



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)040617-CDC-245/3

relative à

'la demande d'approbation des principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG'

prise en application des articles 10 et 11 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

17 juin 2004

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur base des articles 10 et 11 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), les principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG, dont la version française a été déposée en en date du 27 mai 2004 et la version néerlandaise a été déposée en date du 4 juin 2004 (ci-après : les principales conditions).

Dans sa décision (B)040108-CDC-245 du 8 janvier 2004 relative à la demande d'approbation des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : décision du 8 janvier 2004), la CREG a décidé de rejeter les principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG introduites le 11 juillet 2003 (ci-après : les principales conditions initiales). Dans la décision précitée, la CREG a énuméré, article par article, les adaptations qui devaient être apportées afin que les principales conditions adaptées puissent être approuvées.

En date du 23 mars 2004 pour la version française et du 26 mars 2004 pour la version néerlandaise, la S.A. FLUXYS LNG a déposé des principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge adaptées (ci-après : les principales conditions adaptées). Dans sa décision (B)040513-CDC-245/2 du 13 mai 2003 relative à la demande d'approbation des principales conditions adaptées de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : décision du 13 mai 2004), la CREG a décidé d'approuver la majorité des principales conditions adaptées de la S.A. FLUXYS LNG et de rejeter un certain nombre de principales conditions adaptées. Dans la décision précitée, la CREG a énuméré, article par article, les motifs pour lesquels elle ne pouvait approuver les principales conditions adaptées et a imposé des principales conditions provisoires. En même temps, la S.A. FLUXYS LNG a été invitée à déposer des principales conditions pour le 17 juin 2004 au plus tard.

En application des articles 27 et 36, l'entreprise de l'entreprise de transport est tenue de communiquer les principales conditions approuvées par la CREG par voie électronique aux utilisateurs du réseau. Toutefois, le code de bonne conduite ne prévoit aucun délai dans lequel cette publication doit avoir lieu. Dans ces conditions, la CREG est d'avis qu'un délai raisonnable peut être accordé entre la notification de la décision et la publication des principales conditions approuvées. La CREG vérifiera le respect de ce délai raisonnable par la S.A. FLUXYS LNG avec la vigilance nécessaire.

La présente décision est organisée en trois parties. La première partie reprend le descriptif du cadre légal. La deuxième partie examine si les principales conditions tiennent compte des remarques formulées par la CREG dans ses décisions du 8 janvier 2004 et du 13 mai 2004. La troisième partie contient la décision proprement dite.

La présente décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 17 juin 2004.

////

I. CADRE LEGAL

I.1. DROIT D'ACCES AUX RESEAUX DE TRANSPORT

1. Aux paragraphes 1 à 3 inclus de sa décision du 13 mai 2004, la CREG a affirmé que le droit d'accès aux réseaux de transport, visé à l'article 15/5, §1^{er}, de la loi gaz, relève de l'ordre public.

Le droit d'accès aux réseaux de transport constitue en effet l'un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz¹. Il est essentiel que les clients finals et les fournisseurs de ceux-ci aient un accès garanti aux réseaux de transport et qu'ils puissent bénéficier de ce droit de manière non discriminatoire, afin de créer de la concurrence sur le marché du gaz et de permettre aux clients finals de choisir effectivement leur fournisseur de gaz. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz importées passent par les réseaux de transport. Un fournisseur ne peut effectivement fournir le gaz qu'il vend à son client que si lui et/ou son client ont accès aux réseaux de transport.

Ajoutons à cela qu'à quelques exceptions très locales près, les réseaux de transport constituent un monopole de fait, étant donné que les investissements effectués dans ces derniers représentent des *sunk costs* conséquents : les investissements représentent d'importants montants et peuvent difficilement être utilisés à d'autres fins que le transport de gaz naturel. En outre, la construction de l'infrastructure de transport se heurte à une grande résistance de la population ; l'obtention des autorisations de construction et autres, nécessaires à la construction de réseaux de transport concurrents aux réseaux existants est dès lors exclue *de facto*. Il n'est donc pas réaliste de supposer qu'un ou plusieurs nouveaux réseaux de transport seront construits en plus des réseaux de transport existants. Ceci explique la raison pour laquelle une seule grande entreprise de transport est active en Belgique (scindée, il est vrai, en plusieurs sociétés), laquelle assure le transport de gaz naturel nécessaire à l'approvisionnement de l'ensemble du pays.

L'analyse de la situation juridique avant l'entrée en vigueur de la loi gaz démontre également que le droit d'accès aux réseaux de transport constitue un pilier de base indispensable de la libéralisation du marché du gaz. Il n'existait, en effet, pas de législation sur le plan du

¹ Voir également le motif 7 de la directive 2003/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 98/30/CE, *J.O.*, L 176/57, qui stipule expressément que l'accès non discriminatoire au réseau de transport revêt une importance capitale pour l'accomplissement du marché intérieur du gaz naturel.

transport de gaz naturel octroyant un quelconque monopole à l'entreprise de transport historique, qui était également active sur le marché de la fourniture de gaz naturel. Pourtant, en tant qu'unique fournisseur, seule cette entreprise bénéficiait *de facto* d'un accès aux réseaux de transport. Le fait que les tiers n'eussent pas accès aux réseaux de transport résultait simplement du fait que cette entreprise de transport fut propriétaire de presque toutes les infrastructures de transport de gaz naturel en Belgique. C'est précisément en raison du droit de propriété de cette entreprise de transport que les tiers, à l'exception des clients finals qui étaient approvisionnés par cette entreprise de transport, n'avaient pas accès aux réseaux de transport. La loi gaz n'a pas imposé de changement à cette situation sur le plan du droit de la propriété : le droit de propriété de l'infrastructure de transport peut toujours rester aux mains d'une seule entreprise. Pour introduire la concurrence sur le marché du gaz, la loi gaz a choisi d'accorder un droit d'accès aux réseaux de transport à tous les clients éligibles, de même qu'aux fournisseurs de gaz naturel pour autant qu'ils fournissent aux clients éligibles.

Il est donc évident qu'ignorer ce droit essentiel d'accès aux réseaux de transport reviendrait à remettre en cause la libéralisation du marché du gaz.

2. Il ressort de l'article 15/5 de la loi gaz que la garantie effective du droit d'accès aux réseaux de transport est indissociablement liée au code de bonne conduite et à la régulation des tarifs de transport, visés respectivement à l'article 15/5, §§ 2 et 3, de la loi gaz. Le code de bonne conduite et la régulation des tarifs de transport visent à mettre en œuvre le droit d'accès aux réseaux de transport.

