

Document de consultation publique

(PRD)2409

16 juin 2022

à savoir

Projet de 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

REMARQUE PRÉALABLE

Toute consultation est soumise aux dispositions du règlement d'ordre intérieur du comité de direction de la CREG. Ceci vaut également pour le traitement et la publication des observations reçues. Le règlement d'ordre intérieur ainsi que ses modifications ont été publiés au moniteur belge du 14 décembre 2015 et du 12 janvier 2017. Vous trouverez [ici](#) plus d'informations ainsi que les liens vers ces publications.

APERÇU

Objet :

A compter du 1^{er} septembre 2022, la CREG est habilitée à établir un code de bonne conduite tel que 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 comprend les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et les méthodes de calcul ou de détermination des conditions de fourniture de services auxiliaires et d'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'allocation de la capacité et de gestion de la congestion.

S'agissant des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport, la CREG examine la proposition qui lui a été soumise le 16 mai 2022¹ par Elia Transmission Belgium SA (« Elia »), pour approbation en ce qui concerne la partie « procédures de raccordement ». La CREG consulte le gestionnaire de réseau et les acteurs du marché sur son évaluation de la proposition d'Elia et sur les modifications qu'elle entend y apporter.

S'agissant des méthodes de calcul ou de détermination des conditions de fourniture des services auxiliaires et d'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'allocation de la capacité et de gestion de la congestion, la CREG a elle-même élaboré un projet sur lequel elle consulte actuellement le gestionnaire de réseau et les acteurs du marché.

La première version du code de bonne conduite vise principalement à réaliser une scission par rapport à 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 "le règlement technique fédéral actuel"), et ceci en exécution de la loi du 21 juillet 2021 qui a modifié le cadre juridique en la matière dans la loi électricité. Des modifications substantielles par rapport aux dispositions incluses dans le règlement technique actuel ont été apportées quant aux « raccordements partagés », à la « modernisation substantielle » et à la « procédure de résiliation unilatérale de la désignation en qualité de détenteur d'accès et de responsable d'équilibre en cas de non-paiement ». Pour ces aspects, il était devenu clair entre-temps qu'une mise à jour du contenu du règlement était nécessaire.

Cette scission étant nécessaire pour assurer la conformité avec la réglementation européenne, elle doit être mise en œuvre dans les meilleurs délais à partir du 1^{er} septembre 2022. Il n'en demeure pas moins que le contenu du code de bonne conduite de la CREG pourra continuer à évoluer, même à relativement court terme après l'établissement de la version 01 du code de bonne conduite, afin d'apporter une réponse appropriée aux besoins du marché.

¹ La version néerlandaise de la proposition a été soumise le 16 mai 2022 ; la version française de la proposition, avec une correction de la version néerlandaise, a été soumise le 3 juin 2022.

La CREG organise par la présente une consultation publique sur son projet de décision, avec en annexe son projet de code de bonne conduite (annexe 1) et la proposition d'Elia contenant les modifications que la CREG entend y apporter, indiquées au moyen de *track changes* (annexe 2). Le projet de code de bonne conduite (annexe 1) contient d'une part donc la proposition d'Elia, telle que modifiée par la CREG (sans *track changes*), et d'autre part les parties du code de bonne conduite que la CREG établit directement (pas sur proposition d'Elia). En outre, à titre d'information uniquement et pour aider les acteurs du marché à comprendre la scission avec le règlement technique fédéral actuel, la structure informelle discutée avec la Direction générale Energie, qui constitue le point de départ du projet de code de bonne conduite, est également incluse (annexe 3).

Modalités de la consultation :

1) Période de consultation :

Cette période de consultation compte 6 semaines et se termine le 28.07.2022 à 23.59 CET inclus.

2) Mode de transmission des observations :

Uniquement par e-mail à consult.2409@creg.be

Si le répondant estime que sa réponse comporte des informations confidentielles, ces informations doivent être indiquées précisément et sans ambiguïté dans la réponse comme étant confidentielles. En outre, cette réponse doit stipuler les raisons de la confidentialité et l'éventuel désavantage ou préjudice que pourrait subir le répondant si ces informations confidentielles étaient malgré tout publiées. Si le répondant (autre qu'une personne physique) estime avoir une raison valable pour que son nom ne soit pas divulgué, il le motive dans sa réponse.

