout utilisateur du réseau de transport peut volontairement proposer au gestionnaire du réseau de transport d'équiper une installation supplémentaire d'une capacité de puissance réactive pour la fourniture de services de puissance réactive ou d'étendre la capacité de puissance réactive existante sur une installation. Cependant, une fois équipée d'une capacité de puissance réactive nouvelle ou additionnelle, celle-ci l'installation tombe sous</b></p>

	l'application du paragraphe 1er à partir de la période contractuelle suivante.”
<p>Article 221, § 3. La CREG note que si le gestionnaire de réseau de distribution ou le gestionnaire de réseau fermé de distribution impose des limites à la participation d'un utilisateur du réseau en aval à un service MVAR, ces limites sont décrites dans le contrat type VSP.</p> <p>Réaction d'Elia : Ce n'est pas prévu dans les T&amp;C VSP. Comme indiqué ci-dessus, de telles dispositions ne sont pas incluses dans les T&amp;C VSP. Premièrement, si la participation d'un utilisateur du réseau en aval est totalement limitée, des T&amp;C VSP ne seront pas conclus. Deuxièmement, le gestionnaire de réseau de distribution/gestionnaire de réseau fermé de distribution est lui-même le VSP : les T&amp;C VSP signées entre Elia et le VSP (c'est-à-dire le gestionnaire de réseau de distribution/gestionnaire de réseau fermé de distribution) tiendront de facto compte de ces limitations sans qu'il soit nécessaire d'ajouter une annexe supplémentaire. Cette remarque vaut également pour les autres services auxiliaires et pour le service de gestion de la congestion. Pour le service MVAR cependant, un rôle actif pour le gestionnaire de réseau fermé de distribution/gestionnaire de réseau de distribution est prévu, les dispositions concernant ce rôle pouvant faire partie du contrat type.</p>	<p>L'article 234, quatrième alinéa de l'arrêté royal du 22 avril 2019 contenait une disposition similaire pour les services de puissance réactive, à savoir [propre priorité en italique] :  <i>“Les modalités permettant la participation des utilisateurs de réseau public de distribution et des utilisateurs de CDS ainsi que la coordination éventuelle nécessaire avec le gestionnaire de réseau public de distribution ou gestionnaire du CDS auquel ils sont raccordés, conformément à l'article 29.9 de la ligne directrice européenne SOGL, sont décrites également dans le(s) contrat(s)-type(s) visé(s) à l'article 4, § 1er, 5° [*].</i> La participation de ces utilisateurs de réseau à ce service est, dans tous le cas, conditionnée à l'autorisation préalable de leur gestionnaire de réseau public de distribution ou gestionnaire du CDS et/ou au respect des éventuelles limitations techniques ou opérationnelles pour la livraison du service imposées par ce gestionnaire de réseau public de distribution ou gestionnaire du CDS. <i>Le gestionnaire de réseau public de distribution ou gestionnaire de réseau CDS concerné ne peut, après motivation adéquate, imposer des limites ou refuser la participation que dans le but de préserver la sécurité de son réseau.”</i></p> <p>avec [*] = “5° contrat(s) pour la fourniture de services auxiliaires autre que les services d'équilibrages visés au livre 1er de la partie 6 ;”</p> <p>La CREG a ajouté une telle disposition dans son projet de code de bonne conduite pour tous les services auxiliaires, mais pour la formulation, elle s'est basée sur une disposition similaire dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 pour l'offre de services de reconstitution. La CREG a réalisé la scission entre les dispositions pertinentes pour l'enregistrement dans le contrat type pour le service auxiliaire concerné (comme des limites individuelles) et les dispositions sur la coordination entre le gestionnaire du réseau de transport et le gestionnaire du réseau de distribution public concerné ou le gestionnaire CDS que la CREG a placé sous l'article 209 du code de bonne conduite pour enregistrement dans le contrat de collaboration type ou le contrat de raccordement type.</p>

	<p>Si le gestionnaire de réseau pertinent n'autorisait pas qu'une installation raccordée à son réseau soit impliquée dans les services de puissance réactive à Elia, le point de livraison ne peut être repris dans le contrat. Si l'installation peut être proposée à Elia, mais dans une certaine limite, cela doit être précisé dans le contrat afin d'éviter tout malentendu. Si le gestionnaire du réseau de distribution public ou le gestionnaire CDS reprenait effectivement le rôle de fournisseur de services de puissance réactive, le contrat type par définition répondrait également à l'exigence que les limites fixées par le gestionnaire de réseau pertinent soient reprises de manière transparente dans le contrat. La CREG renvoie néanmoins Elia à sa question du paragraphe 13 de la décision (B)2080<sup>14</sup> pour vérifier si l'utilisateur du réseau de distribution public ou l'utilisateur CDS ne peut pas participer lui-même comme VSP au service (ou un tiers qui n'est pas un gestionnaire du réseau, désigné comme VSP) où le gestionnaire du réseau de distribution public ou le gestionnaire CDS occuperait plutôt un rôle de coordination.</p> <p>La disposition dans le projet de code de bonne conduite demandait uniquement que les limites éventuelles imposées soient reprises de manière transparente dans l'annexe du contrat, sans imposer comment ou par qui ces limites sont fixées.</p> <p>Il apparaît des entretiens avec Elia à la suite de cette remarque de la consultation publique que les limites concernées peuvent prendre différentes formes et qu'Elia a d'autres questions concernant le détail dans l'exécution de cette disposition dans les contrats ainsi que sur le suivi. Par conséquent, la formulation de cette disposition du code de bonne conduite a été adaptée : la CREG estime encore utile de reprendre la clarification de cette autorisation ou cette imposition de limites par un autre gestionnaire de réseau dans les contrats, mais laisse de la place pour discuter par contrat type dans lequel une telle disposition doit être reprise, de la manière dont Elia doit donner suite à cette disposition vu que l'exécution peut en effet varier selon le service et les lignes directrices européennes pertinentes.</p>
--	--

---

<sup>14</sup> Publié sur [www.creg.be](http://www.creg.be), <https://www.creg.be/nl/publicaties/beslissing-b2080> ;

	<p>La formulation est harmonisée avec celle des articles 130, 217, 226 et 230.</p> <p>La CREG adapte donc l'article 221, §3 comme suit :</p> <p>“Art. 221 § 3. La participation d'une ou plusieurs installations d'utilisateurs de réseau de transport local, d'utilisateurs de réseau public de distribution ou d'utilisateurs du CDS au service de puissance réactive, conformément au contrat type pour les services de puissance réactive, est soumise à l'accord préalable de leur gestionnaire de réseau de transport local, gestionnaire de réseau public de distribution ou de leur gestionnaire du CDS et au respect des éventuelles restrictions techniques ou opérationnelles à la fourniture du service imposées par ce gestionnaire de réseau de transport local, ce gestionnaire de réseau public de distribution ou ce gestionnaire du CDS. Le gestionnaire de réseau de transport local, le gestionnaire de réseau public de distribution ou le gestionnaire du CDS concerné ne peut imposer des limites ou refuser la participation que pour garantir la sécurité de son réseau, moyennant une justification appropriée. <b>Les modalités de notification au gestionnaire du réseau de transport de l'autorisation du gestionnaire de réseau de transport local, du gestionnaire de réseau public de distribution ou du gestionnaire de CDS au réseau duquel les installations concernées sont raccordées et/ou les modalités de notification des limites qu'il impose doivent figurer dans le contrat type pour les services de puissance réactive.</b>—Si nécessaire, ces limites ou les modalités d'établissement de ces limites sont incluses dans le contrat pour les services de puissance réactive au moyen du modèle d'annexe au contrat type pour les services de puissance réactive.”</p>
--	--

<b>Article 222 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>[Voir réaction de Febeliec sur l'article 216 au paragraphe 92 de la présente décision]:</p> <p>Febeliec ne comprend pas pourquoi c'est l'utilisateur du réseau et non le FSP concerné (si l'utilisateur du réseau n'est pas son propre FSP) qui doit signer un contrat pour des services d'équilibrage (ou des services auxiliaires au sens large) pour des installations spécifiques. C'est surtout lorsque des utilisateurs du réseau auront un large éventail de FSP différents fournissant des services auxiliaires, y compris des services d'équilibrage, que la situation deviendra très complexe et qu'il sera alors beaucoup plus facile de prévoir la signature de ces contrats par les FSP, avec validation par l'utilisateur du réseau. Étant donné que plusieurs incitants de la CREG ainsi que de nombreuses évolutions de produits de services auxiliaires tentent précisément d'évoluer vers moins de barrières de marché pour la participation à des services multiples avec des FSP multiples, une telle condition annihilerait dans une certaine mesure ces efforts et risquerait de créer une barrière de marché.</p>	<p>La réaction de la consultation de Febeliec en tête pour l'article 216 du code de bonne conduite sur qui assume le rôle de fournisseur des services d'équilibrage ou, plus largement des services auxiliaires, la CREG a également amélioré la formulation de l'article 222, §1 du code de bonne conduite :</p> <p>“Art. 222. § 1er. Les services de puissance réactive sont fournis <b>par un fournisseur de services de puissance réactive qui est soit par</b> l'utilisateur du réseau lui-même, soit <del>par</del> un tiers habilité à cet effet par l'utilisateur du réseau au moyen du modèle d'annexe au contrat type pour les services de puissance réactive.”</p>

101. L'article 224 contient une nouvelle obligation pour le gestionnaire du réseau de transport de publier des règles transparentes sur le réglage de la tension et la gestion de la puissance réactive. Ces règles devraient préciser comment le gestionnaire du réseau de transport surveille la disponibilité de la réserve de puissance réactive et utilise des actions correctives pour le réglage de la tension. Un premier pas pour ce document est déjà donnée par Elia en application de la demande de la CREG dans ses décisions (B)2080, (B)2228 et (B)2376 publiées sur son site Internet.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

