

**TARIF D'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL
À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2009
Synthèse de la consultation publique de mai 2008**

La CRE a organisé, du 13 mai au 6 juin 2008, une consultation publique sur les prochains tarifs de transport de gaz applicables au 1^{er} janvier 2009.

45 contributions ont été adressées à la CRE (liste en annexe) :

- 12 proviennent de consommateurs finals de gaz ou d'organismes les représentant ;
- 18 proviennent d'expéditeurs ou d'organismes les représentant ;
- 2 proviennent des gestionnaires de réseaux de transport français ;
- 6 proviennent d'opérateurs d'infrastructures gazières (gestionnaires de réseaux de distribution, de terminaux méthaniers, de stockages, ou de réseaux étrangers) ;
- 7 proviennent d'autres acteurs du marché (producteurs, syndicats et cabinet de conseil en énergie...).

Les contributeurs souhaitent majoritairement un allongement à 4 ans de la période tarifaire, en conservant, toutefois, la possibilité d'une évolution au bout de deux ans si des changements structurels surviennent. Ils sont également favorables à la régulation incitative des coûts des opérateurs à condition qu'elle soit associée à une régulation de la qualité de service.

Les contributeurs sont plus divisés pour ce qui est du régime de rémunération des actifs et d'incitation à l'investissement dans les réseaux de transport de gaz. Ils approuvent majoritairement les évolutions envisagées du régime d'incitation à l'investissement. Ils sont plus sensibles aux demandes des GRT relatives à la couverture des coûts échoués et des provisions pour démantèlement, qu'à celles portant sur l'indice de réévaluation de la BAR et sur la rémunération des actifs totalement amortis.

Concernant la structure tarifaire, les contributeurs se prononcent majoritairement en faveur de la structure d'ensemble à trois zones d'équilibrage proposée par la CRE. Ils sont également favorables aux règles tarifaires proposées aux interfaces transport-stockage (schéma d'interface et péréquation tarifaire) et transport-terminaux méthaniers (péréquation tarifaire conditionnée à un test économique).

Enfin, sur l'évolution des termes tarifaires, les contributeurs sont en majorité favorables aux niveaux tarifaires envisagés à l'interface entre les réseaux de GRTgaz et TIGF. Par contre, ils considèrent que le niveau tarifaire proposé à la liaison Nord-Sud sur le réseau de GRTgaz, dans le sens Sud vers Nord, est trop élevé.

A. QUESTIONS RELATIVES AU CADRE DE REGULATION À COMPTER DU 1^{er} JANVIER 2009

Question 1 : *Êtes-vous favorable à un allongement de la période tarifaire ? Une période de 4 ans vous paraît-elle adaptée ?*

Les consommateurs industriels sont favorables à l'allongement de la période tarifaire. Ils considèrent même qu'une période tarifaire de 10 ans serait souhaitable. Selon eux, cette disposition leur permettrait de mettre en place une politique d'approvisionnement sur le long terme. Cette visibilité économique contribuerait à pérenniser les sites industriels français.

Les tarifs seraient révisés mécaniquement chaque année, selon des principes fixés à l'avance (taux de rémunération, règles d'intégration dans la BAR, mode de calcul des termes tarifaires...). Ces principes ne devraient être modifiés qu'en cas de changement structurel majeur, comme la fusion des zones Nord et Sud de GRTgaz.

Un consommateur se prononce en faveur d'une période de 4 ans dans un premier temps. Il considère que le lancement de la régulation incitative nécessitera un retour d'expérience à cette échéance.

9 expéditeurs sont favorables à l'allongement de la période tarifaire à 4 ans. Pour eux, ceci permettrait de pérenniser les offres faites aux clients finals et faciliterait leurs décisions d'investissement, notamment pour les centrales à cycle combiné gaz (CCCG). Plusieurs de ces expéditeurs proposent que la période tarifaire soit portée à 4 ans, mais avec une « clause de revoyure » au bout de deux ans, permettant de prendre en compte les changements de structure tarifaire qui s'avéreraient nécessaires. Ils considèrent d'une part, qu'une période tarifaire de 4 ans ne doit pas geler les investissements des Gestionnaires de Réseaux de Transport (GRT) notamment pour réduire le nombre de zones sur le territoire et que les révisions de niveau du tarif doivent être transparentes. D'autre part, ils souhaitent que le régulateur s'assure que les investissements planifiés sont réalisés et justifient les revenus accordés aux GRT. L'un de ces expéditeurs propose d'apurer le compte de régulation des charges et produits (CRCP) au bout de deux ans.

A l'opposé, 8 expéditeurs, dont la plupart sont des fournisseurs nouveaux entrants ayant une activité sur le marché de détail, s'opposent à l'allongement de la période tarifaire. Selon eux, le marché français est en phase de transition. Les évolutions seront importantes à court terme : la construction de nombreux CCCG aura un impact sur les règles d'acheminement ; l'entrée en service du terminal méthanier de Fos Cavaou et la création de nouvelles interconnexions vont modifier le schéma d'approvisionnement dans le sud du territoire ; le lancement de la bourse du gaz en 2009 influencera le comportement des acteurs du marché français. Par ailleurs, ces acteurs souhaitent que soient étudiés la faisabilité et le coût de la fusion des zones Nord et Sud de GRTgaz à l'horizon 2011.

Aussi, pour s'adapter au nouveau schéma à trois zones d'équilibrage et ne pas figer toute évolution à venir du système de transport, ces expéditeurs considèrent qu'une période tarifaire de deux ans serait adaptée.

