



Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz
rue de l'Industrie 26-38
1040 Bruxelles
Tél. : 02/289.76.11
Fax : 02/289.76.09

COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ

DECISION

(B)071213-CDC-736

relative à

*'la demande d'approbation du programme
indicatif de transport de la S.A. FLUXYS
relatif à ses activités d'acheminement
pour la période 2008-2009'*

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

13 décembre 2007

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur la base de l'article 9 de l'arrêté royal du 4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel (ci-après : le code de bonne conduite), le programme indicatif de transport 2008-2009 de la S.A. FLUXYS pour son activité d'acheminement, introduit pour approbation auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 26 novembre 2007 et modifié par une série d'amendements transmis par porteur avec accusé de réception le 7 décembre 2007.

La décision ci-dessous est organisée en quatre parties. La première partie est consacrée au cadre légal. La deuxième partie expose les antécédents de la présente décision. La troisième partie examine si la proposition respecte le prescrit de l'article 9 du code de bonne conduite et si elle est compatible avec les principales conditions d'accès au réseau de transport de la S.A. FLUXYS, approuvées par la CREG par sa décision (B)041220-CDC-244/3 du 20 décembre 2004 relative à la demande d'approbation des principales conditions d'accès au réseau de transport de la S.A. FLUXYS (ci-après : les principales conditions d'acheminement). La quatrième partie enfin contient la conclusion.

Cette décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 13 décembre 2007.

///

I. CADRE LEGAL

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

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

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

3. Le contenu du programme indicatif de transport doit être totalement compatible avec les principales conditions d'accès, établies en vertu de l'article 10 du code de bonne conduite. En effet, les principales conditions d'accès sont les règles que l'entreprise de transport doit respecter dans tout contrat de service.

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

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

Le programme indicatif de transport doit notamment contenir la description de tous les services soumis à des tarifs régulés (paragraphe 7 de la décision du 21 décembre 2006). Sans une définition univoque des services, l'application de tarifs régulés ne supprimerait pas le risque de discriminations entre utilisateurs de réseau. En effet, le gestionnaire du réseau de transport pourrait offrir, à tarif égal, des services à contenu différent.

5. Le 1^{er} juin 2005, la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz) a été modifiée par la loi portant modification de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (Moniteur belge, 14 juin 2005). L'article 24 de cette loi remplace l'article 15/5, §3, de la loi gaz par un article 15/5undecies qui modifie le cadre légal du code de bonne conduite. Comme le signalent les travaux préparatoires de cette loi¹ « quelques dispositions ont été ajoutées. Ainsi, le code de bonne conduite définit aussi :

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

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

- les règles et l'organisation du marché secondaire sur lequel les utilisateurs du réseau négocient entre eux la capacité et la flexibilité et sur lequel les gestionnaires peuvent également acheter de la capacité et de la flexibilité ;

- les principes de base relatifs à l'organisation de l'accès aux hubs.

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

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

¹ Documents parlementaires, Chambre, session 2004-2005, n° 1595/001, Exposé de motifs, p. 23.

II. ANTECEDENTS

8. La CREG a approuvé le programme indicatif de transport soumis par la S.A. FLUXYS pour la période 2007-2008 par sa décision (B)061221-CDC-565/3 du 21 décembre 2006 (ci-après : la décision du 21 décembre 2006). Cette approbation était toutefois limitée à l'année 2007. Au paragraphe 23 de la décision du 21 décembre 2006, la CREG a demandé à la S.A. FLUXYS de lui remettre une proposition de programme indicatif de transport 2008-2009 au plus tard le 30 avril 2007.

9. La S.A. FLUXYS a introduit cette proposition auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 29 juin 2007, suivie d'une nouvelle version remplaçant la précédente, par porteur avec accusé de réception également, le 26 novembre 2007. Cette proposition a été introduite, sur base de l'article 9 du code de bonne conduite, sous la forme de trois documents distincts, à savoir :

- une proposition de programme indicatif de transport pour la période 2008-2009 ;
- une proposition de programme indicatif de stockage au stockage de Loenhout et au stockage de GNL de Dudzele pour la période 2008-2009 ;
- une proposition de programme indicatif de transit pour la période 2008-2009.