<b>Article 224 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Art. 224, § 3. La CREG indique qu'Elia doit soumettre les règles relatives au réglage de la tension et à la gestion de la puissance réactive à l'approbation de la CREG dans un délai de 12 mois. La CREG impose également une obligation de rapport. La CREG demande également la publication intégrale des règles sur le site Internet d'Elia.</p> <p>Réaction d'Elia : Elia s'interroge sur la raison pour laquelle aucune exception au délai fixé n'est prévue ici non plus et sur la manière dont il convient de lire cela conjointement avec l'article 240 [372]. Il n'est pas exclu que, pour des raisons pratiques, ce délai ne soit pas raisonnable ou</p>	<p>La CREG reconnaît que le timing de la publication d'une nouvelle version approuvée par la CREG des règles en matière de réglage de la tension et de gestion de la puissance réactive visé à l'article 224, §2 est subordonné à la réalisation d'autres projets (tels que PICASSO, MARI et ICAROS) et études (comme celle pour l'amélioration des services de puissance réactive dans le cadre des incitants pour 2023). Vu les inquiétudes exprimées par Elia et les acteurs du marché sur le planning et les défis actuels auxquels le secteur est confronté, la CREG accepte que ces règles en matière de réglage de la tension et de gestion de la puissance réactive ne requièrent</p>

<p>doive être révisé parallèlement à la planification d'autres documents régulés ou modifications du cadre légal.</p> <p>En ce qui concerne l'obligation de rapport, Elia insiste pour que ses modalités soient déterminées en concertation avec Elia afin que la charge de travail, tant pour la CREG que pour Elia, ne dépasse pas sa valeur ajoutée.</p> <p>En ce qui concerne la publication, Elia insiste sur le fait que seule la version non confidentielle est concernée, pour autant que des éléments confidentiels aient été identifiés. Cela est également vrai pour toutes les autres publications. Elia demande à la CREG de supprimer le mot « intégralement ».</p>	<p>pas d'approbation par la CREG. Elles doivent toutefois être disponibles sur le site web d'Elia et il doit pouvoir être discuté de l'évolution de ce document en concertation à certains moments. En effet, les modalités concrètes sur les rapports dont il est question à l'article 224, §2 du code de bonne conduite doivent encore faire l'objet d'une concertation entre Elia et la CREG et la publication d'Elia ne concerne qu'une version avec suppression des éventuelles informations confidentielles.</p> <p>La CREG modifie donc l'article 224, §3 comme suit :</p> <p>“Art. 224 § 3. Le gestionnaire du réseau de transport <del>publie soumet à l'approbation de la CREG une proposition de</del> <b>les</b> règles détaillées sur le réglage de la tension et la gestion de la puissance réactive, <del>après une consultation publique organisée visées au paragraphe 2</del> sur son site internet. <del>Ces règles sont publiées intégralement sur le site internet du gestionnaire du réseau de transport après approbation par la CREG. Le gestionnaire du réseau de transport soumet ces règles pour approbation à la CREG pour la première fois au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur du présent code de bonne conduite.</del>”</p>
<p><b>Febeliec</b></p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p>
<p>Art 222 § 3 : Febeliec se demande si le délai de 12 mois maximum après l'entrée en vigueur de ce code de bonne conduite n'est pas un peu trop ambitieux, compte tenu de tous les autres développements en cours. Febeliec insiste sur le fait que les délais doivent rester raisonnables afin que les acteurs du marché disposent de suffisamment de temps pour valider tout changement, afin de garantir qu'il n'y ait pas d'impact négatif significatif sur le fonctionnement du marché qui pourrait mettre en danger la sécurité du système ou augmenter substantiellement les coûts du système.</p>	<p>La CREG suppose que Febeliec émet cette remarque pour l'article 224, §3 et renvoie Febeliec à la réaction ci-dessus de la CREG pour une remarque similaire d'Elia.</p>
<p><b>Febeg</b></p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p>
<p>Le 3<sup>e</sup> paragraphe de l'article 224 est, selon la Febeg, obsolète et confus d'un point de vue juridique. Il prévoit que des modifications des T&amp;C pour les services de « réglage de la tension et la gestion de la puissance réactive » soient proposées par Elia à la CREG au moins dans les 12 mois suivant la mise en œuvre du code de</p>	<p>La CREG comprend que la Febeg suppose que l'article 224, §3 traite du contrat type pour les services de puissance réactive qui sont déjà déterminés à l'article 223 et pour lesquels la disposition transitoire de l'article 240 est d'application.</p> <p>L'article 224 traite toutefois d'un autre document, à savoir les règles en matière de</p>



<p>bonne conduite. La Febeg formule deux commentaires à ce propos :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Premièrement, le chapitre 8.3.2. est intitulé « Services de puissance réactive » ou « <i>Blindvermogensdiensten</i> » ; il est donc déroutant d'ajouter également « réglage de tension » dans le texte qui suit ou dans l'ensemble du chapitre 8.3.2 en question. (et partout dans le chapitre)</li> <li>- Deuxièmement, ce paragraphe semble obsolète car la nécessité d'aligner les conditions générales sur le code de bonne conduite est déjà mentionnée à l'article 240 « Dispositions transitoires ».</li> </ul>	<p>réglage de tension et de gestion de la puissance réactive (ou « Note on the Voltage and Reactive Power Management »), dont Elia a publié la première version sur son site web en mai 2022 et qui est disponible via le lien suivant : <a href="https://www.elia.be/-/media/project/elia/elia-site/electricity-market-and-system---document-library/voltage-services---vsp-and-reactive-power-management/2022/20220518_note-on-the-voltage-and-reactive-power-management---2022_en.pdf">https://www.elia.be/-/media/project/elia/elia-site/electricity-market-and-system---document-library/voltage-services---vsp-and-reactive-power-management/2022/20220518_note-on-the-voltage-and-reactive-power-management---2022_en.pdf</a></p>
---	--

#### 4.3.5. Conditions de fourniture de services de reconstitution

102. Les dispositions relatives à la fourniture de services de reconstitution étaient reprises à l'article 236 de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

103. Les dispositions des articles 235 et 237 seront maintenues dans le règlement technique car elles concernent le contenu du plan de reconstitution (approuvé par le ministre) et non l'élaboration du service auxiliaire concerné.

104. L'article 225 du code de bonne conduite souligne que le gestionnaire du réseau de transport doit acquérir les services de reconstitution nécessaires conformément à ce plan de reconstitution. Le code de bonne conduite ajoute que si la modification du plan de reconstitution entraîne la nécessité d'un nouveau contrat type ou d'un contrat type modifié pour les services de reconstitution visés à l'article 3, le gestionnaire du réseau de transport soumet une proposition à cet effet à la CREG pour approbation.

Logiquement, le plan de reconstitution doit déterminer quand un service de reconstitution doit être disponible pour reconstituer le système. Ce n'est pas à la CREG, mais au ministre, lors de l'approbation du plan de reconstitution, de juger quand ces services doivent être disponibles.

Il est important que le cadre contractuel nécessaire à la fourniture de nouveaux services de reconstitution soit établi en temps utile.

Pour cette raison, il est prévu que, si la modification du plan entraîne la nécessité d'un nouveau contrat type ou d'un contrat type modifié pour les services de reconstitution, Elia doit soumettre à temps une proposition à cet effet à la CREG pour approbation. De cette manière, les obligations d'Elia en termes de calendrier sont transparentes dès le départ, afin de créer un cadre contractuel correct.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu la remarque suivante à propos de cet article.

<b>Articles 225 et 229 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Les articles 225 et 229 prévoient qu'en cas de modification du plan de reconstitution et/ou du plan de défense du réseau, le cas échéant, les contrats types respectifs doivent être soumis à l'approbation de la CREG dans un délai de 3 mois suivant l'approbation du plan concerné.</p> <p>Réaction d'Elia : Comme l'indique la CREG, il appartient au ministre de décider quand ces plans entrent en vigueur. Il apparaît donc prématuré d'établir qu'un délai maximal de trois mois pour la soumission des contrats types à modifier doit être la norme. Elia s'efforcera bien entendu de respecter la date d'entrée en vigueur prévue mais demande à la CREG de supprimer ces dispositions.</p>	<p>La CREG comprend le point de vue d'Elia qu'un délai maximum concret n'est pas nécessaire dans tous les cas et que le calendrier pour l'élaboration ou la modification d'un contrat type peut par conséquent être déterminé si le cas se présente.</p> <p>Elia est toutefois responsable de veiller à ce que les demandes d'approbation pour la modification des contrats types à la suite d'une modification du plan de reconstitution ou du plan de protection du système soient introduites à temps auprès de la CREG. Elia doit veiller à ce que la CREG ait suffisamment de temps pour prendre une décision, compte tenu des délais fixés dans le code de réseau européen E&amp;R, et pour que cela ne mette pas en danger le calendrier prévu dans le plan de reconstitution du plan de protection du système.</p> <p>La CREG adapte donc les articles comme suit :</p> <p>“Art. 225. Le gestionnaire du réseau de transport acquiert les services de reconstitution nécessaires conformément au plan de reconstitution. Si la modification du plan de reconstitution nécessite un nouveau contrat type ou un contrat type modifié pour les services de reconstitution visés à l'article 3, le gestionnaire du réseau de transport soumet <b>en temps utile</b> une proposition à cet effet pour approbation à la CREG <b>afin de respecter le calendrier d'application des services de reconstitution prévu dans le plan de reconstitution ainsi que la période de décision de la CREG visée à l'article 4.3 du code de réseau européen E&amp;R dans un délai de trois mois à compter de l'approbation par le ministre du plan de reconstitution concerné.</b>”</p> <p>“Art. 229. Le gestionnaire du réseau de transport acquiert les services de défense nécessaires conformément au plan de défense du réseau. Si la modification du plan de défense du réseau nécessite un nouveau contrat type ou un contrat type modifié pour les services de défense visés à l'article 3, le gestionnaire du réseau de transport soumet <b>en temps utile</b> une proposition à cet effet pour approbation à la CREG <b>afin de respecter le calendrier d'application des services de défense prévu dans le plan de</b></p>

	<b>défense du réseau ainsi que la période de décision de la CREG visée à l'article 4.3 du code de réseau européen E&amp;R dans un délai de trois mois à compter de l'approbation par le ministre du plan de défense du réseau concerné."</b>
--	--

105. Les principes suivants de l'article 236 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 sont repris dans le code de bonne conduite :

- L'article 226, § 1<sup>er</sup>, comme l'article 236, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa de l'arrêté royal du 22 avril 2019, stipule que les utilisateurs du réseau de transport peuvent offrir des services de reconstitution sur une base volontaire. Toutefois, le gestionnaire du réseau de transport peut exercer son droit, en vertu de l'article 15.5, a), ii) du code de réseau européen RfG, de demander aux propriétaires d'unités de production d'électricité de soumettre une offre de prix pour la fourniture de services de black-start.
- L'article 226, § 2, comme l'article 236, § 1<sup>er</sup>, deuxième à quatrième alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019 traite de la participation des installations d'utilisateurs du réseau de transport local, d'utilisateurs de réseau public de distribution ou d'utilisateurs du CDS aux services de reconstitution, y compris l'inclusion de toute limite imposée par un utilisateur du réseau de transport local, un gestionnaire de réseau public de distribution ou un gestionnaire du CDS dans l'annexe au contrat.
- L'article 227, §1<sup>er</sup>, tout comme l'article 236, § 2, cinquième alinéa de l'arrêté royal du 22 avril 2019, détermine quelle partie offre les services de reconstitution.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes sur les articles 226 et 227, §1<sup>er</sup>.