Les GRT soutiennent la proposition d'allongement de la période tarifaire à 4 ans. Ils considèrent que les conditions sont réunies : la structure tarifaire est stabilisée (3 zones en série avec un tarif entrée / sortie) ; les trajectoires d'OPEX et les plans d'investissement sont suffisamment fiables. De plus, il leur semble nécessaire de donner de la visibilité aux acteurs du marché et de choisir une période tarifaire cohérente avec les standards européens. TIGF souligne toutefois que l'allongement de la période tarifaire accroît son exposition au risque d'évolutions réglementaires.

Deux opérateurs d'infrastructures adjacentes s'expriment en faveur de l'allongement de la période tarifaire qui crée une stabilité favorable aux GRT comme aux utilisateurs des réseaux. L'un d'entre eux rappelle qu'une périodicité de 4 ans est cohérente avec les pratiques des autres pays européens et que le début de la période tarifaire suivante coïncidera avec la mise en service de capacités de transport entre la France et l'Espagne.

Un syndicat professionnel du secteur gazier se dit également favorable à une période tarifaire de 4 ans, mais juge nécessaire une « clause de revoyure » au bout de 2 ans, compte tenu des incertitudes demeurant sur l'évolution du marché français (entrées en service des CCCG, de terminaux méthaniers, impact de la fusion des zones nord, ouest et est de GRTgaz...).

La question de l'allongement à 4 ans de la période tarifaire divise les acteurs de marché. Toutefois, la majorité des acteurs souhaite que la structure tarifaire puisse être revue au bout de 2 ans, que ce soit par le biais d'un tarif défini pour 2 ans ou d'un tarif défini pour 4 ans avec une clause de revoyure.

Question 2 : *Que pensez-vous du principe de régulation incitative des GRT ?*

Tous les consommateurs sont favorables au principe de régulation incitative. La mise en place d'objectifs annuels de productivité inciterait les GRT à l'efficacité et la majorité des consommateurs souhaitent être associés à la définition de ces objectifs. Un consommateur affirme néanmoins que l'amélioration de la productivité ne saurait être acquise au détriment de la qualité de service.

Le principe de régulation incitative est approuvé par une très large majorité des expéditeurs. Ce principe conduira les GRT à optimiser l'utilisation de leur réseau et diminuer leurs coûts. Un seul expéditeur s'y oppose. Pour lui, il faut disposer au préalable d'une structure du réseau de transport stable pour envisager d'établir un objectif de productivité des gestionnaires de réseaux.

Plusieurs expéditeurs, favorables au principe de régulation incitative, insistent sur la nécessité de maintenir, voir d'améliorer la qualité de service, en parallèle d'un effort de productivité des GRT. Un expéditeur souhaite voir mis en place un système d'incitation similaire à celui du tarif de distribution de gaz.

Plusieurs remarques sont faites sur le niveau d'incitation souhaitable.

Deux expéditeurs, soutenant le principe de régulation incitative, pensent qu'il est trop tôt pour envisager une incitation financière et jugent nécessaire un retour d'expérience dans 2 ans. Un expéditeur affirme que les gains de productivité doivent être partagés entre les GRT et leurs clients, et que l'atteinte d'objectifs peu ambitieux ne devrait pas être récompensée. Pour deux expéditeurs, les GRT devraient être pénalisés s'ils ne remplissent pas leurs obligations contractuelles, mais ne devraient pas recevoir de bonus pour le simple respect de ces obligations.

Les GRT se prononcent en faveur du principe de régulation incitative, mais émettent plusieurs réserves. Pour eux, le niveau d'OPEX autorisé doit leur permettre d'atteindre leurs objectifs. Dans un contexte de changement réglementaire (arrêté multi-fluides) et de fort investissement, l'effort de productivité doit être raisonnable pour maintenir la qualité de service.

Par ailleurs, GRTgaz considère que le CRCP devrait couvrir le risque de retard de mise en service dans le cas d'un développement de capacités mené en coordination avec un opérateur adjacent.

Un opérateur d'infrastructure estime que la productivité ne doit être imposée qu'aux dépenses de fonctionnement et aux coûts contrôlables.

Un producteur et un syndicat professionnel du secteur gazier apportent leur soutien au principe de régulation incitative, en rappelant que la qualité de service ne doit pas être dégradée.

Deux organisations salariales émettent des réserves. Pour eux, les gains de productivité, qui ont été imposés aux agents des gestionnaires de réseaux ces dernières années, ont déjà fortement dégradé les conditions de travail. Sur le long terme, cette situation pourrait avoir des impacts sur la qualité de service et la sécurité. Ils ne seraient pas opposés à la mise en place d'une régulation incitative si les charges de personnel n'étaient concernées par l'effort de productivité qu'après concertation avec les partenaires sociaux.

Les contributeurs sont majoritairement favorables au principe de régulation incitative.
--

Question 3 : Concernant la qualité de service, avez-vous des commentaires sur la liste envisagée d'indicateurs faisant l'objet d'un suivi et ceux faisant l'objet d'une incitation financière ? Avez-vous des propositions complémentaires pour les deux catégories d'indicateurs ?

Les consommateurs, qui se sont exprimés, souhaitent être associés à la définition des objectifs. Des indicateurs complémentaires devraient être mis en place concernant les raccordements (délai de modification de poste de livraison, garantie de pression, demandes de capacités, qualité du gaz livré...) et la maintenance des réseaux (publication et respect des programmes, taux d'indisponibilité des capacités, coordination avec les opérateurs adjacents...).