3) Personne de contact et/ou coordonnées de contact pour tous renseignements :

Sofie Van den Waeyenberg, +32 2 289 76 59, consult.2409@creg.be

Myriam Roobrouck, +32 2 289 76 20, consult.2409@creg.be

DOCUMENT DE CONSULTATION :

Le projet de décision 2409 et ses annexes

Projet de décision

(B)2409

16 juin 2022

Projet de 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^{er} 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	3
1. CADRE LÉGAL	3
2. ANTÉCÉDENTS	7
3. CONSULTATION	8
4. CONTEXTE DE LA DIVISION PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT TECHNIQUE	8
5. EXPOSÉ	10
5.1. LIVRE 1er - Généralités	10
5.1.1. Titre 1.1 – Définitions et champ d'application	10
5.1.2. Titre 1.2 - Principes de base	11
5.1.3. Titre 1.3. Informations, précautions à prendre pour préserver la confidentialité, publicité	13
5.1.4. 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	13
5.1.5. Titre 1.5. Formalités	13
5.2. LIVRES 2 à 7 - Proposition d'Elia des conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport.....	14
5.2.1. Préambule	14
5.2.2. Analyse de la proposition d'Elia concernant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport	14
5.2.3. Conclusion sur la proposition d'Elia	31
5.3. LIVRE 8 - Conditions de fourniture de services auxiliaires	32
5.3.1. Préambule	32
5.3.2. Conditions de fourniture de services auxiliaires en général	33
5.3.3. Conditions de fourniture de services d'équilibrage	33
5.3.4. Conditions de fourniture de services de puissance réactive.....	36
5.3.5. Conditions de fourniture de services de reconstitution.....	38
5.3.6. Conditions de fourniture de services de défense.....	39
5.4. LIVRE 9 – Conditions d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions.....	40
5.5. LIVRE 10 - Dialogue permanent avec les opérateurs du marché dans le cadre des thèmes traités dans le présent code de bonne conduite.....	42
5.6. LIVRE 11 – Dispositions finales	43
6. CONCLUSION	45
ANNEXE 1.....	46
ANNEXE 2.....	47
ANNEXE 3.....	48

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.

Le code de bonne conduite est ajouté à l'annexe 1 du présent projet de décision. La proposition d'Elia, telle que soumise par Elia avec une note d'accompagnement, ainsi que la version avec les modifications de la CREG (indiquées à l'aide du suivi des modifications) sont jointes en annexe 2 au présent projet de décision. En outre, à titre d'information uniquement et pour aider les acteurs du marché à comprendre la scission avec le règlement technique, la structure informelle discutée avec la Direction générale Energie, qui constitue le point de départ du projet de code de bonne conduite, est également incluse (annexe 3).

Le présent projet de décision a été adopté par le comité de direction de la CREG le 16 juin 2022.

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^{er} septembre 2022.

2. L'article 11 de la loi électricité prévoit notamment ce qui suit à partir du 1^{er} septembre 2022 ¹:

« § 1^{er}. 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 ;

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 HVDV 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 ;

¹ 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^{er} septembre 2022 en application de l'article 22 de la loi du 21 juillet 2022.

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^{er}, 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^{er} 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^{er}, 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 modifier² 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 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^{er}, 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

² 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).

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.

2. ANTÉCÉDENTS

7. 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.

8. 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 établissant un règlement technique pour la gestion du réseau de transport de l'électricité et l'accès à celui-ci (ci-après dénommé « l'actuel règlement technique ») 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.

9. 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.

10. 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^{er} 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.

11. 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'actuel règlement technique, 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.

3. CONSULTATION

12. Le Comité de direction de la CREG a décidé, sur la base de l'article 23, § 1^{er} 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^{er} 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 ce 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).

4. CONTEXTE DE LA DIVISION PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT TECHNIQUE

13. Comme indiqué dans la partie 2 de ce projet de décision, l'établissement du code de bonne conduite se fait en parallèle avec une modification du règlement technique. L'objectif est d'élaborer ces deux documents le plus tôt possible après le 1^{er} septembre 2022, date d'entrée en vigueur de l'article 11, § 2 de la loi électricité qui habilite la CREG à établir un code de bonne conduite. Ce projet de décision est soumis à la consultation publique à un moment où une proposition formelle de modification du règlement technique n'est pas connue de la CREG. Par conséquent, le projet de code de bonne conduite annexé à ce projet de décision est basé sur la modification du règlement technique attendue avant juin 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 joint, pour l'information des acteurs du marché, la répartition informelle discutée avec la Direction générale de l'Énergie, qui constitue la base du projet de code de bonne conduite, en annexe au présent projet de décision (voir annexe 3).

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.

14. 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.

Le projet de code de bonne conduite suit une structure différente de celle de l'actuel règlement technique. Le projet de 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.

5. EXPOSÉ

5.1. LIVRE 1ER - GÉNÉRALITÉS

5.1.1. Titre 1.1 – Définitions et champ d'application

15. L'article 1^{er} 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^{er}, 3°, du code de bonne conduite s'appliquent à ce code de bonne conduite par analogie avec ce qui est stipulé à l'article 1^{er} de l'actuel règlement technique.

La CREG a choisi de reprendre les définitions de l'actuel règlement technique 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^{er}, le terme « *netwerkkode* » 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'actuel règlement technique 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° de la loi électricité. La définition du « contrat d'accès » est remplacée par « le contrat entre le gestionnaire du réseau de transport et un détenteur d'accès conformément au présent code de bonne conduite ». 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 », « plan de défense du réseau », « plan de reconstitution », « gestionnaire de CDS », « gestionnaire de réseau », « responsable d'équilibre » et « nomination ». Le terme « *balanceringsverantwoordelijke* » dans la version néerlandaise du code de bonne conduite 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'actuel règlement technique) 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'actuel règlement technique.