Conformément à l'article 15/5, §3, de la loi gaz, le code de bonne conduite règle l'accès aux réseaux de transport. Avec le code de bonne conduite, le législateur vise à éviter toute discrimination entre utilisateurs du réseau basée sur diverses raisons techniques non pertinentes, qui sont difficilement réfutables, voire irréfutables par les utilisateurs du réseau en raison de leur manque de connaissances spécialisées nécessaires en matière de gestion de réseaux de transport. Avec ce code, le législateur vise dès lors à trouver le juste équilibre entre les utilisateurs du réseau d'une part, et l'entreprise de transport d'autre part. Les intérêts des utilisateurs du réseau et de l'entreprise de transport ne sont, en effet, pas toujours convergents. Il existe dès lors un risque que l'entreprise de transport refuse l'accès à son réseau pour des raisons techniques non pertinentes. En effet, à l'inverse d'une entreprise privée, l'entreprise de transport ne doit pas viser à obtenir le plus grand nombre de clients dans le but de couvrir ses coûts et de réaliser de la sorte un bénéfice aussi élevé que possible. La régulation des tarifs pour l'accès aux réseaux et aux services auxiliaires et l'utilisation de ceux-ci, en vertu de l'article 15/5, §2, de la loi gaz, implique en effet que les

tarifs couvrent précisément la totalité de tous ses coûts réels raisonnables, de même qu'une marge bénéficiaire équitable établie par la CREG, quelle que soit l'intensité d'utilisation des réseaux de transport. De cette garantie de couverture de l'ensemble des coûts et de la marge bénéficiaire équitable naît en effet le risque que l'entreprise de transport essaye de refuser les utilisateurs du réseau pour lesquels la fourniture de service est plus compliquée ou qui représentent des risques techniques ou financiers accrus, et qu'elle tente de justifier son refus à l'aide d'arguments complexes mais non pertinents. Etant donné que le code de bonne conduite clarifie les obligations de l'entreprise de transport et des utilisateurs du réseau, il constitue la traduction technique du droit d'accès aux réseaux de transport, et relève par conséquent également de l'ordre public.

Le code de bonne conduite règle les principales conditions. Les principales conditions règlent également, tout comme le code de bonne conduite, le droit d'accès aux réseaux de transport, et relèvent dès lors également de l'ordre public. L'importance des principales conditions est en effet confirmée expressément par l'article 11, premier alinéa, du code de bonne conduite, en vertu duquel l'entreprise de transport ne peut utiliser son réseau de transport qu'après l'approbation par la CREG de ses principales conditions.

3. La complexité de la gestion des réseaux de transport a également des retombées sur la tarification de la fourniture de services proposée par l'entreprise de transport. Il est impossible, pour un utilisateur du réseau, de déterminer si les prix que l'entreprise de transport fixe de manière autonome, sont effectivement des prix corrects, et ce en raison du fait qu'il ne dispose ni de la spécialisation technique requise, ni des informations nécessaires. En outre, la plupart du temps, il ne peut pas comparer les prix d'une entreprise de transport à ceux d'autres entreprises de transport car l'entreprise de transport jouit d'un monopole de fait et les différents réseaux de transport nationaux peuvent fortement différer les uns des autres. C'est pourquoi l'article 15/5, §2, de la loi gaz garantit des tarifs non discriminatoires et transparents. L'article 15/5, §2, de la loi gaz garantit également que les tarifs de transport ne couvrent pas plus que les coûts réels raisonnables majorés de la marge bénéficiaire équitable. En effet, sans cette régulation des tarifs de transport, le droit d'accès aux réseaux de transport n'est pas effectivement garanti. L'accès aux réseaux de transport est limité non seulement par des tarifs discriminatoires, mais également par des tarifs trop élevés. En outre, des tarifs trop élevés peuvent créer une discrimination entre le fournisseur historique de gaz naturel d'une part et les autres utilisateurs du réseau d'autre part. Le fournisseur historique de gaz naturel appartient, en effet, au même groupe industriel que l'entreprise de transport. Le bénéfice généré par des tarifs trop élevés, à savoir la part de bénéfice dépassant la marge bénéficiaire équitable, profite en grande partie à ce groupe

industriel. Ce groupe pourra donc récupérer une partie des tarifs trop élevés. Les autres utilisateurs du réseau ne pourront faire de même, ou alors dans une mesure beaucoup moins importante, étant donné qu'ils ne sont pas actionnaires de l'entreprise de transport ou qu'ils en sont des actionnaires plus petits. Il va de soi que des tarifs de transport discriminatoires ou trop élevés sapent *de facto* le droit d'accès aux réseaux de transport. La régulation des tarifs de transport relève dès lors aussi de l'ordre public.

I.2. PROCEDURE D'APPROBATION DES PRINCIPALES CONDITIONS

4. Conformément à l'article 10 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport doit rédiger les principales conditions d'accès à son réseau de transport.

Conformément à l'article 15/14, §2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz, la CREG doit approuver les principales conditions d'accès aux réseaux de transport. Ceci est spécifié à l'article 11 du code de bonne conduite, qui stipule que les principales conditions doivent être approuvées par la CREG pour que l'entreprise de transport puisse utiliser son réseau de transport. L'article 11 précité fixe également les délais et les modalités d'approbation ou de rejet des principales conditions proposées par l'entreprise de transport.

Conformément à l'article 95 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport exploitant déjà un réseau de transport le jour de l'entrée en vigueur du code de bonne conduite doit soumettre, conformément à l'article 11, §1^{er}, du code de bonne conduite, ses principales conditions à l'approbation de la CREG, deux mois au plus tard après l'entrée en vigueur du code de bonne conduite. Dans ce cas, l'entreprise de transport peut exploiter son réseau de transport en attendant l'approbation de la CREG.

Le code de bonne conduite est entré en vigueur le 12 mai 2003 et le 11 juillet 2003, la S.A. FLUXYS LNG a transmis ses principales conditions pour approbation à la CREG, par porteur et avec accusé de réception.

5. Dans sa décision du 8 janvier 2004, la CREG a rejeté les principales conditions initiales dans leur ensemble. Cette décision a été notifiée à la S.A. FLUXYS LNG le 12 janvier 2004 par lettre recommandée avec accusé de réception.

Conformément à l'article 11, troisième alinéa, du code de bonne conduite, l'entreprise de transport transmet ses principales conditions adaptées à la CREG dans les 75 jours calendrier qui suivent la réception de la décision de rejeter les principales conditions.

La S.A. FLUXYS LNG a transmis à la CREG, par lettre recommandée avec accusé de réception, la version française de ses principales conditions adaptées le 23 mars 2004 et la version néerlandaise de ses principales conditions adaptées le 26 mars 2004.

L'article 11, troisième alinéa, du code de bonne conduite stipule ensuite que la CREG informe l'entreprise de transport de sa décision d'approuver ou de rejeter les principales conditions adaptées dans les 75 jours calendrier qui suivent leur réception.