Pour les expéditeurs, les indicateurs de qualité du service devraient porter sur :

- les programmes de maintenance et de travaux en priorité, pour 11 expéditeurs. Les délais de publication et le respect de ces programmes devraient être évalués. Les taux de réduction des capacités devraient être mesurés. 5 expéditeurs sont favorables à une incitation financière sur ce point. Les capacités rendues indisponibles pourraient notamment être remboursées, en guise d'incitation financière ;
- la qualité des allocations pour 9 expéditeurs. Ces données sont en effet indispensables à l'équilibrage des expéditeurs. Le respect de l'heure de publication des allocations provisoires à J+1 et les écarts entre allocations provisoires et définitives pourraient faire l'objet d'une incitation. Un expéditeur souligne qu'une incitation financière est nécessaire sur ce point. Un autre souhaite que soit suivie la qualité des mesures infra-journalières aux points de livraison des industriels ;
- la disponibilité (ou l'existence) du portail client des GRT et la qualité des données publiées sur les sites internet des GRT pour 5 expéditeurs ;
- la relation client pour 3 expéditeurs, en particulier le suivi du traitement des litiges entre GRT et utilisateurs ;
- les émissions de méthane des GRT pour 3 expéditeurs ;
- le respect du délai de transmission aux gestionnaires de réseaux de distribution des enlèvements aux PITD pour une ELD.

Enfin, deux expéditeurs estiment inutile d'évaluer le délai de traitement des demandes de réservations de capacités.

Les GRT s'opposent à la création d'indicateurs relatifs aux programmes de maintenance, notamment le taux de réduction des capacités disponibles (GRTgaz) et le taux de recouvrement des programmes de maintenance avec les opérateurs adjacents (GRTgaz et TIGF). Pour eux, il est particulièrement important qu'aucune contradiction n'apparaisse entre de tels indicateurs et leurs obligations de sécurité.

La distinction entre indicateurs sur les données télé-relevées et estimées est également remise en cause par TIGF.

Un opérateur d'infrastructure s'oppose à une incitation sur le taux de recouvrement des programmes de maintenance entre opérateurs, qui serait en conflit avec ses obligations réglementaires. Un second opérateur souligne que la régulation de la qualité de service est envisagée dans d'autres pays européens et que les objectifs doivent être définis avec prudence. Pour ce dernier, l'opérateur doit être récompensé en plus de son revenu autorisé, s'il atteint les objectifs qui lui ont été fixés.

Pour finir, un producteur réclame des pénalités pour les GRT en cas d'indisponibilité des capacités de transport. Un syndicat professionnel du secteur gazier se dit en faveur de la qualité de service, mais relève la complexité de son évaluation concernant les programmes de maintenance des GRT. Une organisation salariale souhaiterait intégrer des indicateurs sur la sûreté, la sécurité et le développement durable (environnemental et social).

Les acteurs de marché accueillent favorablement les indicateurs proposés. En ce qui concerne les programmes de maintenance des GRT, des positions antagonistes sont exprimées : consommateurs et expéditeurs expriment une forte demande d'incitation à la qualité de service dans ce domaine, alors que les GRT y sont opposés, car l'incitation à la qualité de service durant les périodes de maintenance et de travaux ne doit pas nuire à la bonne exécution de leurs obligations réglementaires en terme de sécurité.

B. QUESTIONS A CARACTERE FINANCIER

Question 4 : *Pensez-vous que le taux de rémunération des actifs pour le transport de gaz naturel en vigueur soit approprié, compte tenu des caractéristiques et du niveau de risque lié à cette activité ?*

4 expéditeurs et 1 opérateur adjacent estiment que le taux de rémunération en vigueur des actifs est approprié, sur la base des informations dont ils disposent.

5 expéditeurs, les consommateurs industriels, un producteur, et un opérateur adjacent considèrent que le taux de rémunération des actifs en vigueur pour le transport de gaz naturel est trop élevé. Ils mettent en avant deux arguments principaux. Premièrement, l'activité régulée des GRT est peu risquée, et leur rémunération semble trop élevée pour le risque encouru. Le second argument repose sur les résultats d'une comparaison du taux de rémunération en vigueur sur le marché français, avec les taux de rémunération constatés dans d'autres pays, pour des activités comparables. Ces résultats tendraient à démontrer que le taux de rémunération en vigueur en France est parmi les plus élevés en Europe, sans justification apparente.

Les consommateurs industriels considèrent que le taux de rémunération des actifs doit être fixé à un niveau proche du taux sans risque à long terme des marchés financiers.

Les GRT soulignent que la rémunération en vigueur représente un minimum compte-tenu de l'importance de leurs programmes d'investissement à venir. Ils soulignent également que tout changement de règle défavorable pour eux serait perçu comme un contre-signal d'investissement.

La question relative au taux de rémunération des actifs pour le transport divise les acteurs du marché.
--

Question 5 : *Que pensez-vous des demandes des GRT relatives aux modalités de calcul de la BAR ?*

Quatre demandes ont été soumises à consultation auprès des acteurs du marché. Plusieurs acteurs du marché ne se sont pas prononcés en l'absence d'information chiffrée et plus détaillée.