La CREG n'a plus classé les définitions par ordre alphabétique comme c'est le cas dans l'actuel règlement technique, mais par thème (législation, infrastructure, acteurs, ...). Ces « sujets » figurent entre crochets dans la liste des définitions à titre d'information, mais disparaîtront dans le code de bonne conduite final.

5.1.2. Titre 1.2 - Principes de base

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

17. L'article 3, § 1^{er} du code de bonne conduite repose sur l'article 4, § 1^{er} de l'actuel règlement technique. 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.

18. 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 sans délai les contrats types approuvés sur son site internet. Par rapport à l'article 4, § 2 du règlement technique actuel, 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 le règlement technique actuel. 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^{er}).

L'article 3, § 3 du code de bonne conduite reprend l'article 4, § 3 de l'actuel règlement technique. Il s'agit de l'obligation pour Elia de transmettre sans délai à la CREG les formulaires visés dans le présent

code de bonne conduite (formulaire de demande d'étude d'orientation, etc.), la CREG transmettant ses commentaires sur ces formulaires au gestionnaire du réseau de transport.

L'article 3, § 4 reprend l'article 4, § 4 de l'actuel règlement technique concernant la date d'entrée en vigueur des contrats types approuvés et de leurs modifications.

19. L'article 4, § 1^{er} 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.

20. 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.

21. 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 redispaching ou l'équilibrage) ou l'utilisation de la planification des indisponibilités pour déterminer la rémunération des services de reconstitution.

22. 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^{er}, dernier alinéa (concernant le plan de reconstitution) de l'actuel règlement technique 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.

23. 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^{er}, 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.

5.1.3. Titre 1.3. Informations, précautions à prendre pour préserver la confidentialité, publicité

24. Les articles 5 à 7 de l'actuel règlement technique 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.

5.1.4. 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

25. L'article 8 de l'actuel règlement technique 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.

5.1.5. Titre 1.5. Formalités

26. Les articles 15 à 20 de l'actuel règlement technique sont repris dans le 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.

5.2. LIVRES 2 À 7 - PROPOSITION D'ELIA DES CONDITIONS DE RACCORDEMENT ET D'ACCÈS AU RÉSEAU DE TRANSPORT³

5.2.1. Préambule

27. L'article 11, § 2, premier alinéa, de la loi électricité, qui entre en vigueur le 1^{er} 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 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. En même temps que la version française, Elia a fait part d'une modification qu'elle souhaitait apporter à la version néerlandaise. La version néerlandaise de la proposition d'Elia contient la version consolidée. Cette proposition (en néerlandais et en français) est ci-après dénommée « proposition d'Elia ».

28. De plus, l'article 15, § 1^{er}, 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.

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

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

30. 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

³ Les références aux parties, livres, articles dans la proposition d'Elia sont indiquées en italique dans ce projet de décision.

- 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

Elia a provisoirement conservé la numérotation des articles de l'actuel règlement technique, afin que la CREG puisse facilement voir quels articles sont repris de l'actuel règlement technique. Dans son projet de code de bonne conduite, qui fait actuellement l'objet d'une consultation publique, la CREG utilise une nouvelle numérotation, mais ajoute également entre crochets la numérotation de l'actuel règlement technique, afin de maintenir la traçabilité pour les acteurs du marché dans un souci de clarté. Bien entendu, la numérotation entre crochets disparaîtra dans le code de bonne conduite définitif.

Si la CREG fait référence dans le présent projet de 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.

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.

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.

31. Par rapport à l'actuel règlement technique, 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 non-paiement ».

En outre, la Partie 3, Livre 1 « Exigences techniques de raccordement » de l'actuel règlement technique 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^{er}, 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^{er}, 1^o, 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 de raccordement. 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 est une condition du raccordement au réseau de transport et relève donc de la compétence de la CREG.

32. 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'actuel règlement technique, 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^{er} 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 non-paiement » qui sont mûrs pour une mise à jour du code de bonne conduite.

Ici et là, quelques améliorations purement rédactionnelles sont apportées lorsque des dispositions de l'actuel règlement technique 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 du règlement technique actuel, 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 au règlement technique actuel, 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 ».

33. 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^{er} 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'actuel règlement technique 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.

34. La CREG n'a pas de remarques sur cette approche et accepte donc la proposition d'Elia dans la mesure où elle reprend des dispositions du règlement technique actuel, à l'exception de ce qui suit :

- 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 estime dès lors que *l'article 153, l'article 160, §§2 et 5, l'article 170, §1, l'article 32 et l'article 316, 6°* doivent 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.