<b>Article 226, §2, et article 230, §1, du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La CREG note que si le gestionnaire de réseau de distribution ou le gestionnaire de réseau fermé de distribution impose des limites à la participation d'un utilisateur du réseau en aval à un service de reconstitution/ service de défense, ces limites sont décrites dans le contrat type correspondant.</p> <p>Réaction d'Elia : Ce n'est pas prévu dans les T&amp;C RSP. Une situation similaire pourrait se présenter pour des services de défense. Comme pour d'autres services auxiliaires, cela est défini dans d'autres relations contractuelles, telles que le contrat FSP-DSO (contrat entre le fournisseur de service de flexibilité et le gestionnaire de réseau de distribution). Pour ce service, un rôle actif du gestionnaire de réseau fermé de distribution/ gestionnaire de réseau de distribution est cependant prévu, les dispositions relatives à ce rôle pouvant à leur tour faire partie du contrat type.</p>	<p>La CREG a ajouté une telle disposition dans son projet de code de bonne conduite pour tous les services auxiliaires, à l'image d'une telle disposition dans l'arrêté royal du 22 avril 2019 pour l'offre de services de reconstitution.</p> <p>L'article 236 de l'arrêté royal du 22 avril 2021 stipule en outre ce qui suit :</p> <p>"La participation à ce(s) service(s) d'utilisateurs de réseau public de distribution et d'utilisateurs de CDS est, également conditionnée à l'autorisation préalable de leur gestionnaire de réseau public de distribution ou gestionnaire du CDS et/ou au respect des éventuelles limitations techniques ou opérationnelles pour la livraison du/des service(s) imposées par ce gestionnaire de réseau public de distribution ou gestionnaire du CDS.</p> <p>Le gestionnaire de réseau concerné ne peut, après motivation adéquate, imposer des limites ou refuser la participation que dans le but de préserver la sécurité de son réseau.</p>

	<p>Ces limitations sont décrites également dans les modalités et conditions applicables aux fournisseurs de services de reconstitution.”</p> <p>Par conséquent, Elia avait déjà dû prévoir l'enregistrement de ces limites dans le contrat type pour les services de reconstitution pour autant que la participation des utilisateurs du réseau sur les réseaux de distribution publics et les réseaux CDS était déjà possible.</p> <p>La disposition dans le projet de code de bonne conduite demandait uniquement que les limites éventuelles imposées soient reprises de manière transparente dans l'annexe du contrat, sans imposer comment ou par qui ces limites sont fixées. Cela semble surtout pertinent dans le cadre de services de reconstitution. Les services de reconstitution doivent encore mobiliser l'implication des installations raccordées sur d'autres réseaux que ceux d'Elia, mais la CREG suppose que les limites éventuelles imposées par les gestionnaires de réseaux pertinents ont un impact sur le respect des conditions nécessaires pour proposer des services et qu'au moment de reconstitution, la connaissance de ces limites éventuelles est nécessaire.</p> <p>Le rôle des CDSO/DSO pertinents dans le cadre des services de reconstitution (à savoir les services de protection) doit être discuté avant de déterminer ce qui est repris à ce sujet dans les contrats types ou dans les contrats pour les services de reconstitution (à savoir les services de protection).</p> <p>Il apparaît des entretiens avec Elia à la suite de cette remarque de la consultation publique que les limites concernées peuvent prendre différentes formes et qu'Elia a d'autres questions concernant le détail dans l'exécution de cette disposition dans les contrats ainsi que sur le suivi. Par conséquent, la formulation de cette disposition du code de bonne conduite a été adaptée : la CREG estime encore utile de reprendre la clarification de cette autorisation ou cette imposition de limites par un autre gestionnaire de réseau dans les contrats, mais laisse de la place pour discuter par contrat type dans lequel une telle disposition doit être reprise, de ma manière dont Elia doit donner</p>
--	---

	<p>suite à cette disposition vu que l'exécution peut en effet varier selon le service et les lignes directrices européennes pertinentes.</p> <p>La formulation est harmonisée avec celle des articles 130, 217 et 221.</p> <p>La CREG adapte par conséquent les articles 226 et 230 comme suit :</p> <p><b>“Art. 226, §2. [...] Les modalités de notification au gestionnaire du réseau de transport de l'autorisation du gestionnaire de réseau de transport local, du gestionnaire de réseau public de distribution ou du gestionnaire de CDS au réseau duquel les installations concernées sont raccordées et/ou les modalités de notification des limites qu'il impose doivent figurer dans le contrat type pour les services de reconstitution. Si nécessaire, ces limites ou les modalités d'établissement de ces limites sont incluses dans le contrat pour les services de reconstitution sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour les services de reconstitution.”</b></p> <p><b>“Art. 230, §2. [...] Les modalités de notification au gestionnaire du réseau de transport de l'autorisation du gestionnaire de réseau de transport local, du gestionnaire de réseau public de distribution ou du gestionnaire de CDS au réseau duquel les installations concernées sont raccordées et/ou les modalités de notification des limites qu'il impose doivent figurer dans le contrat type pour les services de défense. Si nécessaire, ces limites ou les modalités d'établissement de ces limites sont incluses dans le contrat pour les services de défense sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour les services de défense.”</b></p>
--	---

<b>Article 227 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>[Voir réaction de Febeliec sur l'article 216 au paragraphe 92 de la présente décision]:</p> <p>Febeliec ne comprend pas pourquoi c'est l'utilisateur du réseau et non le FSP concerné (si l'utilisateur du réseau n'est pas son propre FSP) qui doit signer un contrat pour des services d'équilibrage (ou des services auxiliaires au sens large) pour des installations spécifiques. C'est</p>	<p>À la suite de la remarque de Febeliec pour l'article 216 du code de bonne conduite sur qui assume le rôle de fournisseur des services d'équilibrage ou, plus largement des services auxiliaires, la CREG a également amélioré la formulation de l'article 227, §1 du code de bonne conduite :</p> <p><b>“Art. 227. § 1er. Les services de reconstitution sont fournis par un fournisseur de services de reconstitution qui est soit par l'utilisateur du</b></p>

<p>surtout lorsque des utilisateurs du réseau auront un large éventail de FSP différents fournissant des services auxiliaires, y compris des services d'équilibrage, que la situation deviendra très complexe et qu'il sera alors beaucoup plus facile de prévoir la signature de ces contrats par les FSP, avec validation par l'utilisateur du réseau. Étant donné que plusieurs incitants de la CREG ainsi que de nombreuses évolutions de produits de services auxiliaires tentent précisément d'évoluer vers moins de barrières de marché pour la participation à des services multiples avec des FSP multiples, une telle condition annihilerait dans une certaine mesure ces efforts et risquerait de créer une barrière de marché.</p>	<p>réseau lui-même, soit par un tiers autorisé par l'utilisateur du réseau sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour les services de reconstitution.”</p>
--	---

106. L'article 227, § 2, stipule en outre que l'utilisateur du réseau doit dûment informer le responsable de la planification de l'indisponibilité de l'utilisation d'une installation pour les services de reconstitution. En effet, les données relatives à la disponibilité sont utilisées pour le calcul des rémunérations du service de reconstitution dans le cadre du contrat de service de reconstitution et la disponibilité pour les services de reconstitution donne au gestionnaire du réseau de transport le droit de refuser une indisponibilité planifiée conformément aux règles de coordination et de gestion des congestions.

107. L'article 228 énumère les éléments minimaux à inclure dans le contrat type pour les services de reconstitution. Cette liste ne comprend pas d'éléments qui ne figurent pas déjà dans le contrat type du fournisseur de services de reconstitution (également appelé « T&C RSP »).

#### **4.3.6. Conditions de fourniture de services de défense**

108. Les dispositions relatives à la fourniture de services de défense étaient reprises à l'article 239 de l'arrêté royal du 22 avril 2019.

109. Les dispositions des articles 238 et 240 seront maintenues dans le règlement technique car elles concernent le contenu du plan de défense du réseau (approuvé par le ministre) et non l'élaboration du service auxiliaire concerné.

110. L'article 229 du code de bonne conduite détermine que le gestionnaire du réseau de transport doit acquérir les services de défense nécessaires conformément à ce plan de défense du réseau. Actuellement, le plan de défense du réseau n'identifie pas un besoin de services de défense, la raison pour laquelle il n'existe pas encore de contrat type pour les services de défense. Le code de bonne conduite ajoute que si la modification du plan de défense du réseau entraîne la nécessité d'un nouveau contrat type ou d'un contrat type modifié pour les services de défense visés à l'article 3, le gestionnaire du réseau de transport soumet une proposition à cet effet à la CREG pour approbation.

La CREG renvoie à ses commentaires sur la disposition similaire dans la section « Conditions de fourniture de services de reconstitution ».

111. Les principes suivants de l'article 239 de l'actuel règlement technique sont repris dans l'arrêté royal du 22 avril 2019:

- L'article 230, § 1<sup>er</sup>, comme l'article 239, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa de l'arrêté royal du 22 avril 2019, stipule que les utilisateurs du réseau de transport peuvent offrir des services de défense sur une base volontaire.
- L'article 230, § 2, comme l'article 239, § 1<sup>er</sup>, deuxième à quatrième alinéa, de l'arrêté royal du 22 avril 2019 traite de la participation des installations d'utilisateurs de réseau de transport local, d'utilisateurs de réseau public de distribution ou d'utilisateurs de CDS aux services de défense, y compris l'inclusion de toute limite imposée par un utilisateur du réseau de transport local, un gestionnaire de réseau public de distribution ou un gestionnaire de CDS dans l'annexe au contrat.
- L'article 231, tout comme l'article 239, § 2, de l'arrêté royal du 22 avril 2019, détermine quelle partie offre les services de défense.