Demande 1 : La réévaluation annuelle de la BAR avec un indice plus représentatif, selon les GRT, de l'évolution des coûts d'investissements que l'indice INSEE hors tabac retenu pour le tarif en vigueur :

3 expéditeurs et 2 opérateurs adjacents jugent la demande des GRT justifiée. Ils soulignent la pertinence de l'indexation de la BAR sur des indices représentatifs des inducteurs de coûts corrélés à ceux supportés par les GRT dans leur activité. Ils rappellent cependant l'importance des critères de fiabilité, de disponibilité et de transparence dans le choix d'un indice de réévaluation.

Un expéditeur ainsi que les consommateurs industriels ne sont pas favorables à cette demande. Ces derniers considèrent en outre que les actifs dans la BAR devraient être pris en compte à leur valeur nette comptable (valeur comptable amortie).

Demande 2 : La rémunération des actifs totalement amortis, en fonction de leur durée de vie économique fixée dans les tarifs, mais qui sont encore en service :

1 expéditeur et 3 opérateurs adjacents y sont favorables. Ils considèrent que la rémunération des actifs totalement amortis trouve une réelle justification d'un point de vue économique. Elle favoriserait une optimisation des actifs en service par les GRT et permettrait d'éviter le renouvellement d'un actif au seul motif qu'il ne serait plus rémunéré dans la BAR.

2 expéditeurs et les consommateurs industriels y sont opposés. Ils considèrent que seule la prise en compte, dans le tarif, des charges d'exploitation liées aux actifs déjà complètement amortis est justifiée.

Demande 3 : La prise en compte des actifs retirés de l'inventaire avant leur fin de vie économique (coûts échoués) :

3 expéditeurs, 3 opérateurs adjacents et les consommateurs industriels sont favorables à cette demande. Ils soulignent que certaines sorties d'actifs peuvent être justifiées (réglementation, sécurité, environnement, optimisation). Ils précisent cependant que l'intégration des coûts échoués dans la BAR doit être soumise à validation par la CRE sur la base d'un dossier justifiant les sorties d'actifs concernées.

Un expéditeur considère cette demande comme « discutable ».

Demande 4 : La couverture des provisions pour démantèlement des installations et de remise en état des sites :

5 expéditeurs, 2 opérateurs adjacents et les consommateurs sont favorables, sur le principe, à cette demande, au motif que ces coûts sont supportés par les GRT et que la couverture de ces coûts par le tarif peut-être justifiée en théorie.

Ils précisent que les montants concernés doivent faire l'objet d'une validation par la CRE.

Du fait de l'absence d'éléments d'information supplémentaires, les autres acteurs du marché, n'ont pas souhaité se prononcer sur cette demande.

Un expéditeur souligne par ailleurs qu'une éventuelle prise en compte de tout ou partie de ces demandes des GRT devrait, par cohérence, conduire à une réduction du niveau de risque qu'ils supportent, et donc à une révision du taux de rémunération des actifs.

Les acteurs de marché, sont plutôt favorables aux demandes concernant les coûts échoués et la couverture des provisions pour démantèlement des installations. Ils considèrent toutefois moins justifiées les demandes des GRT concernant le changement d'indice de réévaluation de la BAR, et la rémunération des actifs totalement amortis et en service.

Question 6 : *Que pensez-vous de la proposition d'évolution du régime d'incitation à l'investissement dans les réseaux de transport de gaz ?*

8 expéditeurs et 1 opérateur adjacent soulignent l'intérêt des mesures d'incitation à l'investissement proposées et notamment dans l'objectif de création de capacité, et de fluidité des échanges.

Certains acteurs du marché expriment par ailleurs leur souhait d'être associés à la définition des projets qui bénéficieraient d'une incitation éventuelle.

Un expéditeur, un producteur, et les consommateurs industriels se prononcent contre le principe même d'une incitation à l'investissement dans les réseaux de transport de gaz.

Ils considèrent qu'un mécanisme d'incitation, dans le cadre d'une activité régulée, n'est pas justifié. Les investissements nécessaires doivent être imposés aux GRT par les autorités de régulation, et non incités par un système financier spécifique.

Les GRT ont des positions partagées sur l'évolution du mécanisme d'incitation :

GRTgaz considère notamment que la proposition d'évolution du régime d'incitation à l'investissement va dans le sens de la clarification des principes, même si elle s'avère pénalisante pour le transporteur d'un point de vue financier.

TIGF est opposé à l'évolution proposée et précise que la perte de rémunération, induite par la mise en place de cette évolution du système, devrait être compensée financièrement par la prise en compte d'une partie de ses demandes relatives au calcul de la BAR.

La majorité des contributeurs approuve les mesures envisagées par la CRE. La nécessité d'envisager un système clair, qui contribue à l'atteinte d'objectifs précis et définis, est soulignée par les différents acteurs du marché.

C. QUESTIONS RELATIVES À LA STRUCTURE TARIFAIRE À COMPTER DU 1^{er} JANVIER 2009

Question 7 : *Que pensez-vous de l'ordre de grandeur des termes tarifaires envisagé pour la liaison Nord-Sud et l'interface Sud-TIGF ?*

Les consommateurs industriels sont défavorables à l'évolution proposée des termes tarifaires pour la liaison Nord-Sud de GRTgaz. Le niveau du terme Nord vers Sud risque de réduire la concurrence dans la zone Sud, actuellement principalement alimentée à partir du Nord. La hausse du terme Sud vers Nord n'est pas justifiée de leur point de vue car il n'y a pas saturation dans ce sens. En outre, pour 3 consommateurs, renchérir la circulation du gaz du sud vers le nord dégrade la compétitivité par rapport aux sources d'approvisionnement situées au sud.