Par ailleurs, l'article 11, quatrième alinéa, du code de bonne conduite stipule que la CREG peut imposer, pour une période de six mois, qui est renouvelable, des principales conditions provisoires devant être appliquées par l'entreprise de transport si celle-ci ne respecte pas ses obligations dans le délai de 75 jours après réception de la décision de rejet de la CREG (cf. article 11, troisième alinéa, du code de bonne conduite) ou si la CREG a décidé de rejeter les principales conditions adaptées.

6. Le code de bonne conduite ne stipule nulle part que si la CREG en arrive à la conclusion que certaines principales conditions adaptées ne peuvent être approuvées pour des raisons que la CREG expose dans sa décision, il en résulte automatiquement que l'ensemble des principales conditions adaptées doivent être rejetées. Pour garantir la sécurité juridique en cas de rejet partiel ou total des principales conditions adaptées, la CREG estime que des principales conditions provisoires doivent seulement être imposées dans les matières pour lesquelles la CREG n'a pas approuvé les principales conditions adaptées.

Les principales conditions provisoires imposées par la CREG sont valables pour une période de six mois et peuvent chaque fois être renouvelées pour une nouvelle période de six mois. Par ailleurs, l'entreprise de transport a le droit – et la CREG juge souhaitable que l'entreprise de transport exerce directement ce droit – de soumettre à l'approbation de la CREG de nouvelles principales conditions pour les matières régies par les principales conditions provisoires. Ces nouvelles principales conditions pourront uniquement être approuvées par la CREG si elles tiennent compte des remarques et motifs sur la base desquels la CREG a rejeté les principales conditions adaptées concernées et a imposé des principales conditions provisoires. Par ailleurs, l'entreprise de transport peut à tout moment entamer une nouvelle procédure pour proposer une modification de ses principales conditions. La CREG décide de l'opportunité de traiter de façon groupée différentes demandes.

7. Dans sa décision du 13 mai 2004, la CREG a approuvé la majorité des principales conditions adaptées. La CREG a toutefois rejeté un certain nombre de principales conditions adaptées, pour lesquelles elle a, en application de l'article 11, quatrième alinéa du code de

bonne conduite, imposé des principales conditions provisoires, valables pour une durée de six mois. La S.A. FLUXYS LNG a été invitée à déposer auprès de la CREG des principales conditions pour le 17 juin 2004 au plus tard. Cette décision a été notifiée à la S.A. FLUXYS LNG le 17 mai 2004 par lettre recommandée avec accusé de réception.

8. La S.A. FLUXYS LNG a transmis à la CREG, par lettre recommandée avec accusé de réception, la version française de ses principales conditions le 27 mai 2004 et la version néerlandaise de ses principales conditions le 4 juin 2004.

9. Si la CREG constate des erreurs matérielles, par exemple une traduction erronée ou une mauvaise référence à des articles de loi ou aux principales conditions, sans que lesdites erreurs matérielles ne portent préjudice au contenu de l'article devant être approuvé, la CREG estime que l'article pour lequel seule une erreur matérielle a été constatée peut être approuvé à condition qu'il soit remédié à l'erreur matérielle constatée.

I.3. CRITERES D'APPROBATION DES PRINCIPALES CONDITIONS

10. L'article 10, §2, du code de bonne conduite stipule que les principales conditions doivent avoir trait aux treize éléments qu'il énumère.

Il va de soi que la CREG peut refuser d'approuver des principales conditions lorsqu'elles sont incomplètes, à savoir des conditions qui ne développent que partiellement, voire pas du tout, un ou plusieurs de ces treize éléments et/ou ne répondent pas aux remarques développées par la CREG dans ses décisions du 8 janvier et 13 mai 2004.

11. La compétence de la CREG ne se limite toutefois pas à cela. La CREG, en sa qualité d'autorité administrative, est également investie d'une mission de défense de l'intérêt public. L'intérêt public est dès lors un critère de contrôle essentiel pour la CREG, permettant de déterminer si les principales conditions peuvent ou non recevoir son approbation.

L'intérêt public est un concept large. La CREG interprète ce concept, pour l'application de l'article 11 du code de bonne conduite, comme se référant au moins à toutes les règles de droit relevant de l'ordre public. La législation spécifique au secteur et le droit de la concurrence en font en tout cas partie.

La législation spécifique au secteur

12. La législation spécifique au secteur que la CREG englobe dans le concept d' « intérêt public » regroupe toutes les règles d'ordre public.

Il s'agit, par conséquent, du droit d'accès aux réseaux de transport, de la régulation des tarifs de transport et des règles du code de bonne conduite (cf. paragraphes 1 à 3 inclus de la présente décision).

Le droit de la concurrence

13. Dans le cadre de la libéralisation du marché du gaz, le respect de l'intérêt général comprend notamment la création d'une libre concurrence effective et le fait de veiller au bon fonctionnement du marché (et ce dans l'intérêt final du consommateur particulier et des différents concurrents sur le marché). Il faut veiller, à cet effet, à ce qu'une entreprise en situation de monopole économique ne viole pas l'intérêt public en imposant à ses cocontractants des conditions déraisonnables, inéquitables, déséquilibrées ou disproportionnées susceptibles d'entraver ou de limiter le fonctionnement normal du marché.

La création et le contrôle d'une concurrence libre et efficace dans l'intérêt général va plus loin que le simple fait de garantir un accès libre aux réseaux de transport. L'accès libre aux réseaux de transport est, il est vrai, une condition essentielle à la garantie d'une concurrence effective sur le marché du gaz, mais elle n'est pas suffisante en soi. Il faut dès lors également veiller à ce qu'aucune des principales conditions proposées par l'entreprise de transport n'entrave ou ne limite le fonctionnement normal de la concurrence.

Il faut en outre signaler que la création de ce type de concurrence effective ne se limite pas au marché de la fourniture de gaz naturel aux clients, mais concerne tous les marchés du secteur du gaz (par exemple, également le marché du *trading* de gaz naturel). On ne peut accepter non plus que l'entreprise de transport applique des principales conditions déraisonnables, inéquitables, déséquilibrées ou disproportionnées susceptibles d'entraver ou de limiter le fonctionnement normal de la concurrence sur un marché lié ou un marché voisin.