<b>Article 231 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>[Voir réaction de Febeliec sur l'article 216 au paragraphe 92 de la présente décision]:</p> <p>Febeliec ne comprend pas pourquoi c'est l'utilisateur du réseau et non le FSP concerné (si l'utilisateur du réseau n'est pas son propre FSP) qui doit signer un contrat pour des services d'équilibrage (ou des services auxiliaires au sens large) pour des installations spécifiques. C'est surtout lorsque des utilisateurs du réseau auront un large éventail de FSP différents fournissant des services auxiliaires, y compris des services d'équilibrage, que la situation deviendra très complexe et qu'il sera alors beaucoup plus facile de prévoir la signature de ces contrats par les FSP, avec validation par l'utilisateur du réseau. Étant donné que plusieurs incitants de la CREG ainsi que de nombreuses évolutions de produits de services auxiliaires tentent précisément d'évoluer vers moins de barrières de marché pour la participation à des services multiples avec des FSP multiples, une telle condition annihilerait dans une certaine mesure ces efforts et risquerait de créer une barrière de marché.</p>	<p>Compte tenu de la réponse de la Febeliec à la consultation relative à l'article 216 du code de conduite sur la question de savoir qui assume le rôle de fournisseur de services d'équilibrage ou, plus largement, de services auxiliaires, la CREG a également amélioré la formulation de l'article 231 du code de bonne conduite :</p> <p>"Art. 231. Les services de défense sont fournis <b>par un fournisseur de services de défense qui est soit par l'utilisateur du réseau lui-même, soit par un tiers autorisé par l'utilisateur du réseau</b> sur la base du modèle d'annexe au contrat type pour les services de défense."</p>

112. L'article 232 énumère les éléments minimaux à inclure dans le contrat type pour les services de défense. Aujourd'hui, il n'existe pas de contrat type pour les services de défense, mais cette liste ne contient que des éléments qui sont habituellement inclus dans les autres contrats types pour les services auxiliaires.

113. La CREG apporte quelques modifications au chapitre 8.3.3 « Services de protection » du code de bonne conduite par analogie avec les modifications du chapitre 8.3.2 « Services de reconstitution » expliqués dans la section 4.3.5. de cette décision.

#### **4.4. LIVRE 9 – CONDITIONS D'ACCÈS À L'INFRASTRUCTURE TRANSFRONTALIÈRE, EN CE COMPRIS POUR L'ATTRIBUTION DE CAPACITÉ ET LA GESTION DES CONGESTIONS**

114. L'article 11, § 2, deuxième alinéa, de la loi électricité, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2022, stipule que dans le code de bonne conduite, la CREG définit, après consultation des utilisateurs du réseau et du gestionnaire du réseau, les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne:

1° la dispense de services auxiliaires, qui sont exécutés de la manière la plus économique possible et qui offrent des mesures de stimulation adéquates pour les utilisateurs du réseau afin d'harmoniser leur input et leur output ; ces services auxiliaires sont dispensés de manière équitable et non discriminatoire et ils sont basés sur des critères objectifs, et

2° accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions.

115. Dans cette partie 4.4, la CREG explique les conditions qu'elle fixe dans le livre 9 du code de bonne conduite en matière d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures d'attribution de capacité et la gestion des congestions (les articles 233 à 236 du code de bonne conduite).

116. La CREG entend par « infrastructures transfrontalières » les interconnecteurs visés à l'article 2, 7° bis, de la loi qui sont utilisées pour connecter le réseau de transport (directement ou indirectement) au réseau de transport d'un autre pays, y compris les interconnecteurs offshore visés à l'article 2, 55°, de la loi et donne une définition dans ce sens à l'article 2, §1, 2), 8° du code de bonne conduite.

117. La CREG fait une distinction entre l'infrastructure transfrontalière entre la Belgique et un autre État membre de l'Union européenne, l'infrastructure transfrontalière entre la Belgique et un autre pays de l'Espace économique européen qui n'est pas membre de l'Union européenne et l'infrastructure transfrontalière entre la Belgique et un pays tiers. Le terme « pays tiers » est défini à l'article 2, §1, 2), 66° du code de bonne conduite comme « un pays qui n'appartient pas à l'Espace économique européen ».

- En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un autre État membre de l'Union européenne, le code de bonne conduite prévoit à l'article 233 que l'accès à cette infrastructure, y compris les procédures d'attribution de capacité et de gestion des congestions, s'effectue conformément aux conditions fixées dans le règlement 2019/943 et les codes de réseau et lignes directrices européens (y compris en tout cas la ligne directrice européenne EBGL, la ligne directrice européenne CACM et la ligne directrice européenne FCA) et dans les documents approuvés (conjointement) par la CREG en application de ces règlements.
- En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays appartenant à l'Espace économique européen mais qui n'est pas membre de l'Union européenne (comme la Norvège), le code de bonne conduite prévoit à l'article 234 que l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'attribution de capacité et de gestion des congestions, s'effectue conformément aux conditions fixées dans le règlement 2019/943 et les codes de réseau et lignes directrices européens tels qu'incorporés dans l'accord sur l'Espace économique européen et dans les documents approuvés (conjointement) par la CREG en application de cette législation. Si la législation européenne précitée n'est pas déclarée applicable à cet autre pays dans l'Accord sur l'Espace économique européen, les



règles relatives aux infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays tiers sont applicables.

- En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays tiers, le code de bonne conduite prévoit à l'article 235 que les conditions d'accès à la partie des infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays tiers qui appartient au réseau de transport, y compris les procédures d'attribution de capacité et de gestion des congestions, ainsi que les modifications qui y sont apportées sont approuvées par la CREG en application de l'article 23, § 2, deuxième alinéa, 36° de la loi électricité, et ce, toutefois, sans préjudice des accords internationaux, dont l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne le 30 avril 2021. Des accords internationaux peuvent également exister avec des pays tiers autres que le Royaume-Uni, tels que la Suisse. Voir également à cet égard l'article 1.4 de la ligne directrice européenne CACM et l'article 1.6 de la ligne directrice européenne EBGL.

118. En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays tiers, l'article 235 précise les propositions que le gestionnaire du réseau de transport doit précisément soumettre à l'approbation de la CREG dans ce contexte après coordination avec le(s) gestionnaire(s) de réseau de transport du pays tiers concerné et tout éventuel autre(s) gestionnaire(s) de réseau de transport pertinent(s). Cette liste est basée sur les pratiques existantes et n'implique en fait rien de nouveau. L'énumération prévoit la possibilité, si nécessaire à l'avenir, d'appliquer la même procédure aux méthodologies de calcul ou d'attribution de la capacité transfrontalière dans un délai pour lequel ces méthodologies ne sont pas actuellement nécessaires (par exemple, dans l'échéance d'équilibrage).

Il est également prévu que le gestionnaire du réseau de transport soumette ces propositions après une consultation publique organisée par le gestionnaire du réseau de transport sur son site internet. Il est également prévu que la CREG prenne sa décision d'approbation ou de refus d'approbation dans un délai raisonnable et en coopération avec l'autorité réglementaire nationale compétente du pays tiers concerné et des pays concernés de l'Union européenne. Le gestionnaire du réseau de transport publie les conditions approuvées sur son site internet, et ce, sans délai conformément au projet de code de bonne conduite.

119. L'article 236 fixe les critères auxquels doivent répondre lesdites propositions du gestionnaire du réseau de transport en ce qui concerne le contenu.

120. Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Articles 233 à 236 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
proposition d'ajout : « ... se déroule conformément aux conditions figurant dans le règlement 2019/943, les codes de réseau européen et lignes directrices européennes, ainsi que dans les documents approuvés (notamment) par la CREG en vertu de ces règlements, le cas échéant. »	La CREG accepte d'ajouter le terme « le cas échéant » étant donné que la CREG ne prend pas toujours une décision sur tous les dossiers relatifs à l'accès à des infrastructures transfrontalières, à savoir ceux pour lesquels une autre autorité que la CREG est compétente ou peut l'être en application de la réglementation européenne (ex. désignation NEMO par le ministre compétent pour l'Énergie) ou pour lesquels les conditions sont directement applicables en vertu du règlement 2019/943 et ne nécessitent pas de mise en œuvre.

<p>Des infrastructures transfrontalières peuvent également exister entre un autre Etat membre de l'UE et un pays appartenant à l'Espace économique européen, mais non membre de l'UE, qui peuvent avoir un impact sur les infrastructures transfrontalières de la Belgique. Si, en vertu de la législation européenne citée, le régulateur doit approuver des documents pour les infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays appartenant à l'Espace économique européen, mais qui n'est pas membre de l'Union européenne, cela devrait également être le cas pour les infrastructures transfrontalières entre un autre Etat membre de l'Union européenne et un pays appartenant à l'Espace économique européen, mais qui n'est pas membre de l'Union européenne, avec un impact sur les infrastructures transfrontalières de la Belgique.</p> <p>Nous formulons donc les propositions d'ajout suivantes :</p> <p>- tant dans le titre que dans le texte : « [...] et des infrastructures transfrontalières peuvent également exister entre un autre Etat membre de l'UE et un pays appartenant à l'Espace économique européen, mais non membre de l'UE, ce qui peut avoir un impact sur les infrastructures transfrontalières de la Belgique »</p> <p>- « ... tels qu'incorporés, le cas échéant, dans l'Accord sur l'Espace économique européen et dans les documents approuvés (notamment) par la CREG en vertu de cette législation, le cas échéant. »</p>	<p>Il manque une motivation spécifique quant à la nécessité d'une telle modification du texte. En outre, il conviendrait d'examiner plus avant si la CREG dispose d'une quelconque base juridique pour prendre une décision sur des infrastructures transfrontalières non raccordées à la Belgique. Les dispositions du Livre 9 du code de bonne conduite sont conformes aux compétences d'approbation de la CREG visées dans la réglementation européenne et dans l'article 23, § 2, deuxième alinéa, 36° de la loi électricité. La CREG ne peut donc pas accepter la proposition d'ajout d'Elia dans ce contexte.</p> <p>La CREG accepte toutefois d'ajouter également à cet endroit le terme « le cas échéant » dans le texte. La CREG renvoie dans ce cadre à la motivation de la remarque précédente.</p>
<p>Le raisonnement concernant le point 9.2 s'applique mutatis mutandis au point 9.3. Des infrastructures transfrontalières peuvent également exister entre un autre Etat membre de l'UE et un pays tiers, qui peuvent avoir un impact sur les infrastructures transfrontalières de la Belgique. Si, en vertu de la législation européenne citée, le régulateur doit approuver des documents relatifs à des infrastructures transfrontalières entre la Belgique et un pays tiers, cela devrait également être possible pour des infrastructures transfrontalières entre un autre Etat membre de l'UE et un pays tiers ayant un impact sur les infrastructures transfrontalières de la Belgique.</p> <p>Nous formulons donc les propositions d'ajout suivantes :</p> <p>o tant dans le titre que dans le texte : « [...] et des infrastructures transfrontalières peuvent</p>	<p>S'agissant des propositions d'ajout, la CREG renvoie à ce qu'elle a expliqué ci-dessus.</p>