Les consommateurs préféreraient voir augmenter les termes de sortie du territoire pour éviter que des opérations de trading sur des hubs étrangers entraînent le gaz hors du territoire.

Les expéditeurs émettent différentes positions quant à l'ordre de grandeur des termes de la liaison Nord-Sud de GRTgaz :

- pour 6 expéditeurs, le niveau du terme Nord vers Sud doit être modéré. En effet, un niveau trop élevé risque de nuire à l'ouverture du marché en zone Sud ;
- en revanche, 6 expéditeurs sont favorables au niveau du terme Nord vers Sud. L'un d'entre eux considère néanmoins que les revenus perçus sur cette liaison devront être utilisés pour lever la congestion ;
- un expéditeur estime le niveau du terme Nord vers Sud insuffisant pour susciter les investissements nécessaires pour décongestionner le réseau ;
- pour 8 expéditeurs, il est souhaitable que le terme Sud vers Nord soit largement inférieur au terme Nord vers Sud. Il leur semble, dans un premier temps, nécessaire de favoriser l'approvisionnement par le sud (terminal de Fos Cavaou, du Verdon, nouvelles interconnexions avec l'Espagne) pour favoriser le rééquilibrage des flux ;
- au contraire pour un expéditeur, les termes Nord vers Sud et Sud vers Nord devraient être égalisés, puisque l'arrivée de nouvelles sources d'approvisionnement au sud conduira à un rééquilibrage des flux dans les deux sens.

Un expéditeur affirme, quant à lui, que les *open subscription periods*, organisées par GRTgaz, ne renvoient pas de signal économique sur la congestion à la liaison Nord-Sud. La mise aux enchères de ces capacités permettrait de dégager un signal économique pertinent, qui faciliterait la décision d'investissement de GRTgaz pour lever la congestion. Les éventuels revenus supplémentaires engendrés par les enchères pourraient être neutralisés par le CRCP.

En ce qui concerne l'interface entre la zone Sud de GRTgaz et la zone TIGF, peu d'expéditeurs se prononcent. L'un d'eux est satisfait du niveau retenu. Un deuxième expéditeur se prononce en faveur de l'égalisation des termes Sud vers TIGF et TIGF vers Sud, mais à un niveau inférieur à celui proposé. Un troisième expéditeur pense que le niveau retenu pour le terme TIGF vers Sud dégrade la rentabilité potentielle du projet de terminal méthanier du Verdon.

GRTgaz soutient qu'il serait préférable d'égaliser les termes correspondant aux deux sens de la liaison Nord-Sud, comme cela est proposé pour l'interface Sud-TIGF, afin de donner un signal pertinent au marché, notamment dans la perspective d'une future *open season* pour le développement de capacité à la liaison Nord-Sud.

Les deux GRT considèrent le niveau retenu à l'interface Sud-TIGF insuffisant pour couvrir les coûts de développement à long terme sur ce point du réseau.

Un opérateur d'infrastructures estime que le niveau proposé pour le terme Sud vers Nord est trop élevé et est en contradiction avec les résultats des *open subscription periods*.

Pour la liaison Nord-Sud, une majorité d'acteurs du marché trouve trop élevé le prix de la capacité, particulièrement dans le sens rebours, du sud vers le nord.

Question 8 : *Que pensez-vous de la mise en place d'un système de nominations entre la zone Nord et la zone Sud ? Avez-vous des propositions complémentaires à formuler pour faciliter la mise en place de ce système de nominations ?*

Les consommateurs industriels sont défavorables à la mise en place d'un système de nomination entre la zone Nord et la zone Sud de GRTgaz. Pour eux, ce système favoriserait le fournisseur historique en alourdissant les contraintes d'équilibrage des expéditeurs dont le surcoût sera répercuté sur les clients industriels.

Par ailleurs, les consommateurs industriels demandent que soit révisée la règle d'allocation de la tolérance d'équilibrage. Selon eux, les nouveaux entrants ou les acheteurs industriels, ne livrant qu'un nombre limité de sites, ne bénéficient pas d'un foisonnement équivalent à celui des fournisseurs historiques. C'est pourquoi une tolérance d'équilibrage plus grande devrait être allouée aux petits portefeuilles.

Les expéditeurs émettent des avis partagés sur la mise en place d'un système de nominations à la liaison nord-sud :

Sept expéditeurs soutiennent cette proposition. La nomination à la liaison Nord-Sud permettra une utilisation plus transparente et mieux optimisée des capacités selon eux.

L'un d'eux souligne notamment qu'un mécanisme de *Use-It-Or-Lose-It* court terme sera rendu possible. Pour 2 expéditeurs, le développement du marché secondaire de capacités à la liaison devrait être une conséquence positive du système de nomination, et devra être privilégié autant que possible par rapport à l'UIOLI.

Certains de ces expéditeurs, favorables à la nomination, jugent néanmoins nécessaires des mesures d'accompagnement. Des dispositions comme une redistribution de la tolérance en faveur de la zone sud ou la mise en place d'indicateurs de qualité des allocations provisoires et définitives sont évoquées.

Un expéditeur fait remarquer que le système de nomination devrait inciter les expéditeurs à être mieux équilibrés par zone. En conséquence, les OPEX de GRTgaz liées à l'équilibrage devraient diminuer.