I.4. PRINCIPALES CONDITIONS DANS LE CADRE D'UN MARCHÉ TERMINALLING GNL COMPÉTITIF – IMPORTANCE DES CONTRATS A LONG TERME

14. L'une des principales caractéristiques de l'accès régulé des tiers au réseau de transport est que l'entreprise de transport ne peut discriminer d'aucune manière les différents utilisateurs du réseau ou les différentes catégories d'utilisateurs du réseau dans l'attribution de l'accès à l'installation de transport concernée. Lorsque la capacité est mise exclusivement à disposition des utilisateurs du réseau, uniquement dans le cadre de contrats à long terme

de 15 à 20 ans, les grands acteurs du marché sont avantagés. Les petits fournisseurs de gaz naturel disposant d'une part de marché limitée, voire nulle, et souhaitant faire leur entrée sur le marché belge du gaz naturel, ne sont généralement pas en mesure de conclure de tels contrats à long terme.

Les contrats de réservation à long terme dans le secteur du gaz naturel constituent une exception aux règles normales du droit de la concurrence, où un droit d'exclusivité est normalement attribué pour une période limitée à 5 ans maximum. Cependant, la Commission européenne accepte des contrats de réservation à long terme dans le marché gazier sous certaines conditions. La CREG ne remet pas ce principe en question. Les contrats à long terme jouent un rôle important dans le lancement de projets d'investissement à grande échelle, facilitent la diversification à moyen terme de l'approvisionnement en gaz naturel au sein de l'Union européenne, garantissent la continuité de l'approvisionnement en gaz naturel et offrent la sécurité d'approvisionnement souhaitée. Dans le même temps, la Commission européenne a souligné que l'accès aux marchés primaire et secondaire doit rester assuré et que la liquidité du marché gazier doit être stimulée autant que possible. À titre d'exemple, la Commission européenne relève la possibilité de programmes de *gas release* (point 22 des conclusions du 5^e European Gas Regulatory Forum, Madrid, 7-8 février 2002), la coexistence de contrats à long terme avec des contrats spot à courte échéance et des contrats à longue échéance dont les prix reposent sur le marché spot du gaz naturel (voir la communication de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil, « Le marché intérieur de l'énergie : des mesures coordonnées pour garantir la sécurité des approvisionnements énergétiques », COM(2002), 488, p 20).

15. Un investissement important peut justifier des contrats à long terme pour couvrir les risques financiers du projet. De tels contrats à long terme ne peuvent pas, en principe, avoir une durée contractuelle supérieure au délai d'amortissement de l'installation même. De plus, des garanties suffisantes doivent être proposées pour un fonctionnement efficace d'un marché libre, plus particulièrement pour le développement du marché secondaire. Sans ces garanties, la conclusion d'un contrat à long terme constitue une violation du droit européen de la concurrence. Le code de bonne conduite prévoit des principes généraux pour garantir la liquidité et la concurrence sur le marché belge du gaz naturel. Les dispositions du code de bonne conduite concernant les règles d'allocation de capacité, la négociabilité de la capacité et de la flexibilité, l'information, l'application du principe *use-it-or-lose-it* qui doit être interprété au sens le plus large possible et doit donc aussi s'appliquer aux activités de stockage et d'émission. Il est donc indispensable que les principales conditions soient davantage détaillées par l'entreprise de transport, soumises à l'approbation de la CREG.

16. En ce qui concerne l'approbation et la mise en œuvre concrète des principales conditions approuvées, le code de bonne conduite ne fait pas de distinction entre les contrats à court terme et à long terme. Cela signifie que les principales conditions approuvées s'appliquent aussi aux contrats à long terme. Ce principe constitue une exigence absolue pour garantir la flexibilité et l'ouverture du marché du gaz naturel à tous les acteurs du marché.

I.5 PROGRAMME INDICATIF DE TRANSPORT - CODE DU RESEAU

17. Conformément à l'article 96 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport soumet un programme indicatif de transport à l'approbation de la CREG deux mois au plus tard après l'approbation des principales conditions.

L'article 9, §§ 1^{er} et 3, du code de bonne conduite définit les éléments que doit comporter le programme indicatif de transport et stipule que ce programme est établi pour une durée de deux ans au moins et est modifié chaque année sur la base de la politique de congestion visée à l'article 45 du code de bonne conduite menée par l'entreprise de transport.

18. Comme la CREG l'a indiqué au paragraphe 25 de sa proposition (C)020606-CREG-90 d'arrêté royal relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel du 6 juin 2002, les règles d'allocation de capacité peuvent varier sur le marché primaire selon les services de transport proposés. Elles peuvent varier fortement selon qu'elles se rapportent à l'acheminement, au stockage, aux services de GNL, au mélange et à la conversion de qualité. Le programme indicatif de transport devra être systématiquement modifié et adapté en fonction de la constitution du système de réservation automatique, des services de transport proposés par l'entreprise de transport et du développement du marché secondaire. Les éventuelles modifications et adaptations doivent également 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 dont le contenu devra être totalement compatible avec les principales conditions approuvées. Dans ce sens, 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.

19. Le programme indicatif de transport doit notamment contenir la description de tous les services soumis à des tarifs régulés. Sans une définition univoque des services,

l'application de tarifs régulés ne supprimerait pas les discriminations entre utilisateurs de réseau. En effet, le gestionnaire du réseau de transport pourrait offrir, à tarif égal, des services à contenu différent.

Le caractère indicatif du programme de transport s'applique essentiellement aux quantités de services annoncées.

Si l'entreprise de transport cesse d'offrir à l'avenir un service, pour le remplacer par un autre, sa politique commerciale ne met pas en cause la validité des contrats conclus antérieurement. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

- a) l'entreprise de transport négocie avec les souscripteurs des services anciens un avenant à leur contrat, de façon à s'aligner sur les nouvelles définitions de service ;
- b) l'entreprise continue à inclure dans ses propositions tarifaires les services anciens, même s'ils ne sont plus commercialisés à de nouveaux utilisateurs.

Le programme indicatif de transport porte sur l'offre future de capacité et n'a pas d'effet rétroactif. Toutes les dispositions du programme indicatif de transport compatibles avec les contrats existants seront toutefois d'application pour ces contrats. Dans la mesure où l'évolution du programme indicatif ne met pas en cause les droits acquis antérieurement, cette évolution n'est pas subordonnée à un accord des utilisateurs détenteurs de capacités.

20. Conformément à l'article 97 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport doit soumettre un code du réseau à l'approbation de la CREG quatre mois au plus tard après l'approbation des principales conditions.

Comme la CREG l'a indiqué au paragraphe 16 de sa proposition (C)020606-CREG-90 d'arrêté royal relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel du 6 juin 2002, le code du réseau devra aborder les principes de base relatifs aux droits et obligations de l'entreprise de transport et des utilisateurs du réseau en matière d'équilibre du réseau, de nominations et de renominations, d'allocation du gaz naturel, d'écarts et de non-respect de l'équilibre du réseau, d'utilisation des installations de stockage et de GNL, des interruptions, des réductions, des mesures sur le réseau de transport et de procédure de raccordement.