10. La présente décision se prononce sur la proposition acheminement, les propositions stockage et transit faisant l'objet de décisions séparées.

11. Une série d'amendements à la proposition de programme indicatif de transport 2008-2009 pour l'activité d'acheminement ont été introduits le 7 décembre 2007, par porteur avec accusé de réception. La présente décision donc considère donc le document relatif à l'activité d'acheminement soumis le 26 novembre 2007, tel qu'amendé par le courrier du 7 décembre 2007 (ci-après : la proposition acheminement)

III. ANALYSE DE LA PROPOSITION ACHEMINEMENT DE LA S.A. FLUXYS

III.A. CONSIDERATIONS GENERALES

12. Des études sont en cours concernant la méthodologie de calcul des capacités utilisables, la détermination des besoins opérationnels de l'opérateur du réseau, la synergie entre l'activité de transit et de transport domestique, etc. L'acceptation des termes de la proposition ne préjuge pas de l'issue de ces études, et des conséquences que ces études auront sur les décisions futures de la CREG. Il en va de même *a fortiori* pour les conséquences des modifications attendues du code de bonne conduite.

13. Sauf mention contraire, l'analyse ci-dessous est structurée conformément à la succession des chapitres et titres de la proposition acheminement.

14. Afin d'améliorer la lisibilité de la présente décision, un certain nombre d'erreurs matérielles mineures sont corrigées dans le texte en annexe de la présente décision sans que ces corrections y soient explicitement mentionnées.

15. La CREG ne se prononce pas sur les deux annexes, « Calcul des Capacités Offertes » et « Calcul des Quantités de Référence », jointes à la proposition acheminement.

III.B. PROGRAMME INDICATIF DE TRANSPORT DE LA S.A. FLUXYS POUR SON ACTIVITE D'ACHEMINEMENT ('PROGRAMME INDICATIF D'ACHEMINEMENT')

Chapitre 1 – Définitions

16. Comme indiqué au paragraphe 9 de la décision du 21 décembre 2006, la CREG accepte, et même encourage, le principe selon lequel les définitions sont fournies dans un document séparé du programme indicatif de transport, à condition que les définitions des termes utilisés dans le programme indicatif de transport ne soient pas modifiées sans l'approbation explicite de la CREG. En effet, la CREG considère que le glossaire de définitions, même s'il est publié séparément du programme indicatif de transport, fait partie intégrante de celui-ci, tout au moins en ce qui concerne les définitions des termes y relatifs.

Chapitre 2 – Introduction

17. La S.A. FLUXYS précise au chapitre 2 de la proposition acheminement que les dates d'introduction des nouveaux services ne sont données qu'à titre indicatif. La CREG demande à la S.A. FLUXYS d'être informée de tout délai éventuel d'introduction d'un nouveau service par rapport à la date indiquée dans la proposition acheminement, dès qu'elle a connaissance de ce délai.

Chapitre 5 – Services de capacité et de flexibilité

5.1 Capacités d'entrée

18. La CREG rappelle (cf. paragraphe 13 de la décision du 21 décembre 2006) l'obligation légale pour la S.A. FLUXYS d'offrir un service « day-ahead » ferme, conformément à l'article 8, alinéa 3, du code de bonne conduite. La S.A. FLUXYS indique, aux §§5.1.1.1 et 8.1 de la proposition acheminement, qu'il sera possible de réserver de la capacité ferme pour une durée de 1 jour. La CREG suppose, bien que ce ne soit pas explicite dans la proposition acheminement, qu'il sera possible de réserver cette capacité la veille de sa mise à disposition.

19. La S.A. FLUXYS indique au §5.1.4.1 que la capacité d'entrée interruptible opérationnelle offerte sur son réseau au niveau terminal GNL de Zeebrugge est de 150.000 Nm³/h. Cette capacité correspond à la capacité d'émission interruptible réservée par la S.A. FLUXYS au terminal GNL en sa qualité d'opérateur du réseau de transport adjacent afin d'équilibrer son réseau et pour exécuter l'*operator balancing agreement* d'application entre le réseau de la S.A. FLUXYS et le terminal méthanier de la S.A. FLUXYS LNG.