Sept autres expéditeurs émettent des réserves. Ils sont favorables au principe de nomination à la liaison, mais ils désirent éviter que les quantités allouées soient strictement égales aux quantités nominées. Une telle règle signifierait la fin de la circulation des déséquilibres entre les zones d'équilibrage de GRTgaz. Un expéditeur considère cette évolution comme une dégradation du service proposé par GRTgaz. Quatre expéditeurs soulignent qu'équilibrer la zone Sud de manière totalement indépendante serait bien plus contraignant pour eux.

Aussi, ces expéditeurs réclament également des mesures d'accompagnement, telles qu'une redistribution de la tolérance au profit du sud et des petits portefeuilles, un algorithme d'optimisation des flux Nord-Sud ex-post, la mise à disposition en temps réel des données des sites télé-relevés, un système de prévision des facteurs de recalage k...

Les GRT souhaitent la mise en place d'un système de nomination à la liaison Nord-Sud. Pour TIGF, cette orientation est conforme aux recommandations européennes. Pour GRTgaz, l'égalité entre quantités allouées et nominées, et donc la fin de la circulation des déséquilibres a posteriori, va permettre de renvoyer aux expéditeurs un bon signal quant à la localisation de leurs déséquilibres. Un autre effet positif sera l'optimisation de la commercialisation et de l'utilisation de la liaison grâce à la mise en place de l'UIOLI.

GRTgaz est cependant conscient que cette mesure rigidifie le fonctionnement de la zone Sud. Il indique qu'il travaille à la redistribution de la tolérance d'équilibrage au profit de cette zone.

Les opérateurs d'infrastructures adjacentes se prononcent en faveur du système de nomination à la liaison nord-sud. Pour deux d'entre eux, il permet de rendre plus transparente et d'optimiser l'utilisation des capacités grâce à la mise en place d'UIOLI. Un opérateur d'infrastructure souligne que la mise en place de ce système est un pré-requis au nouveau schéma de stockage. Un autre opérateur affirme qu'un tel système est propice à la création d'un corridor européen de l'énergie.

La majorité des acteurs ne s'oppose pas à un système de nominations entre les zones Nord et Sud de GRTgaz, à condition que des mesures d'accompagnement soient adoptées pour ne pas trop contraindre l'approvisionnement en zone Sud.

Question 9 : *Que pensez-vous du nouveau schéma d'interface transport-stockage sur le réseau de GRTgaz, à compter du 1^{er} avril 2009 ?*

Les consommateurs sont en faveur de la mise en place du nouveau schéma.

Sept expéditeurs approuvent ce nouveau schéma qui apporte plus de simplicité par rapport à la situation actuelle. Un expéditeur rappelle cependant qu'il est en attente des caractéristiques techniques des futurs groupements de stockage. Un autre expéditeur propose de pousser encore plus loin la simplification avec un seul point d'interface transport-stockage (PITS) par zone d'équilibrage (en conservant les différents groupements de stockage tels qu'ils sont proposés).

Au contraire, quatre expéditeurs émettent des réserves sur ce nouveau schéma. Ils considèrent que la scission du groupement Centre n'est pas justifiée physiquement, qu'elle entraîne une perte de flexibilité pour les expéditeurs et pourrait entraîner une plus grande congestion des capacités de liaison entre les zones Nord et Sud de GRTgaz. Pour ces expéditeurs, le schéma proposé est en contradiction avec l'éventualité future d'une fusion des deux zones d'équilibrage de GRTgaz. Ce groupe d'expéditeurs souligne le manque de concertation avec Gaz de France DGI, sur l'évolution de son offre de stockage.

GRTgaz approuve le nouveau schéma. Il permet de mettre en cohérence les besoins du réseau de transport et l'offre de stockage.

Un opérateur d'infrastructure est également favorable au schéma proposé.

Une organisation salariale partage cette analyse.

Les contributeurs sont largement favorables au schéma d'interface transport-stockage proposé.

Question 10 : *Que pensez-vous de l'égalisation des termes tarifaires aux PITS, sur le réseau de GRTgaz, à compter du 1^{er} avril 2009 ?*

Les consommateurs industriels sont a priori favorables à l'égalisation des termes tarifaires aux PITS. Ils ne considèrent cependant pas être en mesure d'évaluer l'impact exact de cette modification.

Presque tous les expéditeurs soutiennent l'égalisation des termes aux PITS. Cette mesure va dans le sens de la simplicité, et est cohérente avec la disparition de la spécificité du groupement Centre.

Seul un expéditeur s'oppose à l'égalisation. Il s'inquiète principalement du niveau retenu pour les termes aux PITS, qui semblent subir une augmentation bien plus importante que les autres termes du tarif. Cette orientation pénaliserait avant tout les expéditeurs qui n'utilisent pas le stockage Centre.

Un opérateur d'infrastructure se prononce en faveur de l'égalisation des termes tarifaires aux PITS car la spécificité du groupement Centre disparaît. Cependant, il s'oppose lui aussi à une augmentation des termes aux PITS supérieure à celle observée en moyenne sur le tarif.

Les contributeurs sont très largement favorables à l'égalisation des termes tarifaires aux PITS sur le réseau de GRTgaz.

Question 11 : *Que pensez-vous de la répartition entre la liaison Nord vers Sud et l'injection au PITS « Atlantique » des capacités rendues fermes par l'émission de gaz à Montoir ?*

Les consommateurs industriels ne se prononcent pas sur ce point ou jugent leur niveau d'information insuffisant pour se prononcer. L'un d'entre eux insiste néanmoins sur le besoin de transparence envers les expéditeurs concernant la disponibilité des capacités de liaison Nord-Sud et d'injection au PITS Atlantique. Il recommande que la répartition entre la liaison Nord Sud et l'injection au PITS Atlantique ne soit pas complètement figée et soit révisable en cours de période tarifaire pour tenir compte de l'évolution des flux réels.