Le code du réseau comporte toutes les règles liées à l'utilisation et au fonctionnement du système de réservation automatique et au lien avec le marché secondaire.

L'article 88 du code de bonne conduite stipule clairement que chaque proposition de modification du code du réseau, avant d'être soumise à l'approbation de la CREG, doit être transmise pour consultation aux utilisateurs du réseau qui ont signé ce code. Ces utilisateurs du réseau disposent d'un mois au minimum pour transmettre leurs remarques à ce sujet à l'entreprise de transport. L'entreprise de transport transmet pour approbation à la CREG la proposition de modification du code du réseau, accompagnée, le cas échéant, des remarques des utilisateurs du réseau.

II. ANALYSE DES PRINCIPALES CONDITIONS DE LA S.A. FLUXYS LNG

21. La CREG constate qu'aucun article approuvé par la CREG n'a été supprimé par la S.A. FLUXYS LNG dans les principales conditions déposées à la CREG le 27 mai 2004 pour la version française et le 4 juin 2004 pour la version néerlandaise. A l'exception des articles 42 et 50, la S.A. FLUXYS LNG a repris en l'état les articles approuvés par la CREG. Il en va de même des définitions.

22. La CREG constate également que les corrections des fautes matérielles et fautes de traduction effectuées dans sa décision du 13 mai 2004 ont été prises en compte par la S.A. FLUXYS LNG.

23. La CREG ne se prononce par conséquent plus sur les articles et définitions approuvés dans la décision du 13 mai 2004, sauf en ce qui concerne les articles 42 et 50 (cf. paragraphes 44, 48 et 50 de la présente décision). Elle veille à ce que les principales conditions de la S.A. FLUXYS soient raisonnables, équitables, équilibrées et proportionnelles, et dès lors conformes à l'intérêt public.

II.1. CONSIDERATIONS GENERALES

24. La CREG ne reprend pas ici les remarques et commentaires formulés aux paragraphes 21 à 26 et 28 de la décision du 13 mai 2004. Ces paragraphes conservent toutefois toute leur pertinence, étant donné que le programme indicatif de transport et le code de réseau doivent encore être proposés par le S.A. FLUXYS LNG.

II.2. ANALYSE DES REMARQUES PREALABLES

25. En ce qui concerne la réserve juridique, la CREG souligne, en complément du paragraphe 10 de la décision du 8 janvier 2004, que les cours et tribunaux pourraient uniquement décider souverainement au cas par cas, en application de l'article 159 de la Constitution, de déclarer inapplicable l'article 10 du code de bonne conduite et dès lors estimer que le Roi aurait outrepassé ses pouvoirs en ce qui concerne l'article 10 du code de bonne conduite, mais que leur décision vaut uniquement *inter partes*. Pour le reste, l'article 10 du code de bonne conduite reste d'application.

II. 3. ANALYSE DES DEFINITIONS

26. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées dans les paragraphes 35 et 36 de sa décision du 13 mai 2004.

27. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver la définition de « volume utile » et estime satisfaisantes les définitions reprises dans les principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG déposées à la CREG le 27 mai 2004 pour la version française et le 4 juin 2004 pour la version néerlandaise.

II.4. ANALYSE DES PRINCIPALES CONDITIONS PAR ARTICLE

Chapitre I – Méthodologie de calcul des capacités utilisables et disponibles

28. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées dans les paragraphes 27, 44 et 45 de sa décision du 13 mai 2004.

29. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver les articles 7, ii, et 11, ii, des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG pour lesquels des principales conditions provisoires avaient été imposées. Elle estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 1°, du code de bonne conduite.

Chapitre II – Méthodologie de calcul en matière de capacité non utilisée visée à l'art 47, §2 du code de bonne conduite

30. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 48 et 49 de sa décision du 13 mai 2004.

31. La CREG constate que dans sa décision du 13 mai 2004 une erreur matérielle s'est glissée dans la version néerlandaise imposée de l'article 20, xi, où il y a lieu de lire « methaangasterminal » et non « methaanterminal ». La CREG invite la S.A. FLUXYS LNG à corriger cette erreur matérielle.

32. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 18 pour lequel des principales conditions provisoires avaient été imposées. La CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 2°, du code de bonne conduite.

Chapitre III – Règles d'allocation de capacité et la manière dont la capacité interruptible est proposée

33. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 53 à 55 de sa décision du 13 mai 2004.

34. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver les articles 25 et 26 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, pour lesquels des principales conditions provisoires avaient été imposées. Elle estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 3°, du code de bonne conduite.

Chapitre IV – Règles liées à la négociabilité de la capacité du terminal méthanier et la manière dont elles sont établies dans les contrats de transport

35. La CREG constate qu'il a été tenu compte de la remarque formulée au paragraphe 58 de sa décision du 13 mai 2004.

36. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 35 bis des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, pour lequel des principales conditions provisoires avaient été imposées. Elle estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 4°, du code de bonne conduite.

Chapitre V – Equilibre entre les flux de gaz naturel sur le terminal méthanier

37. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées au paragraphe 64 de sa décision du 13 mai 2004.

38. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 39 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, pour lequel des principales conditions provisoires avaient été imposées. Elle estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 5°, du code de bonne conduite.

Chapitre VI – Unités de temps et valeurs de tolérance visées aux articles 52 et 53 du code de bonne conduite

39. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées au paragraphe 67 de sa décision du 13 mai 2004.

40. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 40 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, pour lequel des principales conditions provisoires avaient été imposées.

Chapitre VII – Agrégation des déséquilibres

41. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées au paragraphe 70 de sa décision du 13 mai 2004.

42. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 41 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, pour lequel des principales conditions provisoires avaient été imposées.

Chapitre VIII – Exigences en matière de qualité du gaz naturel pour les différents points d'entrée du réseau de transport

43. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 73 et 74 de sa décision du 13 mai 2004.

44. La S.A. FLUXYS LNG a introduit en date du 15 juin 2004, par porteur avec accusé de réception, une demande d'adaptation de l'article 42 de ses principales conditions déposées à la CREG le 27 mai 2004 pour la version française et le 4 juin 2004 pour la version néerlandaise (ci-après : la lettre du 15 juin 2004). La S.A. FLUXYS LNG invoque un examen approfondi des spécifications applicables au terminal méthanier pour justifier l'adaptation de quelques éléments du tableau repris à l'article 42 des principales conditions. Il s'agit en particulier d'un assouplissement des exigences en matière de teneur en mercure, isobutane, normalbutane, isopentane et normalpentane, et de dépôt sur « mesh strainer ». Cet assouplissement des spécifications est conforme aux souhaits formulés par la CREG au paragraphe 73 de la décision du 13 mai 2004. La CREG s'y montre par conséquent favorable.