<p>également exister entre un autre Etat membre de l'UE et un pays tiers, ce qui peut avoir un impact sur les infrastructures transfrontalières de la Belgique »</p> <p>o « ...sont le cas échéant approuvés par la CREG en application....e</p> <p>En outre, Elia note qu'à l'article 235, §2, la CREG ne définit pas de délai maximal pour la prise de décision d'approbation ou de refus d'approbation. Elia demande cependant à la CREG de mentionner une durée maximale de six mois, comme le prescrit également le cadre européen. La CREG prend sa décision d'approbation ou de refus d'approbation dans un délai raisonnable de 6 mois et en coopération avec l'autorité de régulation nationale compétente du pays tiers concerné et des pays concernés de l'Union européenne. »</p>	<p>La CREG estime que lorsque la réglementation européenne prévoit déjà un délai de décision, il n'est pas nécessaire de le répéter dans le code de bonne conduite. À défaut d'un délai de décision dans la réglementation européenne (ou la loi électricité), la CREG prend ses décisions dans un délai raisonnable.</p> <p>La CREG remplace en outre le terme « sans délai » par « le plus rapidement possible » et renvoie à cet égard aux explications à l'article 3.</p> <p>Le texte modifié est alors le suivant :</p> <p><b>“Art. 233.</b> L'accès à l'infrastructure transfrontalière, y compris les procédures d'allocation de la capacité et de gestion de la congestion entre la Belgique et un autre État membre de l'Union européenne, s'effectue conformément aux conditions énoncées dans le Règlement 2019/943 et les codes de réseau et lignes directrices européens et dans les documents approuvés <b>le cas échéant</b> (notamment) par la CREG en application de ces règlements.</p> <p><b>Art. 234.</b> L'accès à l'infrastructure transfrontalière, y compris les procédures d'allocation de la capacité et de gestion de la congestion entre la Belgique et un pays appartenant à l'Espace économique européen mais non membre de l'Union européenne, s'effectue conformément aux conditions énoncées dans le Règlement 2019/943 et les codes de réseau et lignes directrices européens tels qu'inclus dans l'Accord sur l'Espace économique européen et dans les documents approuvés <b>le cas échéant</b> (notamment) par la CREG en application de cette législation. Si la législation européenne susmentionnée n'est pas déclarée applicable à cet autre pays dans l'Accord sur l'Espace économique européen, le titre 9.3 s'applique.</p>
---	---

	<p><b>Art. 235. § 1er.</b> Les conditions d'accès à la partie de l'infrastructure transfrontalière entre la Belgique et un pays tiers appartenant au réseau de transport, y compris les procédures d'allocation de la capacité et de gestion de la congestion et leurs modifications, sont, <b>le cas échéant</b>, approuvées par la CREG conformément à l'article 23, § 2, deuxième alinéa, 36° de la loi, et ce sans préjudice des accords internationaux, notamment l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne le 30 avril 2021.</p> <p>(...)</p> <p><b>§ 2.</b> Le gestionnaire du réseau de transport notifie dès que possible à la CREG les propositions visées au paragraphe 1er. Les propositions sont soumises après une consultation publique organisée par le gestionnaire du réseau de transport sur son site internet. La CREG prend sa décision d'approbation ou de refus d'approbation dans un délai raisonnable et en coopération avec l'autorité de régulation nationale compétente du pays tiers concerné et des pays concernés de l'Union européenne. Le gestionnaire du réseau de transport publie <del>sans délai</del> <b>dans les plus brefs délais</b> sur son site internet les conditions approuvées.</p> <p><b>Art. 236. (...)"</b></p>
--	--

#### **4.5. LIVRE 10 - DIALOGUE PERMANENT AVEC LES OPÉRATEURS DU MARCHÉ DANS LE CADRE DES THÈMES TRAITÉS DANS LE PRÉSENT CODE DE BONNE CONDUITE**

121. Par analogie avec l'article 369 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, dans le livre 10 du code de bonne conduite, la CREG fixe un certain nombre de dispositions relatives au dialogue que le gestionnaire du réseau de transport doit entretenir avec les opérateurs de marché dans le cadre des sujets traités dans le code de bonne conduite. En d'autres termes, ces dispositions sont accessoires aux sujets traités dans le code de bonne conduite.

Le terme « opérateurs du marché » au titre du Livre 10 du projet de code de bonne conduite, repris dans l'arrêté royal du 22 avril 2019, doit être compris au sens de « prix du marché », afin d'éviter une connotation vers Remit ou NEMO. Il apparaît même clairement du texte du Livre 10 du code de bonne conduite à qui s'appliquent ces dispositions.

Le projet de code de bonne conduite prévoyait les éléments suivants :

- Ainsi, la CREG stipule que le gestionnaire du réseau de transport organise un dialogue permanent avec les gestionnaires du réseau de transport local, les gestionnaires des réseaux publics de distribution, les différentes catégories d'utilisateurs du réseau de transport et les acteurs du marché opérant sur le marché belge de l'électricité ou leurs représentants concernant des questions spécifiques relatives à la mise en œuvre du présent code de bonne conduite ou au fonctionnement du marché de l'électricité en ce qui concerne le raccordement et l'accès au réseau de transport, la dispense de services auxiliaires et l'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris la gestion des congestions et l'attribution de capacité.
- Par analogie avec l'article 369 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, il est prévu que le gestionnaire du réseau de transport veille, entre autres, à ce que des groupes de travail spécifiques soient créés et que les gestionnaires de réseau de transport local, les gestionnaires de réseau public de distribution, les utilisateurs de réseaux de transport concernés, les participants au marché ou leurs représentants soient invités. La plateforme de dialogue établit son agenda de travail et les règles de fonctionnement des groupes de travail et de l'assemblée générale et les publie sur le site internet du gestionnaire du réseau de transport.
- Comme il s'agit de sujets pour lesquels la CREG est compétente, il est stipulé que les commentaires et les recommandations formelles qui émanent de ces groupes de travail seront transmis à la CREG. Toutefois, le gestionnaire du réseau de transport reste tenu de rendre publics ces recommandations et l'ensemble des travaux de la plateforme de dialogue sur le site internet du gestionnaire du réseau de transport.
- Pour la même raison, étant donné qu'il s'agit de sujets pour lesquels la CREG est compétente, il est stipulé que la CREG, en concertation avec le gestionnaire du réseau de transport, peut demander à ce dernier d'inscrire un ou plusieurs points à l'ordre du jour de la plateforme de dialogue.
- Enfin, il est stipulé que la CREG et un représentant de la Direction générale de l'Énergie désigné par le ministre sont invités par le gestionnaire du réseau de transport en tant qu'observateurs aux réunions de ces groupes de travail.

122. Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Article 237 et 238 du code de bonne conduite – article 237 du projet du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Art. 237. [art. 369]. Elia fait remarquer que la CREG a modifié cet article par rapport à l'article 369 du RTF. Elia a formulé trois remarques qui sont indiquées en bleu dans le texte ci-dessus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seules les recommandations formelles sont transmises formellement à la CREG. Les « remarques » sont intégrées dans le rapport et publiées sur notre site Internet. Elia propose de supprimer le mot « observations ».</li> <li>- En outre, « utilisateurs du réseau de transport concernés » devrait être aligné sur le reste de l'article (« les différentes catégories d'utilisateurs du réseau de transport »).</li> <li>- Enfin, la référence à des gestionnaires de réseau de transport local et à des gestionnaires de réseau public de distribution n'est pas adéquate. Un tel dialogue permanent existe bel et bien, mais il est organisé par le biais de Synergrid, avec une structure convenue entre tous les gestionnaires de réseau concernés, et dont les recommandations et les travaux peuvent être consultés sur le site Web de Synergrid.</li> </ul>	<p>La CREG est d'accord de supprimer le terme « remarques » étant donné qu'elles sont disponibles dans les rapports publiés sur le site web d'Elia.</p> <p>La CREG est également d'accord de supprimer l'obligation d'organiser un dialogue permanent avec les autres gestionnaires du réseau dans cet article étant donné que l'organisation est entre les mains de Synergrid et non d'Elia.</p> <p>La CREG reprend également l'idée du dialogue avec les autres gestionnaires du réseau dans un article séparé. Elle le fait de manière plus concise et remplace le terme « organise » par « effectue » au sens qu'Elia a l'obligation d'y participer/d'y contribuer (elle le fait à l'article 238 ; l'article 238 du projet de code de bonne conduite devient l'article 237, §2) :</p> <p>“Art. 237. <b>§ 1er.</b> Le gestionnaire du réseau de transport organise un dialogue permanent avec <del>les gestionnaires de réseau de transport local, les gestionnaires de réseau de distribution publique,</del> les différentes catégories d'utilisateurs du réseau de transport et les acteurs de marché actifs sur le marché belge de l'électricité, ou leurs représentants, à propos des problèmes spécifiques liés à la mise en œuvre du présent code de bonne conduite ou au fonctionnement du marché de l'électricité en ce qui concerne le raccordement et l'accès au réseau de transport, la fourniture de services auxiliaires et l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris la gestion de la congestion et l'allocation de la capacité.</p> <p>Pour ce faire, il veille notamment à mettre en place des groupes de travail spécifiques, à y inviter <del>les gestionnaires de réseau de transport local, les gestionnaires de réseau de distribution publique,</del> les utilisateurs du réseau de transport et les acteurs de marché concernés, ou leurs représentants, et à communiquer à la CREG <del>les observations</del> et les recommandations formelles qui en émanent.</p> <p>Ces recommandations sont publiées sur le site internet du gestionnaire du réseau de transport, ainsi que l'ensemble des travaux de la plateforme de dialogue.</p>