Trois expéditeurs se prononcent en faveur de la répartition proposée.

Cependant, plusieurs réserves sont formulées :

- quatre expéditeurs regrettent le manque d'information mise à disposition, notamment de la part de Gaz de France DGI. Ils ne s'estiment pas en mesure d'évaluer correctement cette proposition ;
- pour quatre expéditeurs, la disponibilité de la capacité de liaison Nord-Sud et d'injection dans le groupement Atlantique va dépendre des émissions de gaz du terminal méthanier de Montoir. Cette situation donne un pouvoir de marché important aux détenteurs de capacités sur le terminal. Pour éviter toute distorsion de concurrence, il faudrait, soit obliger les détenteurs de capacités du terminal à émettre du gaz, soit garantir la plus grande transparence sur la disponibilité des

- capacités de transport à la liaison Nord-Sud et d'injection au PITS Atlantique (ou sur le programme d'émission du terminal Montoir) par une publication avec un préavis suffisant ;
- deux expéditeurs souhaitent que les émissions de Montoir soient en priorité dédiées à la liaison Nord-Sud ;
 - au contraire, deux expéditeurs privilégient la disponibilité des capacités d'injection dans le groupement Atlantique.

Un opérateur d'infrastructures soutient la répartition proposée, qu'il justifie par la présence de contraintes sur le réseau de transport, qui empêche une parfaite adéquation entre offres de transport et de stockage. Il recommande de permettre l'évolution de la répartition des capacités conditionnées aux émissions de Montoir entre injection dans le groupement Atlantique, et la liaison Nord-Sud après un retour d'expérience. Enfin, cet opérateur souligne qu'un effort particulier devra être fourni par GRTgaz pour assurer la mise en place opérationnelle de ce dispositif.

Un second opérateur d'infrastructure souhaite que la répartition des émissions de Montoir prenne en compte les projets d'interconnexion avec des réseaux étrangers et permette la création de corridors européens de l'énergie.

Une large majorité est favorable à la proposition de répartition entre la liaison Nord vers Sud et l'injection au PITS « Atlantique » des capacités rendues fermes par l'émission de gaz à Montoir. Un fort besoin de transparence sur le programme d'émission du terminal de Montoir est exprimé.

Question 12 : Avez-vous des commentaires sur les règles d'attribution des capacités aux points d'entrée depuis les terminaux méthaniers ?

Les consommateurs approuvent les règles d'attribution proposées. Pour eux, l'attribution automatique des capacités d'entrée sur le réseau de transport en fonction des capacités de regazéification détenues permet d'assurer une meilleure coordination opérationnelle entre opérateurs, et une meilleure coordination des investissements.

Un consommateur souhaite qu'une partie de ces capacités soit réservée aux nouveaux entrants.

Huit expéditeurs sont favorables aux règles d'attribution proposées. Des commentaires opérationnels sont tout de même faits :

- 2 expéditeurs souhaitent plus de souplesse pour pouvoir céder les capacités au point d'entrée ;
- 1 expéditeur demande que l'allocation des capacités soit décalée automatiquement en cas de décalage du déchargement et que le traitement des dépassements de capacité soit plus souple (en l'absence de nuisance pour les autres utilisateurs).

Trois expéditeurs émettent des réserves sur les règles d'attribution telles qu'elles sont actuellement présentées :

- 2 d'entre eux considèrent que les GRT doivent avoir l'obligation de développer des capacités permettant d'évacuer tout le gaz potentiellement émis par les terminaux. Les capacités aux PITTM (point d'interface Transport – Terminal méthanier) devraient être égales à 110 % de la capacité de regazéification du terminal ;
- 1 expéditeur considère que le traitement des PITTM ne devrait pas différer de celui des autres points d'entrée sur le réseau ;
- 1 expéditeur souligne qu'il souscrit des capacités de regazéification sur le long terme, mais qu'il refuse de s'engager sur le long terme au PITTM sans avoir de visibilité sur le niveau du terme tarifaire pour la durée de son engagement. Cet expéditeur plaide même pour un abandon du

système de souscription aux PITTM au profit d'une attribution automatique des capacités « à l'usage ».

Les GRT sont favorables aux règles d'attribution des capacités aux PITTM. Cependant, GRTgaz estime qu'il ne maîtrisera pas le niveau des souscriptions à ces points, et demande que ce poste soit inclus à 100 % au CRCP.

Les opérateurs d'infrastructures sont également en accord avec ces nouvelles règles car elles permettent d'optimiser les capacités des terminaux et du réseau. D'une part, le GRT a la garantie d'être rémunéré à hauteur des capacités qu'il met à disposition. D'autre part, le terminal méthanier peut compter sur des capacités de transport suffisantes pour ses utilisateurs.

Deux opérateurs de terminaux méthaniers souhaitent plus de souplesse pour que les expéditeurs puissent céder leurs capacités au point d'entrée.

Un opérateur de terminaux méthaniers s'inquiète des distorsions de concurrence entre terminaux qu'induirait une définition différente des capacités d'entrée selon les terminaux. Les contraintes du réseau de transport pourraient, selon lui, pousser les GRT dans cette direction. La question du traitement des capacités à un PITTM où deux terminaux sont raccordés est aussi soulevée.