La CREG continue toutefois d'émettre des réserves quant à la pertinence des spécifications indiquées dans les principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG. La S.A. FLUXYS LNG a en effet, malgré la remarque formulée au paragraphe 73 de la décision du 13 mai 2004, rendu plus contraignantes les spécifications relatives au pouvoir calorifique supérieur

minimal et à l'indice de Wobbe minimal. La CREG n'y voit pas un motif suffisant pour rejeter l'article 42 des principales conditions déposées à la CREG le 27 mai 2004 pour la version française et le 4 juin 2004 pour la version néerlandaise et adaptées conformément aux annexes de la lettre du 15 juin 2004, mais elle se réserve le droit de demander à la S.A. FLUXYS LNG un assouplissement des spécifications pour autant que les conditions en aval le permettent ou que les services de conversion de qualité adéquats soient disponibles.

45. La CREG constate au premier alinea de l'article 43 de la version néerlandaise des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG une erreur de traduction du français vers le néerlandais. La traduction correcte doit être : "Fluxys LNG heeft het recht om een lading LNG die niet voldoet aan de in afdeling 1 van dit hoofdstuk gestelde kwaliteitsvereisen te weigeren maar doet redelijke inspanningen om het LNG te aanvaarden. Het is vanzelfsprekend dat wanneer Fluxys LNG het LNG dat niet voldoet aan de gestelde kwaliteitsvereisten aanvaardt, Fluxys LNG redelijke inspanningen zal leveren om dit LNG conform te maken aan de kwaliteitsvereisten, onder voorbehoud dat de gebruiker van de methaangasterminal de directe kosten, uitgaven en verliezen (hierbij o.a. inbegrepen de kosten verbonden met het gescheiden houden van het LNG dat niet voldoet aan de kwaliteitsvereisten, met de behandeling van het eventueel gecontamineerd LNG van andere gebruikers van de methaangasterminal en, indien Fluxys LNG een beroep doet op andere beschikbare mogelijkheden stroomafwaarts van de methaangasterminal om het gas conform te maken aan de kwaliteitsvereisten, de kosten verbonden aan deze behandeling) verbonden met de behandeling van dit LNG draagt."

La CREG constate une erreur matérielle au deuxième alinéa de l'article 43 de la version néerlandaise des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, où le mot « neemt » n'a pas de sens, ainsi qu'au premier alinéa de l'article 45 de la version néerlandaise des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, où les mots « doet redelijkerwijs levert hij alle redelijke inspanningen » n'ont pas de sens.

Il y a donc lieu de lire :

Art. 43: "Fluxys LNG heeft het recht om een lading LNG die niet voldoet aan de in afdeling 1 van dit hoofdstuk gestelde kwaliteitsvereisen te weigeren maar levert redelijke inspanningen om het LNG te aanvaarden. Het is vanzelfsprekend dat wanneer Fluxys LNG het LNG dat niet voldoet aan de gestelde kwaliteitsvereisten aanvaardt, Fluxys LNG redelijke inspanningen zal leveren om dit LNG conform te maken aan de kwaliteitsvereisten, onder voorbehoud dat de gebruiker van de methaangasterminal de directe kosten, uitgaven en verliezen (hierbij o.a. inbegrepen de kosten verbonden met het gescheiden houden van het

LNG dat niet voldoet aan de kwaliteitsvereisten, met de behandeling van het eventueel gecontamineerd LNG van andere gebruikers van de methaangasterminal en, indien Fluxys LNG een beroep doet op andere beschikbare mogelijkheden stroomafwaarts van de methaangasterminal om het gas conform te maken aan de kwaliteitsvereisten, de kosten verbonden aan deze behandeling) verbonden met de behandeling van dit LNG draagt.

Het is vanzelfsprekend dat FLUXYS LNG alle redelijke inspanningen levert om de kosten, uitgaven en verliezen die ten laste zijn van de gebruiker van de methaangasterminal tot een minimum te beperken.”

Art. 45, premier alinéa : « Onder voorbehoud dat de gebruiker van de methaangasterminal LNG heeft gelost dat voldoet aan de op het ingangspunt van toepassing zijnde kwaliteitsvereisten, heeft de gebruiker van de methaangasterminal het recht de afname van het door Fluxys LNG op het uitgangspunt beschikbaar gestelde gas te weigeren, indien dit aardgas niet voldoet aan de op dit punt toepasselijke kwaliteitsvereisten, maar levert hij redelijke inspanningen om de levering van dit aardgas te aanvaarden. »

Ces erreurs matérielles n'empêchent cependant pas que les articles 43 et 45 de la version néerlandaise des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, déposées à la CREG le 4 juin 2004, puissent être approuvées.

46. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 42 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG adapté conformément aux annexes 1 et 2 de la lettre du 15 juin 2004 et les articles 43 à 46 inclus des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, en corrigeant l'erreur matérielle mentionnée au paragraphe 45 de la présente décision. Elle estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 8°, du code de bonne conduite.

Chapitre IX – Programme de surveillance

47. La CREG constate qu'il a été tenu compte de la remarque formulée au paragraphe 78 de sa décision du 13 mai 2004.

48. La CREG constate l'utilisation des termes anglais « compliance officer » dans les articles 50, 55 et 56 de la version française des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG déposées à la CREG le 27 mai 2004. Comme indiqué au paragraphe 42 de la décision du 13 mai 2004, il est recommandé, en application des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, que l'ensemble du document soumis à l'approbation de la CREG soit rédigé dans une seule et même langue et que le double

emploi des langues soit évité au sein d'un seul et même document, sous peine de nullité. La S.A. FLUXYS LNG a tenu compte de cette remarque en remplaçant les termes « compliance officer » par le terme « nalevingsverantwoordelijke » à l'article 50 de la version néerlandaise de ses principales conditions, introduite le 4 juin 2004. La CREG approuve cette modification et invite la S.A. FLUXYS LNG à corriger de la même manière les articles 55 et 56 de la version néerlandaise de ses principales conditions, introduite le 4 juin 2004, en y remplaçant les termes « compliance officer » par le terme « nalevingsverantwoordelijke ». Elle invite la S.A. FLUXYS LNG à corriger également les articles 50, 55 et 56 de la version française de ses principales conditions en remplaçant les termes « compliance officer » par les termes « responsable de la surveillance ».