Il est également prévu dans le programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS LNG que la S.A. FLUXYS réserve, dans le même cadre, de la capacité d'émission additionnelle (ferme). La CREG constate que la S.A. FLUXYS n'offre pas la capacité d'entrée interruptible opérationnelle correspondante sur son réseau. La CREG estime que toutes les capacités réservées par la S.A. FLUXYS grâce à un droit d'accès prioritaire doivent, en règle générale, être offertes au marché comme capacité d'entrée interruptible opérationnelle sur son réseau de transport. La CREG accepte, compte tenu des variations des réservations de capacité d'émission additionnelle de la S.A. FLUXYS au terminal GNL au cours de l'année 2008, que la capacité d'entrée correspondante ne soit pas reprise dans le programme indicatif d'acheminement pour l'année 2008. Elle se réserve toutefois le droit de revoir sa position lors de l'examen du programme indicatif d'acheminement couvrant la période 2009-2010.

20. La S.A. FLUXYS propose, au §5.1.6, d'adapter la règle d'allocation de la capacité en cas de congestion sur un point d'entrée en acceptant une restitution par un affréteur de la capacité d'entrée dont il n'a plus besoin en ce point et en appliquant ensuite une règle de priorité de traitement des demandes lors de l'allocation des capacités nouvellement disponibles. La CREG accepte cette approche comme solution de court terme dans le cadre du problème actuel de congestion.

La CREG requiert toutefois de la S.A. FLUXYS de lui présenter pour le 14 janvier 2008 au plus tard sa politique proactive de congestion, en application de l'article 45 du code de bonne conduite et comme demandé précédemment par la CREG dans son courrier du 26 novembre 2007 (réf. 20071126219 – MRA), en tenant compte des mesures potentielles exposées dans ledit courrier. La CREG se réserve le droit d'exiger des mesures complémentaires de la part de la S.A. FLUXYS sur base de l'examen de la politique proactive de congestion présentée par la S.A. FLUXYS.

5.2 Capacités de prélèvement

21. La S.A. FLUXYS décrit, au §5.2.3.2, la catégorie de clients « NDM ». La CREG s'étonne, compte tenu des progrès réalisés en matière de télémesure, de ce que certains clients directement raccordés au réseau de transport de gaz naturel ne soient toujours pas télémesurés. Aussi invite-t-elle la S.A. FLUXYS à veiller à ce que le nécessaire soit fait pour mettre un terme à cette situation et de la tenir informée des démarches effectuées dans ce cadre.

22. Au §5.2.7.1, la S.A. FLUXYS décrit le service de capacité de prélèvement conditionnelle. La condition d'interruption est liée à la température équivalente (facteur Y). La

CREG rappelle le souhait formulé au paragraphe 14 de la décision du 21 décembre 2006 et demande que ce facteur Y soit publié.

23. Aux §§5.2.10.2 et 5.2.16.2, la S.A. FLUXYS indique les quantités de *Rate Flexibility* de base, de *Rate Flexibility* complémentaire et de flexibilité de base qui sont allouées automatiquement aux affréteurs souscrivant de la capacité de prélèvement « MBT ». La CREG s'étonne de ce que ces quantités soient aussi élevées pour l'approvisionnement d'un client MBT, présentant par définition un profil de prélèvement suffisamment très « plat », que pour un client classique, dont la consommation est beaucoup plus variable. Aussi la CREG demande-t-elle à la S.A. FLUXYS de revoir pour la période 2009-2010 la nécessité d'associer aux capacités de prélèvement MBT la même quantité de flexibilité qu'aux autres capacités de prélèvement, afin de refléter les besoins effectifs relatifs à chaque catégorie de clients.

5.3 Capacités de transfert

24. La S.A. FLUXYS fournit, au §5.3.1.1, un tableau décrivant la nature des capacités de transfert entre deux zones d'équilibrage. Les données reprises dans ce tableau résultent de simulations réalisées par la S.A. FLUXYS que la CREG n'a pas été en mesure de vérifier. Aussi la CREG émet-elle une réserve sur le contenu de ce tableau.