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 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 souhaite que la phrase « *Si aucun accord n'est trouvé dans ce délai, le premier alinéa s'applique* » soit remplacée 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.
- A *l'article 172* 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.
- 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'actuel règlement technique, 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. »

- Elia a inclus l'article 199 de l'actuel règlement technique 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 60 du présent projet de décision) et il est donc supprimé dans la proposition d'Elia.
- Elia a inclus l'article 200 de l'actuel règlement technique dans sa proposition. Les paragraphes 1^{er} 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 61 du présente projet de 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, dans un délai de douze mois à compter de l'entrée en vigueur du code de bonne conduite, de nouvelles propositions de contrats types pour le responsable de la programmation et pour le responsable de la planification des indisponibilités.
- 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.
- A *l'article 209, §1^{er}, 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 ;
- *L'article 219, §4* de la proposition Elia énumère les éléments à reprendre dans le contrat type du responsable d'équilibre. La CREG supprime un élément de la liste et y ajoute 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 non-paiement ou de 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.

- *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 du règlement technique actuel).

- 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^{er}* 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^{er}* 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*). La proposition de loi portant le Livre 5 « Les obligations » du Code civil, adopté à la Chambre le 6 avril 2022, remplace les termes « clauses pénales » par les termes « clauses indemnitaires ».

- La CREG adapte la formulation de l'*article 248* en ce sens que l'obligation pertinente de mettre à disposition du gestionnaire de réseau de transport de la puissance active disponible pour le redispatching incombe à l'utilisateur du réseau de transport (et non au « responsable de la programmation »). De même, tout utilisateur du réseau de transport (et non responsable de la programmation) peut offrir sur une base volontaire de l'énergie pour le redispatching au gestionnaire du réseau de transport. En vertu de l'*article 242bis*, l'utilisateur du réseau de transport peut alors choisir de faire effectuer l'offre effective d'énergie disponible pour le redispatching 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 ajoute à l'*article 248, § 3* la référence à un modèle d'annexe dans le contrat type pour le responsable de la programmation afin de formaliser les limites pertinentes ou les modalités de détermination de ces limites que le gestionnaire de réseau concerné peut imposer en cas d'offre volontaire pour le redispatching d'énergie disponible sur les unités de consommation.
- 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.
- La CREG supprime *les articles 261, 262 et 262bis* de la proposition d'Elia (voir paragraphe 22 du présent projet de 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.
- 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 du règlement technique actuel. 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^{er} et 3, 347, 349, §1^{er} 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'actuel règlement technique 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.
- *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.
- 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, soit en vue d'un simple réaménagement sans modification de fond, comme à *l'article 219, §4, 1°*. Ces modifications ne concernent pas le fond de la proposition d'Elia et ne sont donc pas mentionnées et expliquées séparément dans ce projet de décision.

La CREG a indiqué les modifications qu'elle apporte à la proposition d'Elia en réponse à ces commentaires dans les modifications de suivi de la proposition d'Elia ci-jointe.

35. L'évaluation ci-dessous de la proposition d'Elia par la CREG concerne les articles repris de l'actuel règlement technique qui ont été modifiés dans la proposition d'Elia au-delà des modifications purement rédactionnelles visées au paragraphe 32 du présent projet de 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 les exigences techniques du contrat de raccordement 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 non-paiement ».

5.2.2.1. *Les règles proposées par Elia pour mettre en œuvre les exigences techniques fixées dans le règlement technique du contrat de raccordement.*

36. Le Livre 1 de la Partie 3 de l'actuel règlement technique 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.

37. 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 sur le réseau de transport, le contrat de responsabilité pour la programmation sur le réseau de transport et/ou le contrat de responsabilité pour la planification des indisponibilités sur le réseau de transport. 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 de responsable de la programmation sur le réseau de transport et le contrat de responsable de planification des indisponibilités sur le réseau de transport.

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 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. 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.

38. 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 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.

5.2.2.2. En ce qui concerne le thème de la modernisation substantielle

39. Cette question est actuellement encore réglementée par les articles 159, 161 à 163 de l'actuel règlement technique, mais relève du code de bonne conduite puisque la procédure de modernisation substantielle se déroule dans le cadre d'une demande de raccordement.

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'actuel règlement technique, 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'actuel règlement technique 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.

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.

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 $\geq 110\text{kV}$). 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.

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^{er}, troisième alinéa, de la proposition Elia 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. Toutefois, il est préférable de clarifier ce point dans le texte, ce que fait la CREG en ajoutant les termes « du raccordement ». En outre, dans un souci d'exhaustivité, le terme « de l'utilisateur du réseau de transport » est systématiquement ajouté à « installation ». Selon la CREG, cela ne nécessite pas une proposition modifiée d'Elia, mais constitue simplement des clarifications textuelles destinées à mieux refléter les intentions.

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^{er}. La CREG pense que la référence au paragraphe 1^{er} est une erreur et qu'Elia voulait faire référence au paragraphe 2. Dans un souci d'exhaustivité, la CREG complète la référence à l'article 4.1, a) des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC par une référence au paragraphe 1^{er}, étant donné que ce paragraphe contient des détails sur cet article 4.1, a) des codes de réseau européens RfG, DCC et HVDC. Selon la CREG, cela ne nécessite pas non plus une proposition modifiée d'Elia, car il s'agit simplement d'une correction, soit un complément rédactionnel.