49. En ce qui concerne l'article 52, 4°, des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, la CREG signale d'emblée qu'après réflexion, il convient de signaler qu'en dehors de toute information connue publiquement, les informations restantes, dont question dans cet article, concernent toutes les autres informations, soit communiquées à la S.A. FLUXYS LNG par l'utilisateur du terminal méthanier moyennant l'accord écrit préalable de l'utilisateur du terminal méthanier (deuxième tiret de l'article 52, 4°), soit communiquées à l'utilisateur du terminal méthanier par la S.A. FLUXYS LNG sans accord écrit préalable de la S.A. FLUXYS LNG (troisième tiret de l'article 52, 4°). L'interprétation ci-dessus correspond à l'application du programme de surveillance valable pour les activités d'acheminement et de stockage de la S.A. FLUXYS LNG. Ceci signifie dès lors que si la S.A. FLUXYS LNG devait, à l'avenir, introduire de nouvelles conditions principales, il faudra tenir compte de cette remarque et adapter l'article 52, 4°, des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG dans ce sens.

A ce stade, la CREG estime que l'interprétation fournie ci-dessus est suffisante pour permettre l'approbation, dans ce sens, de l'article 52, 4°, des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG.

50. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver la version néerlandaise de l'article 50 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, dont la version antérieure avait déjà reçu son approbation, et l'article 52, 4°, des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, pour lequel des principales conditions provisoires avaient été imposées. Elle estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 9°, du code de bonne conduite. Elle invite par ailleurs la S.A. FLUXYS LNG à effectuer les corrections mentionnées au paragraphe 48 de la présente décision.

Chapitre X – Politique de congestion et dispositions contractuelles qui y sont liées

51. La CREG constate une erreur matérielle dans la version néerlandaise de l'article 59 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG tel qu'approuvé dans la décision du 13 mai 2004 et repris par la S.A. FLUXYS LNG dans les principales conditions déposées à la CREG le 4 juin 2004.

52. La CREG invite la S.A. FLUXYS LNG à corriger cette erreur en remplaçant les termes « het proactieve politieke beheer van de congesties » par les termes « het proactieve congestie beleid ».

Chapitre XII – Règles applicables en matière de responsabilité et garanties financières

53. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 86 à 91 et 94 à 98 de sa décision du 13 mai 2004.

54. La CREG constate en outre que le concept de « verbonden onderneming », tel que mentionné aux articles 66, 67 et 68 de la version néerlandaise des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG apparaît dans la version française en tant que « sociétés affiliées ». Ce concept ne correspond pas à ce que le Code des Sociétés entend, à l'article 11, par « société liée ». L'article 11 du Code des Sociétés parle de « verbonden ondernemingen » ou « sociétés liées ». Cette erreur matérielle, constatée dans la version française des articles 66, 67 et 68 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, doit dès lors être corrigée dans ce sens. La CREG constate en outre que la version française de l'article 68 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG fait référence à deux reprises, entre parenthèses, aux « sociétés liées » alors que la version néerlandaise ne le fait qu'à une seule reprise. Il est indiqué de corriger cette erreur matérielle afin que le texte néerlandais de l'article 68 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG soit conforme au texte français de cet article. Cette erreur matérielle n'empêche pas l'approbation de ces articles.

55. La CREG constate également que l'article 67 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG clarifie ce qu'il faut entendre exactement par « gevolgschade ». La CREG estime que cette clarification est correcte, car elle permet d'éviter d'éventuelles contestations et problèmes d'interprétation. Pour cette raison, l'article 67 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG est approuvé.

56. A l'article 68 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, la CREG constate qu'un deuxième paragraphe a été ajouté, à savoir que les parties se préservent de tous les montants dépassant la valeur limite fixée au §1^{er}. La CREG ne voit aucun inconvénient à ce

que ce deuxième paragraphe soit ajouté à l'article 68 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG et approuve dès lors cet article.

57. A l'article 69 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, la CREG constate que le concept de « GNL » est étendu au « gaz naturel sous forme liquide ou gazeuse ». La CREG ne voit pas d'inconvénient non plus à ce niveau, ne fût ce que par souci de complétude.

58. Dans le texte français de l'article 70 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, il est indiqué « pour chaque slot perdu ou impacté ». Le terme en français « impacté » n'existe pas. Dans le texte néerlandais de l'article 70 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, il est indiqué « per slot dat verloren gegaan is of beïnvloed werd ». Le but de la S.A. FLUXYS LNG est qu'une indemnité soit versée chaque fois qu'un événement ou une série d'événements se produit, exerçant influence sur le slot réservé. Il est dès lors plus correct, d'un point de vue linguistique, de parler de « een ontregeld slot » ou d'« un slot perturbé ». Ce lapsus n'empêche pas l'approbation de l'article 70 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG.

La S.A. FLUXYS LNG a introduit, en outre, une valeur plafond à l'article 70 de ses principales conditions, à savoir « par service (autre qu'un slot) prévu dans le contrat de terminalling ayant été perdu ou influencé par un événement ou une série d'événements : un montant équivalent à deux fois et demi le tarif régulé à payer pour un slot, pour autant que ce montant n'excède pas le montant prévu par année contractuelle ».

Il est correct que dans un contrat de terminalling un utilisateur du réseau puisse réserver, outre un slot, également des services complémentaires et/ou supplémentaires. Ce sont ces services que la S.A. FLUXYS LNG vise et pour lesquels elle prévoit une indemnité au cas où ils seraient perdus par suite d'un quelconque événement. La valeur plafond introduite, de deux fois et demi le tarif régulé d'un slot, est la valeur de référence correcte. En effet, si l'on prend comme base de référence le tarif du service concerné, l'indemnité est dérisoire. Par conséquent, la CREG peut approuver l'article 70 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG.

59. En vertu de ce qui précède, la CREG estime qu'en ce qui concerne la responsabilité ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 12°, du code de bonne conduite et décide d'approuver les articles 66 à 71 inclus des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG.

Tenant compte des erreurs matérielles et des fautes de traduction, il y a lieu de lire les principales conditions approuvées de la manière suivante :

« Art. 66. En cas de responsabilité contractuelle ou en cas de cumul de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle entre la S.A. FLUXYS LNG et l'utilisateur du terminal méthanier et/ou leurs sociétés *liées*, les parties précitées auront exclusivement droit à un dédommagement des coûts directs, des pertes et des dépenses, perte de revenus incluse, en relation causale directe avec la faute contractuelle. Tous les autres dommages sont expressément exclus. Ce dédommagement est limité conformément à l'article 70. »

« Art. 67. A l'exclusion des cas de faute grave, intentionnelle ou de dol, tout dommage consécutif est expressément exclu en cas de responsabilité extracontractuelle dans le chef de la S.A. Fluxys LNG et/ou de l'utilisateur du terminal méthanier et/ou de leurs sociétés *liées*, ainsi qu'en cas de coexistence de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Par dommage consécutif, on entend toute perte indirecte et dommage indirect en relation causale avec la faute, dont il est question dans le présent article, *en ce inclus mais non limité à, toute perte de profit, perte de production et perte de contrat de quelque origine que ce soit, subie ou encourue par cette partie et/ou tiers et qui résulte de toute réclamation, demande ou action exercée par cette partie et/ou tiers*. Pour tous les autres dommages, le dédommagement est limité conformément à l'article 70. »

« Art. 68. §1. Chacune des parties (ou sociétés *liées*) est responsable vis-à-vis de l'autre partie (ou sociétés *liées*) pour tout dommage direct matériel causé au terminal méthanier et aux méthaniers, à concurrence d'un montant maximum par évènement de 150.000.000 €.