	<p>Ces recommandations ne peuvent en aucun cas modifier ou remplacer une ou plusieurs des dispositions du présent code de bonne conduite. La plateforme de dialogue fixe son agenda de travail et les règles de fonctionnement de ses groupes de travail et de son assemblée plénière, qui sont publiés sur le site internet du gestionnaire du réseau de transport.</p> <p><b>§ 2. Art. 238.</b> La CREG peut demander au gestionnaire du réseau de transport, en concertation avec celui-ci, de mettre un ou plusieurs points à l'ordre du jour de la plateforme de dialogue .</p> <p>La CREG et un représentant de la Direction générale de l'Énergie, désigné par le ministre, sont invités par le gestionnaire du réseau de transport en tant qu'observateurs des réunions de ces groupes de travail.</p> <p><b>Art. 238. Le gestionnaire du réseau de transport entretient un dialogue permanent avec les gestionnaires de réseau de transport local et les gestionnaires de réseau de distribution publique, ou leurs représentants, à propos des problèmes spécifiques liés à la mise en œuvre du présent code de bonne conduite ou au fonctionnement du marché de l'électricité en ce qui concerne le raccordement et l'accès au réseau de transport, la fourniture de services auxiliaires et l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris la gestion de la congestion et l'allocation de la capacité."</b></p>
<p>Art. 238. [art. 370] Le code de bonne conduite prévoit que la CREG et la DG Energie doivent être invitées en tant qu'observateurs des groupes de travail.</p> <p>Elia se demande s'il appartient à la CREG de définir le rôle de la DG Energie dans son code de bonne conduite.</p>	<p>La CREG a confronté ce point avec la Direction générale énergie qui est d'accord avec ce rôle d'observateur en ce qui concerne les possibilités de dialogue permanent pour lesquelles la CREG est compétente.</p>

## 4.6. LIVRE 11 – DISPOSITIONS FINALES

123. La Partie 11 « Dispositions finales » de l'arrêté royal du 22 avril 2019 contient 5 Livres, le Livre 1<sup>er</sup> Dispositions pénales, le Livre 2 Dialogue permanent avec les opérateurs du marché, le Livre 3 Dispositions abrogatoires, le Livre 4 Dispositions transitoires et le Livre 5 Dispositions finales.

124. Il n'appartient pas à la CREG de déterminer des dispositions pénales. En vertu de l'application de l'article 30, §2 de la loi électricité ce droit appartient au Roi. Par conséquent, le code de bonne conduite ne contient pas de dispositions pénales. La CREG veille au respect du code de bonne conduite en exerçant son pouvoir général de contrôle et de sanction tel que prévu à l'article 31 de la loi électricité.

125. Les dispositions relatives au dialogue permanent avec les opérateurs du marché ne sont pas incluses dans le livre 11 « Dispositions finales » mais dans un livre distinct 10 « Dialogue permanent avec les opérateurs du marché » (voir ci-dessus).

126. Dans le code de bonne conduite, le livre 11 « Dispositions finales » est divisée en 3 titres, à savoir le titre 11.1 « Information », le titre 11.2 « Dispositions transitoires » et le titre 11.3 « Entrée en vigueur ».

127. Le titre 11.1 contient une obligation d'information pour le gestionnaire du réseau de transport liée aux dispositions révisées sur les raccordements partagés. La CREG renvoie tout d'abord à ce qu'elle a expliqué à ce sujet dans le paragraphes 68 à 77 de la présente décision.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Article 239 du code de bonne conduite</b>	
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Elia s'interroge sur la nécessité de cette disposition. Les dispositions relatives au raccordement partagé sont clairement intégrées dans le code de bonne conduite et peuvent, de notre point de vue, être appliquées sans notification préalable à la CREG. Si ce n'est pas clair, nous préférons adapter les articles sur le raccordement partagé plutôt que de prévoir un reporting supplémentaire.</p> <p>En outre, nous nous interrogeons également sur la nécessité de faire participer les régulateurs régionaux car ils ne sont pas une partie prenante.</p>	<p>La CREG choisit de conserver cette disposition. Pour l'instant, la CREG considère que les règles relatives aux raccordements partagés dans le code de bonne conduite sont suffisamment claires, bien qu'il reste une certaine marge pour leur interprétation concrète dans la pratique. La CREG souhaite avoir une vue sur les configurations envisagées par les acteurs du marché et élaborées par Elia dans le cadre des règles établies, et en tirer également des enseignements en vue du contrôle de règles appropriées en la matière dans le futur. La collaboration avec les régulateurs régionaux dans ce cadre est également utile, selon la CREG ; elle permet par exemple aux régulateurs régionaux de vérifier que la législation régionale est également correctement respectée, comme l'obligation actuelle pour les unités techniques d'une puissance inférieure à 25 MW de soumettre une demande de raccordement au gestionnaire de réseau de distribution.</p>

128. La CREG a analysé les dispositions transitoires contenues dans les articles 372 à 375 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 et est arrivée à la conclusion que seules quelques-unes d'entre elles doivent être



maintenues, sous une forme modifiée, dans le code de bonne conduite. Elles sont reprises dans le titre 11.2.

129. L'article 240 contient une disposition générale concernant la modification des contrats types visés à l'article 3 du présent code de bonne conduite, des règles d'équilibrage et des règles de gestion des congestions approuvées par la CREG en application de la loi et/du règlement technique avant l'entrée en vigueur du présent code de bonne conduite, afin de les harmoniser avec les dispositions du présent code de bonne conduite. Le projet de code de bonne conduite prévoyait que les modifications ainsi apportées doivent être soumises par le gestionnaire du réseau de transport à la CREG pour approbation dans un délai de douze mois suivant l'entrée en vigueur du présent code de bonne conduite, sauf accord contraire entre le gestionnaire du réseau de transport et la CREG. Selon la planification des travaux pour l'année qui suivra l'entrée en vigueur prévue du code de bonne conduite, divers contrats types et règles font déjà l'objet de propositions de modification pour d'autres raisons, qui pourront alors également être adaptés sur la base du code de bonne conduite. La CREG entend permettre, si c'est justifié, une planification pragmatique de la modification des contrats types pour lesquels aucune modification n'est encore prévue.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Article 240 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Cet article prévoit que les contrats types sont adaptés afin d'être conformes au code de bonne conduite. Cela est normal en soi et ne pose pas de problème, mais le délai proposé par la CREG (12 mois) est très optimiste et ambitieux. La Febeg demande une approche raisonnable, réalisable en pratique et pragmatique pour atteindre l'objectif d'alignement sur le code de bonne conduite.</p> <p>En ce qui concerne l'article 240 du dernier chapitre avec les mesures transitoires, la Febeg comprend le souhait de la CREG d'aligner le plus rapidement possible les T&amp;C, cependant la Febeg demande que la CREG traite cela de manière pragmatique, en prenant en compte toutes les procédures et étapes requises (consultations et interactions avec les parties prenantes) afin que ce meilleur alignement fasse l'objet d'un processus correct, largement soutenu et accepté. Une remarque similaire s'applique à l'article 241, où la Febeg comprend le besoin de conformité pour les contrats de raccordement pour tous les utilisateurs du réseau : là aussi, nous demandons une approche pragmatique et réalisable en pratique. Pour l'article 243, la Febeg recommande également une approche pragmatique : un délai de 12 mois semble très court et cette situation devrait être évaluée en tenant compte du calendrier général et de la feuille de route d'Elia (et des parties</p>	<p>L'impact du code de bonne conduite sur les contrats types, les règles d'équilibrage et les règles de congestion est en soi très limité (voir également le paragraphe 16 de cette décision) et bon nombre de ces documents sont au planning pour être modifiés l'année prochaine. L'échéance de 12 mois devrait par conséquent selon la CREG offrir suffisamment de temps pour apporter les adaptations nécessaires. Les contrats types bénéficieront d'une actualisation alignée avec le code de bonne conduite pour éviter autant que possible toute confusion pour toutes les parties concernées. L'équité, la faisabilité et l'approche pragmatique étaient déjà prévus à l'article 240 du projet de code de bonne conduite en prévoyant pour Elia la possibilité, en accord avec la CREG, de s'écarter du délai de douze mois.</p> <p>Si cela peut rassurer le marché, la CREG est prête à prolonger le délai de six mois, en tenant compte des circonstances difficiles de l'hiver à venir. La CREG estime donc nécessaire d'expliquer que l'actualisation doit être alignée avec le code de bonne conduite lors de la prochaine modification du document concerné.</p> <p>La CREG renvoie aux paragraphes 130 et 132 de cette décision sur les articles 241 et 243.</p> <p>La CREG adapte par conséquent l'article 240 comme suit :</p>

<p>prenantes), qui sont déjà bien remplis de nombreux projets complexes.</p>	<p>“Art. 240. Les contrats types visés à l’article 3, les règles d’équilibrage et les règles de gestion de la congestion, approuvés par la CREG en application de la loi et/ou du règlement technique avant l’entrée en vigueur du présent code de bonne conduite, seront modifiés par le gestionnaire du réseau de transport afin de les rendre conformes aux dispositions du présent code de bonne conduite. Les modifications ainsi apportées seront soumises par le gestionnaire du réseau de transport à l’approbation de la CREG <b>lors de la prochaine modification du document concerné pour toute autre raison, mais au plus tard</b> dans un délai de <del>deux</del> <b>dix-huit</b> mois suivant l’entrée en vigueur du présent code de bonne conduite, sauf convention préalable écrite et expresse avec la CREG.”</p>
<p><b>Febeliec</b></p> <p>Art 240 : Dans ce contexte, Febeliec souhaite se référer également au commentaire formulé à propos de l'art. 222 car il semble trop ambitieux de réaliser une analyse approfondie de tous les documents mentionnés pendant une période de maximum 12 mois, compte tenu de tous les autres travaux essentiels déjà programmés. En outre, en raison de la conjoncture externe du marché, de nombreux utilisateurs du réseau se concentrent actuellement sur les évolutions des marchés, ce qui peut, dans certains cas, mettre en péril la poursuite de leurs activités. Febeliec estime qu'il n'est pas réaliste d'ajouter une charge supplémentaire importante dans un laps de temps très court, étant donné que cela pourrait conduire à une validation insuffisante des documents et à des changements qui pourraient rendre encore plus dangereuse la situation actuelle déjà difficile pour de nombreux utilisateurs du réseau.</p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p> <p>La CREG renvoie à ce qu'elle a expliqué plus haut dans la remarque similaire de la Febeg.</p>
<p><b>Elia</b></p> <p>Une durée de 12 mois n'est pas raisonnable et ne correspond pas aux trajectoires déjà convenues. Même si la CREG indique qu'un autre délai peut être convenu, Elia demande à la CREG de revoir cet article et de prévoir un délai de 24 mois, sauf si cela a été convenu expressément et par écrit avec la CREG.</p>	<p><b>Réaction de la CREG</b></p> <p>La CREG renvoie à ce qu'elle a expliqué plus haut dans la remarque similaire de la Febeg.</p> <p>La CREG fait remarquer à Elia que les trajets actuels proposés par Elia ne sont pas « convenus » avec la CREG.</p> <p>La prolongation du délai standard à 24 mois est déraisonnable. De nombreux contrats types (pour les services d'équilibrage, les services de reconstitution, le responsable de la programmation, le responsable du planning des</p>

	<p>indisponibilités, le contrat de raccordement type) ainsi que les règles d'équilibrage et les règles de congestion sont actuellement sur le planning proposé par Elia pour modification dans les 12 prochains mois, même dans les 6 prochains mois. Un report de modification de ces documents jusqu'à même 24 mois et par conséquent un report de l'entrée en vigueur de modifications annoncées depuis longtemps déjà n'est dès lors pas acceptable.</p>
--	--

Il est également stipulé que les versions des contrats types, des règles d'équilibrage et des règles de gestion des congestions approuvées par la CREG avant l'entrée en vigueur du présent code de bonne conduite restent applicables jusqu'à la date d'entrée en vigueur des modifications approuvées. Il s'agit de créer une sécurité juridique dans l'intervalle.