L'ensemble des modifications apportées par la proposition d'Elia aux dispositions pertinentes de l'actuel règlement technique 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 la réglementation proposée avec les modifications rédactionnelles discutées ci-dessus.

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

40. L'article 198 de l'actuel règlement technique 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 non-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. »

Une nouvelle disposition importante est ajoutée dans la proposition d'Elia, remplaçant l'article 198 de l'actuel règlement technique. Ce nouvel article contient une définition de « la situation de non-paiement ou de 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'actuel règlement technique est supprimée. C'est logique puisqu'Elia a entre-temps soumis à l'approbation des régulateurs compétents une proposition de type d'accord d'accès qui prévoit déjà une telle procédure. L'analyse de cette proposition est en cours au moment de la rédaction de ce projet de décision.

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 non-paiement ou de détérioration de la situation financière se produit selon deux scénarios analogues, qui sont brièvement résumés ci-après:

- 1) lorsque la partie concernée a épuisé les voies de recours pour recouvrer une dette, ou pour couvrir le risque de paiement, pendant le délai de recours contractuel qui lui est accordé dans le contrat mentionné,
- 2) 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.

La CREG constate que la définition de « non-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. La CREG peut donc accepter la définition proposée.

La CREG est toutefois d'avis que le terme « utilisateur du réseau » doit toujours être remplacé 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.

L'application dans la pratique de la procédure de dépôt 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.

5.2.2.4. En ce qui concerne le thème « raccordements partagés ».

41. Cette question est actuellement encore régie par les articles 154 à 156 de l'actuel règlement technique, 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'actuel règlement technique 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.

42. 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 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 :

- a) via un nouveau raccordement partagé, demandé en commun accord par les demandeurs de raccordement concernés,
- b) 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. 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.

43. *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.

44. *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.

La CREG souhaite, d'un point de vue purement rédactionnel, apporter 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. »

Selon la CREG, ces améliorations rédactionnelles ne nécessitent pas une modification de la proposition d'Elia, précisément parce qu'elles comportent simplement des modifications purement rédactionnelles.

45. *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'actuel règlement technique.

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 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 ».

46. *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.

47. *L'article [159]* de la proposition d'Elia prévoit, par analogie avec l'article 156 de l'actuel règlement technique, 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^{er}, 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.

48. *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. Toutefois, le terme « utilisateurs du réseau » doit être remplacé par « utilisateurs du réseau de transport ». Selon la CREG, il s'agit d'une erreur rédactionnelle dans le chef d'Elia qui ne nécessite pas de proposition adaptée, mais une simple correction.

Dans ce cadre, il convient également de mentionner *l'article 267, §1^{er}*, 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.

49. 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'actuel règlement technique 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 ».

50. Compte tenu de ce qui précède, la CREG peut globalement accepter la réglementation relative aux raccordements partagés proposée par Elia, étant donné qu'elles contiennent effectivement des clarifications importantes par rapport au règlement technique actuel, mais souhaite améliorer quelques points rédactionnels mineurs dans les projets des *articles [156] et [160]* (voir ci-dessus). Elle souhaite également, à *l'article [154]*, remplacer les termes « in het voorkomend geval » par les termes « in voorkomend geval ». Selon la CREG, cela ne nécessite pas une proposition adaptée d'Elia, étant donné que ces adaptations servent à clarifier le texte sans avoir d'impact sur le fond de la proposition d'Elia.

En tout état de cause, la CREG souhaite évaluer l'application par Elia de cette réglementation, 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 qui partage un raccordement avec Elia 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.

5.2.3. Conclusion sur la proposition d'Elia

51. La CREG peut approuver la proposition d'Elia concernant les procédures de raccordement (*partie 2, livre 2.1* de la proposition d'Elia), soumise pour approbation, en application de l'article 15, § 1^{er}, premier alinéa, de la loi électricité.

Comme expliqué au *partie 5.2.2* du présent projet de décision (plus précisément aux paragraphes 34 (premier tiret), 39 et 41 à 50 du présent projet de décision), la CREG souhaite néanmoins améliorer un certain nombre de dispositions d'un point de vue rédactionnel ou clarifier certains points sans pour autant affecter le fond de la proposition d'Elia. Ces modifications sont indiquées par un marquage (« track changes ») dans la *Partie 2, livre 2.1* de la proposition d'Elia, qui figure à l'annexe 2 du présent projet de décision. 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.

52. 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 également indiquées au moyen d'un marquage (« track changes ») dans la proposition d'Elia en annexe 2 du présent projet de décision. Pour la justification de ces adaptations, qui dans certains cas impliquent également une modification de fond, la CREG renvoie à ce qu'elle a exposé au point 5.2.2 du présent projet de 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 modifiée n'est requise de la part d'Elia (voir également le paragraphe 6 du présent projet de décision). Bien entendu, la justification des adaptations apportées par la CREG fait partie de la consultation publique.