§ 2. *Les parties se sauvegardent mutuellement pour tout ce qui dépasse la limite prévue au §1.*»

« Art. 69. Fluxys LNG est responsable vis-à-vis de l'utilisateur du terminal méthanier à concurrence de la valeur *du gaz liquéfié ou gazeux* (valeur au prix du marché spot de Zeebrugge le jour de la perte de *du gaz liquéfié ou gazeux*) dans le terminal méthanier pour cet utilisateur du terminal méthanier en cas de perte de ce *du gaz liquéfié ou gazeux*, pour autant que cette perte n'ait pas été causée par cet utilisateur du terminal méthanier. »

« Art. 70, §1 A l'exclusion des articles 44, 46, 68 et 69, le dédommagement s'élève au maximum à :

a/ pour chaque slot perdu ou perturbé suite à un évènement ou à une série d'évènements: un montant égal à cinq fois (5) le tarif régulé payable pour le slot concerné pour autant que ce montant ne dépasse pas le montant prévu par année contractuelle ;

b/ pour chaque service perdu (autre que le slot) prévu dans le contrat de terminalling ou perturbé suite à un événement ou à une série d'événements: un montant égal à deux fois virgule cinq (2,5) le tarif régulé payable pour le slot concerné pour autant que ce montant ne dépasse pas le montant prévu par année contractuelle

b/ par année contractuelle : un montant égal à 3/12 du montant de facturation payable par l'utilisateur du terminal méthanier concerné durant l'année contractuelle pour tous ses contrats de terminalling avec un minimum égal au tarif régulé payable pour le slot concerné.

§2 Les parties se sauvegardent mutuellement pour tout ce qui dépasse les limites prévues au §1 a et b. »

« Art. 71 La responsabilité des parties pour tout décès ou dommage corporel résultant de leur négligence ou de la négligence d'un de leurs représentants n'est pas limitée. »

60. La CREG constate que les principales conditions, en ce qui concerne les garanties financières, répondent à ce que la CREG a demandé aux paragraphes 95 à 98 de sa décision du 13 mai 2004.

61. La CREG constate et corrige une erreur matérielle dans la version française imposée de l'article 72, §1 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG, à la fin duquel il y a lieu de lire « calculé sur la base du montant total des factures prévues pour l'année de contrat à venir et pour lequel il n'y a pas moins de trente (30) jours à courir ». Le terme « lequel » vise en effet le contrat. Cette erreur matérielle a été reprise par la S.A. FLUXYS LNG à l'article 72, §1, des principales conditions déposées à la CREG le 27 mai 2004.

62. La CREG constate une faute de langage dans le texte français des articles 74 et 75 des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG. Le concept de « bankdagen » se traduit, en français, par « jours bancaires » et non par « jours calendrier bancaires ». Cette erreur matérielle n'empêche toutefois pas l'approbation de l'article 74, moyennant correction

63. En vertu de ce qui précède, la CREG estime qu'en ce qui concerne les garanties financières ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 12°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles 72 à 75 inclus des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG.

Outre la correction effectuée au paragraphe 61 de la présente décision, pour les raisons exposées ci-dessus, il y a lieu de lire les articles 74 et 75 de la version française des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG de la manière suivante :

« Art. 74. Lorsque l'utilisateur du terminal méthanier a cessé de répondre aux exigences stipulées à l'article 72, il doit, sous peine de faute contractuelle, en aviser immédiatement Fluxys LNG par lettre recommandée. L'utilisateur du terminal méthanier dispose de vingt (20) *jours bancaires* pour soumettre à Fluxys LNG la preuve d'une nouvelle garantie bancaire qui répond aux exigences prévues à l'article 72. Après expiration des vingt (20) *jours bancaires* et par défaut d'une nouvelle garantie bancaire, le contrat de terminalling de l'utilisateur du terminal méthanier sera automatiquement et de plein droit suspendu. »

« Art. 75. A défaut de paiement des factures après l'échéance et au-delà des quatorze (14) jours calendrier après réception par l'utilisateur du terminal méthanier d'une mise en demeure envoyée par Fluxys LNG par lettre recommandée, Fluxys LNG sera habilitée à faire appel à la garantie bancaire. Lorsque Fluxys LNG fait appel à la garantie bancaire, l'utilisateur du terminal méthanier, dans les vingt (20) *jours bancaires* à compter du jour où Fluxys LNG a fait appel à la garantie bancaire, fournira la preuve que l'institution financière qui a émis la garantie bancaire a adapté le montant de la garantie bancaire au niveau déterminé à l'article 72 ou constituera une nouvelle garantie bancaire satisfaisant aux conditions mentionnées à l'article 72. A défaut, le contrat de terminalling sera automatiquement et de plein droit suspendu. »

III. CONCLUSION

64. Sur base des raisons exposées dans la partie II de la présente décision, la CREG décide, en application de l'article 11, deuxième alinéa, du code de bonne conduite, d'approuver les principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG, déposées à la CREG en date du 27 mai 2004 pour la version française et en date du 4 juin 2004 pour la version néerlandaise. Plus spécifiquement, la CREG approuve :

- i. la nouvelle version de l'article 42 et la nouvelle version néerlandaise de l'article 50 – articles dont la version antérieure avaient déjà reçu son approbation dans la décision du 13 mai 2004 –, pour les raisons exposées aux paragraphes 44 et 48 de la présente décision ;

- ii. la définition des termes « volume utile », conformément au paragraphe 27 de la présente décision ;
- iii. la version française et néerlandaise des articles 7, ii, 11, ii, 18, 25, 26, 35 bis, 39, 40, 41, 43 à 46, 52, 4°, et 66 à 75 des principales conditions, pour les raisons développées aux paragraphes 28, 30, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 47, 49, 53, 55 à 58, et 60 de la présente décision en corrigeant les erreurs matérielles et fautes de traduction exposées aux paragraphes 45, 54, 58, 61 et 62.

65. La CREG invite la S.A. FLUXYS LNG a corriger les erreurs matérielles exposées aux paragraphes 31, 48 et 52 de la présente décision.

////

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

Jean-Paul PINON
Directeur

Christine VANDERVEEREN
Président du Comité de direction
Directeur