130. L'article 241 intègre dans le code de bonne conduite un certain nombre de dispositions transitoires déjà prévues aux articles 373 et 374 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 sous forme modifiée. Selon les informations reçues d'Elia, il existe encore des contrats de raccordement qui ne seraient pas conformes au contrat type de raccordement approuvé par la CREG. Toutefois, les parties ont eu plusieurs années pour régulariser ces situations. En outre, la CREG n'a pas connaissance d'objections à la signature de la part des utilisateurs du réseau de transport. La CREG n'est prête à accorder qu'une courte période transitoire.

Afin de faciliter le contrôle par la CREG, il est désormais prévu que le gestionnaire du réseau de transport doit informer la CREG de tous les cas où un utilisateur du réseau de transport n'a pas encore conclu un contrat de raccordement conforme au contrat type correspondant approuvé par la CREG.

Par ailleurs, le projet de code de bonne conduite présupposait les éléments suivants :

- Le gestionnaire du réseau de transport dispose d'un mois à compter de sa réception pour la signer, sans préjudice de tout recours contre les autorités compétentes.
- En outre, tout utilisateur du réseau de transport qui n'a pas encore conclu un contrat de raccordement conforme au contrat type approuvé par la CREG doit prendre sans délai un certain nombre de mesures.
- Si le gestionnaire du réseau de transport constate que les obligations visées à l'article 241, §2, points 1° à 3°, n'ont pas été respectées dans un délai raisonnable, le gestionnaire du réseau de transport doit adresser une mise en demeure à l'utilisateur du réseau de transport concerné afin qu'il se conforme à ces obligations dans les meilleurs délais.
- Enfin, l'article 241, § 3 prévoit que si la non-conformité de l'installation visée au paragraphe 2 cause ou pourrait causer des dommages au réseau de transport, au gestionnaire du réseau de transport, à un autre utilisateur du réseau de transport ou à toute autre personne, le gestionnaire du réseau de transport, après avoir adressé une mise en demeure à l'utilisateur du réseau de transport concerné, procédera au délestage de cet utilisateur du réseau de transport, si nécessaire conformément au contrat de raccordement conclu entre-temps selon le contrat type de raccordement approuvé par la CREG.

En effet, on ne peut pas accepter que des installations non conformes dangereuses dans le sens où elles peuvent causer des dommages continuent à être exploitées.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes dans ce cadre.

<b>Article 241 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>L'article 241 a été ajouté afin de garantir que tous les utilisateurs du réseau disposent d'un contrat de raccordement conforme au « contrat type » approuvé par la CREG. La Febeg comprend cette nécessité et ne s'y oppose pas à ce titre.</p> <p>Cependant, la proposition n'indique pas clairement qui est responsable de quoi (qui doit entreprendre des actions ? Elia ou l'utilisateur du réseau ? En ce sens, les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 semblent contradictoires) et quelles sont les pénalités ou sanctions potentielles envisagées pour toutes les parties concernées (Elia ou l'utilisateur du réseau) en cas de non-conformité. La Febeg regrette ce manque de clarté et souhaite avant tout souligner que le processus de mise en conformité doit être envisagé de manière correcte mais aussi pragmatique et réalisable dans la pratique. En particulier, une approche au cas par cas est nécessaire pour prendre en compte les situations spécifiques (propriété partagée, fin de vie du bien, coût nécessaire pour assurer la conformité...).</p>	<p>La Febeg soulève le fait que les §1 et 2 sont mutuellement contradictoires parce que l'on ne sait pas clairement qui doit agir, Elia ou l'utilisateur du réseau de transport. La Febeg se demande en outre quelles sont les sanctions ou les pénalités possibles pour les personnes concernées en cas de non-conformité.</p> <p>La Febeg demande une procédure pragmatique et réalisable dans la pratique pour réaliser le processus de conformité qui permet une approche au cas par cas.</p> <p>La CREG convient que les §1 et 2 peuvent semer la confusion en matière d'obligation d'initiative pour la signature d'un contrat de raccordement conforme. La CREG a modifié la disposition de telle sorte que la responsabilité de présenter à la signature un projet de contrat conforme et de démarrer la concertation correspondante avec l'utilisateur du réseau de transport incombe clairement au gestionnaire du réseau de transport. Plus précisément, elle a supprimé le §2, 1°. L'utilisateur du réseau de transport reste pour sa part responsable de la mise en conformité de ses installations et de la réalisation du contrôle visé au §2, 2° et 3°.</p> <p>Compte tenu de la demande d'un processus pragmatique et réalisable dans la pratique, la CREG a remplacé le délai pour la signature d'un mois par trois mois. Cela suppose qu'Elia ait présenté un projet de contrat à la signature qui tienne dûment compte des accords individuels existants. La CREG répète ses remarques antérieures selon lesquelles les parties ont eu plusieurs années le temps de régulariser ces situations, au cas par cas, et la CREG n'a jamais été informée d'objections contre la signature de la part des utilisateurs du réseau de transport. La CREG n'est dès lors pas prête à autoriser un délai plus long.</p> <p>Il est indiqué au §3 que la sanction ultime en cas d'installations (potentiellement) préjudiciables en raison d'une non-conformité peut être la déconnexion de l'utilisateur du réseau de transport. Cette disposition s'applique en effet sous réserve des compétences légales de la</p>

CREG en matière de contrôle du respect du code de bonne conduite et des possibilités d'appel en droit commun.

La CREG adapte donc l'article 241 comme suit :  
"Art. 241. § 1er. Lorsqu'un utilisateur du réseau de transport n'a pas encore conclu de contrat de raccordement conforme au contrat type correspondant approuvé par la CREG, le gestionnaire du réseau de transport soumet à la signature de l'utilisateur de réseau de transport, après concertation avec celui-ci, un projet de contrat de raccordement, en tenant dûment compte de tout accord individuel existant. Le gestionnaire du réseau de transport informe la CREG à ce sujet. L'utilisateur de réseau de transport le signe dans un délai ~~d'un~~ **de trois** mois à compter de sa réception, sans préjudice d'un recours auprès des autorités compétentes.  
§ 2. En outre, chaque utilisateur du réseau de transport qui n'a pas encore conclu un contrat de raccordement conforme au contrat type de raccordement approuvé par la CREG doit sans délai :

~~1° contacter le gestionnaire du réseau de transport en vue d'obtenir toute information utile et signer un contrat de raccordement conforme au contrat type de raccordement approuvé par la CREG;~~

**1<sup>2</sup>**° rendre, si ce n'est pas encore le cas, ses installations conformes aux exigences techniques visées dans le code de réseau européen RfG, dans le code de réseau européen DCC et/ou dans le règlement technique et transmettre au gestionnaire du réseau de transport un plan à cette fin ;

**2<sup>3</sup>**° contrôler, dans l'attente de la mise en conformité visée au point 2°, si ses installations ne portent pas ou ne pourraient pas porter préjudice au réseau de transport, au gestionnaire du réseau de transport ou à un autre utilisateur du réseau de transport ou à toute autre personne, et transmettre un rapport de ce contrôle au gestionnaire du réseau de transport ;

Si le gestionnaire du réseau de transport constate qu'aucune suite n'a été donnée aux obligations visées aux points 1° à ~~2°~~**3°** dans un délai raisonnable, le gestionnaire du réseau de transport met en demeure l'utilisateur du réseau de transport concerné de respecter ces obligations dans les plus brefs délais.

	§ 3. Lorsque la non-conformité de l'installation visée au paragraphe 2 porte ou pourrait porter préjudice au réseau de transport, au gestionnaire du réseau de transport, à un autre utilisateur du réseau de transport ou à toute autre personne, le gestionnaire du réseau de transport procède, après une mise en demeure de l'utilisateur du réseau de transport concerné, à une déconnexion de cet utilisateur du réseau de transport, le cas échéant conformément au contrat de raccordement conclu entre-temps."
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Art 241 : Bien que Febeliec comprenne l'effort de la CREG, il est important de comprendre qu'un délai d'un mois seulement pour la signature d'un contrat de raccordement dans des situations parfois très complexes est trop ambitieux pour de nombreux utilisateurs du réseau. Pour Febeliec, les conséquences si un tel délai était impossible à respecter ne sont pas claires non plus.	La CREG renvoie à ce qu'elle a expliqué dans la remarque similaire de la Febeg. Compte tenu de la demande d'un processus pragmatique et réalisable dans la pratique, la CREG a remplacé le délai pour la signature d'un mois par trois mois. Cela suppose qu'Elia ait présenté un projet de contrat à la signature qui tienne dûment compte des accords individuels existants. La CREG répète ses remarques antérieures selon lesquelles les parties ont eu plusieurs années le temps de régulariser ces situations, au cas par cas, et la CREG n'a jamais été informée d'objections contre la signature de la part des utilisateurs du réseau de transport. La CREG n'est dès lors pas prête à autoriser un délai plus long.