25. La CREG rappelle qu'elle souhaite que l'offre de services d'acheminement évolue vers un véritable système '*entry-exit*', sans qu'il y ait la moindre relation contractuelle entre les capacités d'entrée et de prélèvement. La CREG rappelle également que la règle actuelle de *capacity matching*, exposée au §5.5.1, contrevient à l'article 8 du règlement européen 1775/2005 et à l'article 24 du code de bonne conduite. La CREG accepte provisoirement une telle règle, à cause de la situation de congestion prévalant sur le réseau belge. Comme elle l'avait déjà formulé au paragraphe 17 de la décision du 21 décembre 2006, la CREG demande que cette règle évolue, dès que possible, vers la suivante :

- i. Capacité d'entrée achetée sur le marché primaire
 - Capacité d'entrée vendue sur le marché secondaire $\leq \alpha$ * Capacité de prélèvement
- ii. Capacité d'entrée achetée sur le marché primaire
 - + Capacité d'entrée achetée sur le marché secondaire $\geq \beta$ * Capacité de prélèvement

Les coefficients α et β pourront évoluer en fonction de la disponibilité des capacités d'entrée notamment, afin d'éviter la surréservation de capacité d'entrée en cas de congestion par exemple. Avec cette règle, les affréteurs disposant de capacité d'entrée inutilisée pourront la

proposer sans limite sur le marché secondaire, comme le prévoit l'article 46 du code de bonne conduite. La CREG ne s'oppose toutefois pas à ce que cette règle soit complétée de manière à s'assurer que la capacité totale souscrite à l'entrée par un affréteur soit au moins égale à la somme de ses capacités de prélèvement ferme SLP :

- iii. Capacité d'entrée ferme totale (primaire + secondaire) \geq Capacité de prélèvement ferme SLP

La CREG est consciente que ceci ne peut être fait immédiatement, en particulier en raison de la situation actuelle de congestion sur le réseau de transport, mais demande à la S.A. FLUXYS de lui présenter un projet d'évolution à moyen terme de son offre de services d'acheminement qui vise à introduire un vrai système 'entry-exit', tenant compte de sa politique de congestion établie en application de l'article 45 du code de bonne conduite (cf. paragraphe 20 de la présente décision).

Chapitre 6 – Services de base inclus dans les services de capacité

6.2 Service d'allocation

26. La S.A. FLUXYS utilise au § 6.2 les termes « terme de commodité », « settlement mensuel » et « scheduling fees ». Ces termes ne figurent pas dans la liste des termes fournie au chapitre 1 pour lesquels la S.A. FLUXYS renvoie au glossaire de définitions publié sur son site Internet. La CREG invite la S.A. FLUXYS à clarifier la signification de ces termes.

Chapitre 7 – Services complémentaires

7.2 Service de « Capacity Platform »

27. La description du service de *Capacity Platform* ne permet pas de comprendre le contenu exact de ce service. La CREG suppose qu'il s'agit d'une plateforme électronique visant à organiser et à automatiser les transactions sur le marché secondaire de capacité, établie en application de l'article 15/1, §1^{er}, 9^obis de la loi gaz. Ce service irait donc au-delà de la simple publication des offres et demandes de capacité sur le *bulletin board* présenté au §7.5.4. La CREG salue cette amélioration et encourage la S.A. FLUXYS à évoluer dans cette direction. Elle prie cependant la S.A. FLUXYS de détailler ce service dans son prochain programme indicatif d'acheminement.

IV. CONCLUSION

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

Vu l'analyse qui précède,

La CREG décide d'approuver le programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS portant sur la période 2008-2009 pour son activité d'acheminement, introduit auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 26 novembre 2007 et amendé par un courrier introduit le 7 décembre 2007 par porteur avec accusé de réception.

Le document approuvé, dans lequel certaines erreurs matérielles sont corrigées, est repris en annexe de la présente décision.

29. La CREG demande à la S.A. FLUXYS de publier au plus tard le 1^{er} janvier 2008 le programme de transport 2007-2008, en français et en néerlandais. La CREG suggère également de publier le programme indicatif de transport en anglais.

30. La CREG demande à la S.A. FLUXYS de déposer une proposition de programme indicatif de transport 2009-2010 pour approbation de la CREG au plus tard le 30 juin 2008.

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



Dominique WOITRIN
Directeur



François POSSEMIERS
Président du Comité de direction