5.3. LIVRE 8 - CONDITIONS DE FOURNITURE DE SERVICES AUXILIAIRES

5.3.1. Préambule

53. L'article 11, § 2, deuxième alinéa, de la loi électricité, qui entre en vigueur le 1^{er} 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 0, la CREG explique les conditions qu'elle fixe pour la fourniture de services auxiliaires.

En application de l'article 11, § 1^{er}, 4^o, 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 2021⁴ introduit une nouvelle définition du terme « service auxiliaire » à l'article 2, 101^o, 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.⁵

L'article 223 de l'actuel règlement technique 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 ;

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

⁴ Voir note de bas de page 1 ;

⁵ Sans toutefois supprimer l'ancienne définition de « service auxiliaire » de l'article 2, 45^o, 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.

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^{er}, 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).

5.3.2. Conditions de fourniture de services auxiliaires en général

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

55. 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, par exemple l'article 12^{quinquies} de cette loi. 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 proposés à des prix raisonnables justifiés par les coûts de fourniture du service auxiliaire.

56. 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 retrouvent aujourd'hui dans l'actuel règlement technique à l'article 234, quatrième alinéa, pour les services de puissance réactive, à l'article 236, § 1^{er}, cinquième alinéa, pour les services de reconstitution et à l'article 239, § 1^{er}, cinquième alinéa, pour les services de défense.

5.3.3. Conditions de fourniture de services d'équilibrage

57. Les dispositions relatives à la fourniture de services d'équilibrage sont contenues dans les articles 224 à 232 de l'actuel règlement technique.

58. Les dispositions suivantes de l'actuel règlement technique 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.

59. L'article 210, comme l'article 224, premier alinéa, de l'actuel règlement technique, précise que les services d'équilibrage comprennent l'énergie d'équilibrage et la capacité d'équilibrage.

60. L'article 211, comme l'article 199 de l'actuel règlement technique, traite des mesures prises par le gestionnaire du réseau de transport pendant l'exploitation du réseau pour maintenir l'équilibre du système.

61. L'article 212, comme l'article 200 du règlement technique actuel, 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'actuel règlement technique relative à l'impact de 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. 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.

62. 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.

63. L'article 213 concerne, comme l'article 228, §§ 3 et 4 de l'actuel règlement technique, 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 du règlement technique actuel, concerne l'analyse annuelle de la fourniture optimale de la capacité de réserve.

64. 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'actuel règlement technique) ainsi que la publication de toutes les offres de capacités individuelles.

65. L'article 216, §1, comme l'article 226, §1, de l'actuel règlement technique, 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^{er} de l'actuel règlement technique 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 68 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^{er} prévoit que les utilisateurs du réseau de transport ont l'obligation de conclure un contrat de 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'actuel règlement technique, concerne la fourniture de services d'équilibrage sur une base volontaire.

66. L'article 217, comme l'article 226 § 2 de l'actuel règlement technique, 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.

67. Les dispositions relatives à désignation du fournisseur de services d'équilibrage sont contenues dans les articles 226, §3 de l'actuel règlement technique. Cette disposition est reformulée dans le code de bonne conduite, conformément à la disposition relative aux autres services auxiliaires : l'article 218 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. Dans le même sens, la disposition transitoire de l'article 242 est également rédigée comme une obligation qui repose sur l'utilisateur du réseau de transport (et non plus sur le « fournisseur de services d'équilibrage » comme c'est le cas à l'article 226, § 1^{er} de l'actuel règlement technique), qui peut alors, en application de l'article 218, faire réaliser l'offre effective d'énergie disponible pour l'équilibrage par un tiers désigné comme fournisseur de services d'équilibrage.

68. 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 inclus dans l'article 230 § 1^{er} de l'actuel règlement technique.

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'actuel règlement technique 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, à l'avenir, un utilisateur du réseau de transport aura toujours l'obligation de fournir un certain service 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 également être clairement décrit dans le contrat type.

69. L'article 220, comme l'article 231 de l'actuel règlement technique, 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.

5.3.4. Conditions de fourniture de services de puissance réactive

70. Les services dont il est question ici sont désignés dans l'actuel règlement technique 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.

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.

71. Les dispositions relatives à la fourniture de services de puissance réactive sont reprises à l'article 234 de l'actuel règlement technique. La CREG a retravaillé ces dispositions 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^{er} et 2 traite de cette participation obligatoire ou volontaire aux services de puissance réactive.

72. 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'actuel règlement technique restent en vigueur mais seront clarifiées si nécessaire. L'application de ces dispositions dans la pratique donne 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'actuel règlement technique 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 est prévue dans l'actuel règlement technique à l'article 85, §2, troisième alinéa, et transférée dans le code de bonne conduite via l'article 52.
- 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 est prévue dans l'actuel règlement technique à l'article 85, § 2, troisième alinéa, et transférée dans le code de bonne conduite via l'article 52.