131. Comme expliqué au paragraphe 92 de cette décision, l'article 242 contient une disposition transitoire afin de maintenir l'obligation actuelle de l'article 226, § 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 avril 2019 en attendant l'entrée en vigueur de la prochaine proposition de modification du ou des contrats types pertinents pour les services d'équilibrage.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Article 242 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
La Febeg préconise l'introduction d'une obligation de moyens pour respecter les T&C décrites ci-dessus.	La CREG note ce point de vue de la Febeg. La réalisation concrète de l'obligation d'offre d'énergie disponible est reprise dans les contrats types pour les services d'équilibrage. La modification éventuelle (si elle est proposée par Elia en exécution de l'article 219, 2° du code de bonne conduite) ainsi que l'interprétation concrète de « l'obligation de moyens » proposée par la Febeg doivent être discutées dans le cadre de la modification suivante du contrat type concerné pour les services d'équilibrage.

132. L'article 243 maintient, similaire à l'article 377 de l'arrêté royal du 22 avril 2019, la disposition attribuant la responsabilité pour la programmation et la responsabilité pour la planification des indisponibilités au responsable d'équilibre, en attendant l'entrée en vigueur d'une proposition de modification des contrats types pertinents du responsable de la programmation et du responsable de la planification des indisponibilités qu'Elia doit soumettre à la CREG pour approbation, et ce, selon le projet de code de bonne conduite, dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur du code de bonne conduite.

Lors de la consultation publique, la CREG a reçu les remarques suivantes à ce sujet.

<b>Article 243 du code de bonne conduite</b>	
<b>Febeg</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>La Febeg se demande si l'objectif de réaliser les changements requis dans les 12 mois est conforme à la feuille de route actuelle d'Elia telle que présentée aux acteurs du marché. La mise en œuvre de modifications aux SA et OPA doit être conforme ou alignée sur les autres projets en cours chez Elia et en accord avec les acteurs du marché. La Febeg s'inquiète de la proposition de la CREG de fixer un délai de 12 mois pour un projet aussi important car des événements imprévus ou hors du contrôle du marché belge peuvent rendre impossible le respect de ce délai ambitieux. Il existe également des risques opérationnels à « pousser » des acteurs du marché à mettre en œuvre un projet alors qu'il n'y a pas eu suffisamment de temps pour se coordonner et discuter avec les parties prenantes ou pour assurer une mise en œuvre pratique solide (par exemple : exigences informatiques).</p>	<p>L'article 243 traite de la scission des rôles du responsable de l'équilibrage, du responsable de la programmation et du responsable du planning des indisponibilités. La demande de la CREG est de permettre la scission annoncée depuis longtemps déjà dans les contrats types. La CREG fait remarquer à la Febeg que la scission n'est pas une obligation pour les parties du marché. Selon le projet proposé par Elia pour les rôles du responsable de la programmation et le responsable du planning des indisponibilités, l'utilisateur du réseau peut encore décider de faire assumer ces rôles par la partie qui est également responsable de l'équilibrage. Permettre la scission des rôles via les contrats types n'a pas par définition un impact pour les parties du marché, mais elle offre une liberté de choix aux intéressés.</p> <p>La CREG indique également à la Febeg que le planning proposé par Elia n'a en soi pas été approuvé par la CREG. Par conséquent, la CREG n'est pas non plus tenue par ce planning lors de l'établissement du code de bonne conduite. Néanmoins, la CREG peut comprendre ces inquiétudes des parties du marché sur la mise en œuvre qualitative des projets dans un délai réalisable.</p> <p>La CREG adapte l'article 243 en imposant le même délai que dans l'article 240, ainsi qu'en prévoyant la possibilité d'un délai plus long si cela est convenu explicitement par écrit avec la CREG. La terminologie des contrats types est en outre également alignée avec celle de l'article 3.</p> <p>“Art. 243. Pour chaque installation visée à l'article 123, § 2, 1°, d'une puissance maximale supérieure ou égale à 25 MW, les obligations du responsable de la programmation et du</p>

	<p>responsable de la planification des indisponibilités sont assurées par le responsable d'équilibre chargé du suivi du point d'accès de cette unité pendant une période transitoire. Le gestionnaire du réseau de transport soumet à l'approbation de la CREG, dans les <del>dix-huit</del> <b>deux</b> mois suivant l'entrée en vigueur du présent code de bonne conduite, <b>sauf convention préalable écrite et expresse avec la CREG</b>, une proposition de modification des contrats <b>types de responsable de la programmation et de responsable de la planification des indisponibilités</b> visés à l'article 3 <del>de responsable de la programmation et de responsable de la planification des indisponibilités</del>, afin qu'à terme le responsable d'équilibre ne soit plus chargé de cette obligation."</p>
<b>Febeliec</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
Art 243 : Febeliec souhaite rappeler ici le commentaire qu'elle a fait à l'art. 240.	La CREG renvoie à ce qu'elle a expliqué plus haut dans la remarque similaire de Febeliec pour l'article 240 et pour la remarque précédente de la Febeg sur l'article 243.
<b>Elia</b>	<b>Réaction de la CREG</b>
<p>Cette disposition transitoire prévoit que le BRP est temporairement responsable des obligations du responsable de la programmation et du responsable de la planification des indisponibilités.</p> <p>Réaction d'Elia : Le délai de 12 mois pour la modification des contrats types concernés n'est pas tenable en raison des trajectoires de planification et de modification déjà mises en place (iCAROS, T&amp;C BRP, T&amp;C OPA, T&amp;C SA, incitants) qui ont été discutées tant avec la CREG qu'avec les acteurs du marché et les fournisseurs de services concernés, et qui tiennent compte, entre autres, du fait qu'une contribution et un feed-back de la part des différentes parties sont nécessaires pour aboutir à une proposition soutenue, et du fait que ces parties doivent également prendre les mesures nécessaires pour l'entrée en vigueur de cette modification.</p> <p>L'article 240 [art. 372] prévoit par ailleurs la possibilité de convenir d'un autre délai avec la CREG. Elia comprend qu'à tout le moins, cela s'applique également à l'article 243 [art. 377].</p>	<p>La CREG convient que les délais des articles 240 et 243 doivent être identiques.</p> <p>La CREG souligne également à Elia que la CREG n'est pas tenue par les plannings proposés par Elia. Les discussions de ces plannings avec les parties du marché et la CREG n'impliquent aucune approbation de la part de la CREG. Si les modifications demandées par la CREG ne sont pas réalisables, Elia doit préciser quels sont les obstacles et Elia doit justifier les raisons pour lesquelles un retard pour Elia et pour les parties du marché serait nécessaire et acceptable. L'existence d'un accord entre Elia et les parties du marché n'est pas une justification suffisante. La CREG renvoie en outre à ce qu'elle a expliqué plus haut dans la remarque de la Febeg sur l'article 243.</p>
Enfin, dans la version française de l'article, « le responsable d'équilibre chargé de sur-veiller » doit être remplacé par « le responsable d'équilibre chargé du suivi ».	La CREG est d'accord avec la remarque d'Elia et adapte le texte français du premier alinéa comme suit :



	"Art. 243. Pour chaque installation visée à l'article 123, § 2, 1°, d'une puissance maximale supérieure ou égale à 25 MW, les obligations du responsable de la programmation et du responsable de la planification des indisponibilités sont assurées par le responsable d'équilibre chargé <del>de surveiller le</del> <b>suivi du</b> point d'accès de cette unité pendant une période transitoire. [...]"
--	--

133. L'article 244 maintient *mutatis mutandis* la disposition transitoire contenue dans l'article 375 de l'arrêté royal du 22 avril 2019 pour les demandes qui y sont visées et qui ont été soumises en application de l'arrêté royal du 22 avril 2019 avant l'entrée en vigueur du code de bonne conduite.

134. Le titre 11.3 règle l'entrée en vigueur du code de bonne conduite. Il est prévu qu'il entre en vigueur à la date de sa publication sur le site Internet de la CREG ([www.creg.be](http://www.creg.be)).

## 5. CONCLUSION

Vu la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité, et notamment les articles 11, § 2, 15, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa et 23, § 2, deuxième alinéa, 46° à 48°,

Vu la version néerlandaise de la proposition d'Elia soumise le 16 mai 2022 (annexe 2),

Vu la version française de la proposition d'Elia soumise par lettre du 3 juin 2022, ainsi qu'une correction de la version néerlandaise soumise le 16 mai 2022 (annexe 2),

Vu la consultation publique organisée par la CREG du 16 juin au 28 juillet 2022 et les réactions reçues (annexe 3),

Vu la proposition adaptée d'Elia introduite par courrier du 11 octobre 2022 (annexe 2),

Vu l'analyse et l'exposé repris dans la partie 4 de la présente décision, en ce compris le traitement des résultats de la consultation publique et les explications relatives aux modifications apportées par la CREG par rapport à la proposition d'Elia ;

la CREG décide d'approuver la partie « procédures de raccordement » contenue dans la proposition d'Elia,

la CREG décide d'adopter le code de bonne conduite, repris à l'annexe 1.

Ce code de bonne conduite entre en vigueur à la date de sa publication sur le site Internet de la CREG, [www.creg.be](http://www.creg.be).



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

Andreas TIREZ  
Directeur

Laurent JACQUET  
Directeur

Koen LOCQUET  
Président f.f. du Comité de direction

# **ANNEXE 1**

## **Code de bonne conduite électricité**

## **ANNEXE 2**

### **Proposition d'Elia:**

- 1. Version néerlandaise soumise par Elia le 16 mai 2022, y compris la correction soumise par Elia par lettre du 3 juin 2022**
- 2. Version française soumise par Elia par lettre du 3 juin 2022**
- 3. Version néerlandaise de la proposition adaptée soumise par Elia par courrier du 11 octobre 2022**
- 4. Version française de la proposition adaptée soumise par Elia par courrier du 11 octobre 2022**
- 5. Version néerlandaise consolidée des propositions visées aux points 1 et 3 avec modifications apportées par la CREG en *track changes***
- 6. Version française consolidée des propositions visées aux points 2 et 4 avec modifications apportées par la CREG en *track changes***
- 7. Note d'accompagnement d'Elia du 16 mai 2022**
- 8. Lettres d'Elia datées respectivement du 16 mai 2022, du 3 juin 2022 et du 11 octobre 2022**

## **ANNEXE 3**

**Réactions non confidentielles au projet de code de bonne conduite, telles que reçues lors de la consultation publique du 16 juin au 28 juillet 2022**