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. L'article 221, § 2 du code de bonne conduite en constitue la base. 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 le projet de décision 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 en 2023, sur lequel une consultation publique⁶ est actuellement en cours.

73. D'autres principes de l'article 234 de l'actuel règlement technique 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 code de bonne conduite indique 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^{er}, comme l'article 234, cinquième alinéa, de l'actuel règlement technique, détermine quelle partie offre les services de puissance réactive. L'article 222, § 2, stipule en 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'actuel règlement technique 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 »).

74. 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 après approbation par la CREG. 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

⁶ La consultation publique de ce projet de décision est disponible par <https://www.creg.be/fr/consultations-publiques/les-objectifs-a-atteindre-par-la-sa-elia-transmission-belgium-en-2023-dans>

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. Le code de bonne conduite exige que le gestionnaire du réseau de transport soumette une première proposition formelle de ces règles à la CREG pour approbation dans les 12 mois suivant son entrée en vigueur.

5.3.5. Conditions de fourniture de services de reconstitution

75. Les dispositions relatives à la fourniture de services de reconstitution sont reprises à l'article 236 de l'actuel règlement technique.

76. 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.

77. 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 dans un délai de trois mois à compter de l'approbation du plan de reconstitution concerné par le ministre.

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 une proposition à cet effet à la CREG pour approbation dans les trois mois suivant l'approbation du plan par le ministre. De cette manière, les obligations d'Elia en termes de calendrier sont transparentes dès le départ, afin de créer un cadre contractuel correct. Une période de trois mois doit certainement suffire, puisque les plans sont faits sur proposition d'Elia et qu'Elia peut donc les anticiper (rétroplanning).

78. Les principes suivants de l'article 236 de l'actuel règlement technique sont repris dans le code de bonne conduite :

- L'article 226, § 1^{er}, comme l'article 236, § 1^{er}, premier alinéa de l'actuel règlement technique, 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^{er}, deuxième à quatrième alinéa, de l'actuel règlement technique 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^{er}, tout comme l'article 236, § 2, cinquième alinéa de l'actuel règlement technique, détermine quelle partie offre les services de reconstitution.

79. 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.

80. L'article 228 énumère les éléments minimaux à inclure dans le contrat type pour les services de reconstitution. Cette liste est 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 »).

5.3.6. Conditions de fourniture de services de défense

81. Les dispositions relatives à la fourniture de services de défense sont reprises à l'article 239 de l'actuel règlement technique.

82. 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.

83. 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 dans un délai de trois mois à compter de l'approbation du plan de défense du réseau concerné par le ministre.

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

84. Les principes suivants de l'article 239 de l'actuel règlement technique sont repris dans le code de bonne conduite :

- L'article 230, § 1^{er}, comme l'article 239, § 1^{er}, premier alinéa de l'actuel règlement technique, 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^{er}, deuxième à quatrième alinéa, de l'actuel règlement technique 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'actuel règlement technique, détermine quelle partie offre les services de défense.

85. 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.

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

86. L'article 11, § 2, deuxième alinéa, de la loi électricité, qui entre en vigueur le 1^{er} 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.

87. Dans cette partie 5.4 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.

88. La CREG entend par « infrastructures transfrontalières » les interconnecteurs visés à l'article 2, 7^o 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 visées à l'article 2, 55^o, de la loi et donne une définition dans ce sens à l'article 1^{er} du code de bonne conduite.

89. 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 1^{er} 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.

90. 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 sans délai les conditions approuvées sur son site internet.

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

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

92. Par analogie avec l'article 369 de l'actuel règlement technique, 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.

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'actuel règlement technique, 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.

5.6. LIVRE 11 – DISPOSITIONS FINALES

93. La Partie 11 « Dispositions finales » de l'actuel règlement technique contient 5 Livres, le Livre 1^{er} 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.

94. 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.

95. 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).

96. 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 ».

97. 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 à ce qu'elle a expliqué à ce sujet dans le paragraphes 41 à 50 du présent projet de décision.

98. La CREG a analysé les dispositions transitoires contenues dans les articles 372 à 375 de l'actuel règlement technique 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.

99. 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. Il est prévu 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.

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.

100. 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'actuel règlement technique 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. 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. 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.

101. Comme expliqué au paragraphe 655 de ce projet de décision, l'article 242 contient une disposition transitoire afin de maintenir l'obligation actuelle de l'article 226, § 1^{er} de l'actuel règlement technique en attendant l'entrée en vigueur de la prochaine proposition de modification du ou des contrats types pertinents pour les services d'équilibrage.

102. L'article 243 maintient, similaire à l'article 377 de l'actuel règlement technique, 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 pour la responsabilité pour la programmation et la responsabilité pour la planification des indisponibilités qu'Elia doit soumettre à la CREG pour approbation dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur du code de bonne conduite.

103. L'article 244 maintient *mutatis mutandis* la disposition transitoire contenue dans l'article 375 de l'actuel règlement technique pour les demandes qui y sont visées et qui ont été soumises en application de l'actuel règlement technique avant l'entrée en vigueur du code de bonne conduite.

104. 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).

6. 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^{er}, premier alinéa et 23, § 2, deuxième alinéa, 46° à 48°,

Vu la version néerlandaise de la proposition d'Elia soumise le 16 mai 2022,

Vu la version française de la proposition d'Elia soumise par lettre du 3 juin 2022, ainsi qu'une correction de la version néerlandaise,

Vu l'analyse et l'exposé repris dans la partie 5 de la présente décision ;

la CREG décide d'approuver la partie « procédures de raccordement » contenue dans la proposition d'Elia avec les modifications rédactionnelles et les clarifications, indiquées au moyen de track changes, dans l'annexe 2,

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



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

Projet de code de bonne conduite

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 visée au point 1 avec modifications apportées par la CREG en *track changes***
- 4. Version française visée au point 2 avec modifications apportées par la CREG en *track changes***
- 5. Note d'accompagnement d'Elia du 16 mai 2022**

ANNEXE 3

Répartition informelle entre l'actuel règlement technique et le code de bonne conduite, telle que discutée avec la Direction générale de l'Énergie et utilisée comme point de départ pour le projet de code de bonne conduite

Article de l'actuel règlement technique	Maintien dans le règlement technique	Transfert vers le code de bonne conduite
Partie 1 - Généralités		
Articles 1 - 2	X	X
Articles 3 - 4		X
Articles 5 - 7	X	X
Article 8		X
Articles 9 - 13	X	
Article 14		Matière relevant du code de bonne conduite, mais supprimée car inutile par rapport aux NC E&R.
Articles 15 – 19	X	X
Article 20		X
Article 21 – 22	X	
Partie 2 : Données de planification du réseau		
Articles 23 - 24		X
Partie 3. Raccordement		
Livre 1. Exigences techniques de raccordement		
Article 35	X	
Article 36	X	X (§ 2 largement)
Article 37		X
Articles 38 - 124	X (principalement)	(paragraphe ou phrase occasionnels repris dans le code de bonne conduite)
Articles 125 - 135	X	
Livre 2. Réalisation d'un raccordement		
Articles 136 - 187		X
Partie 4 - Accès au réseau de transport pour un utilisateur du réseau de transport		
Articles 188 - 197		X
Partie 5. Équilibre		
Articles 199 - 210		X
Articles 211 - 213		Matière relevant du code de bonne conduite, mais déjà transférée en application de l'article 376
Articles 214 - 219		X
Article 220		Matière relevant du code de bonne conduite, mais supprimée car inutile

Articles 221 - 222		X
Article 223	X	
Articles 224 - 232		X
Partie 6 - Gestion du réseau de transport		
Articles 233 - 234		X
Article 235	X	
Article 236	X (§ 1 ^{er} , cinquième alinéa : lien vers le plan de reconstitution)	X
Articles 237 - 238	X	
Article 239	X (§ 1 ^{er} , cinquième alinéa : lien vers le plan de défense du réseau)	X
Article 240	X	
Articles 241 - 253		X
Articles 254 - 260	X	
Article 261	X	X (§ 2, dernier alinéa : lien vers les contrats types)
Article 262	X	X (§ 1 ^{er} , dernier alinéa : lien vers les contrats types)
Articles 263 - 264	X	
Partie 7. Relevé des compteurs et mesures		
Articles 265 - 273		X
Articles 274 - 275	X	
Article 276		X
Articles 277 - 278	X	
Articles 279 - 291		X
Article 292	X	
Articles 293 - 312		X
Partie 8 : Modalités spécifiques entre le gestionnaire de transport et les gestionnaires d'un réseau public de distribution.		
Article 313	X (deuxième alinéa)	X (premier alinéa)
Articles 314 - 315	X (si pertinent)	
Articles 316 - 320		X
Article 321	X	
Articles 322 - 324	X	X
Articles 325 - 326	X	
Article 327		X
Articles 328 - 329	X	
Article 330	X	X (lien vers l'accord de collaboration)
Article 331	X	
Article 332	X	X (lien vers l'accord de collaboration)
Articles 333 - 335		X
Article 336	X	
Articles 377 - 338		X
Partie 9. 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		
Articles 339 - 340		X

Article 341	X	
Articles 342 - 353		X
Partie 10. Enregistrement des données		
Articles 354 - 365		X
Articles 366 - 367	X	
Partie 11 Dispositions finales		
Article 368	X	
Articles 369 - 370	X	X
Article 371	X	
Articles 372 - 375		X
Article 376		Matière relevant du code de bonne conduite, mais plus pertinente
Article 377		X
Article 378	X	
Article 379		Matière relevant du code de bonne conduite, mais plus pertinente
Articles 380 - 381	X	
Annexes 1 et 2	X	
Annexe 3		X