Un syndicat professionnel du secteur gazier apporte son soutien à l'attribution automatique des capacités d'entrée sur le réseau de transport car elle apporte de la cohérence entre les infrastructures.

Les contributeurs sont majoritairement favorables aux nouvelles règles d'attribution des capacités aux points d'entrée depuis les terminaux méthaniers.

Question 13 : Que pensez-vous des propositions concernant les termes d'entrée sur le réseau de transport depuis les terminaux méthaniers ? Que pensez-vous du principe d'introduction d'un test économique pour les terminaux méthaniers ?

Les consommateurs industriels envisagent deux possibilités : soit le terminal est régulé et le principe de péréquation doit s'appliquer, soit le terminal bénéficie de l'exemption à l'accès aux tiers et les consommateurs s'opposent à l'application de la péréquation.

Les avis des expéditeurs sont partagés.

Six expéditeurs soutiennent à la fois le principe de péréquation des termes d'entrée et l'introduction d'un test économique. Pour ces expéditeurs, il faut favoriser la réalisation des projets de terminaux tout en définissant un niveau d'investissement pouvant raisonnablement être mutualisé entre les utilisateurs des réseaux.

Trois expéditeurs voudraient une péréquation totale non conditionnée à un test économique. Pour l'un d'entre eux, l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement engendrée par le terminal serait un motif suffisant pour justifier la péréquation. Pour un autre expéditeur, il est important que les nouveaux terminaux soient compétitifs par rapport aux infrastructures déjà amorties.

Trois expéditeurs sont, quant à eux, défavorables à la péréquation des termes d'entrée. Selon eux, les investissements doivent être réalisés là où les contraintes du réseau sont les moins fortes, c'est-à-dire où les coûts de raccordement et de renforcement sont limités. Il est donc impératif de refléter strictement les coûts pour inciter les investisseurs à choisir la meilleure localisation.

Un expéditeur pense que la hausse des termes d'entrée aux PITTMM doit être limitée pour ne pas faire obstacle aux projets de terminaux et pour ne pas dégrader la compétitivité des CCCG s'installant à proximité de ces terminaux.

GRTgaz soutient l'idée de péréquation et de test économique. Il souligne néanmoins la difficulté de réalisation de ce test : si les coûts de renforcement du cœur de réseau sont pris en compte, l'ordre d'arrivée des projets aura une importance capitale.

GRTgaz propose également d'étendre l'idée de la péréquation aux points d'entrée terrestres, qui partageront les mêmes dépenses de renforcement du cœur de réseau que les terminaux méthaniers.

TIGF est opposé à la péréquation des termes d'entrée. Pour lui, tous les coûts engendrés par un terminal méthanier doivent être supportés par les utilisateurs de ce terminal.

Deux opérateurs d'infrastructure ne souhaitent pas que la péréquation soit conditionnée à un test économique. Selon eux, un terminal méthanier améliore la sécurité d'approvisionnement et favorise l'ouverture du marché, ce qui compense en soi les coûts d'investissements consentis par la communauté des utilisateurs du réseau.

Un opérateur s'oppose au principe de péréquation. Les termes d'entrée doivent refléter strictement les coûts de raccordement et de renforcement pour que les investissements soient rationnels.

Trois opérateurs de terminaux méthaniers s'inquiètent du traitement particulier dont pourrait bénéficier le terminal du Verdon en étant à la fois raccordé à la zone GRTgaz Sud et à la zone TIGF.

Le marché est partagé sur cette question. Une majorité d'acteurs se dégage tout de même en faveur d'une péréquation des termes d'entrée sur le réseau de transport depuis les terminaux méthaniers, à condition qu'un test économique soit prévu.

Question 14 : Êtes-vous favorable à la proposition de limiter la commercialisation de capacités interruptibles aval aux PITT aux seuls cas où elle est strictement nécessaire ?

Les consommateurs industriels n'expriment pas d'opposition particulière sur ce point, à condition que cette modification soit opérée de manière transparente.

Les expéditeurs sont en grande majorité favorables à cette disposition. Quelques mesures d'accompagnement sont demandées : la mise en place d'un délai de prévenance, la consultation des clients concernés ou encore la communication aux expéditeurs de la liste exhaustive et actualisée des PITT ayant des capacités interruptibles.

Seuls deux expéditeurs s'opposent à la limitation de la commercialisation des capacités interruptibles aux PITT. Selon eux, ces capacités interruptibles évitent réellement des investissements sur le réseau. Les

faire disparaître nécessiterait un délai pour adapter les contrats de fourniture selon l'un des expéditeurs. Pour le deuxième expéditeur, cette disparition dégraderait son offre commerciale.

Les GRT soutiennent cette proposition.

Un producteur demande des précisions sur la définition des capacités interruptibles de livraison aux PITD. Une organisation salariale est favorable à la mesure proposée.

Le marché soutient largement la proposition de limiter la commercialisation de capacités interruptibles aval aux PITD aux seuls cas où elle est strictement nécessaire.

Question 15 : *Que pensez-vous du schéma proposé par GRTgaz pour faciliter l'accès des industriels aux PEG ?*

Les consommateurs industriels sont tous en faveur de ce schéma. Pour eux, il est simple et efficace. Il augmente la marge de manœuvre des industriels, favorise les nouveaux entrants et le développement du marché de gros français. Enfin il permet d'établir une relation commerciale entre consommateur et GRT. Les consommateurs ayant participé à l'expérimentation du schéma sont particulièrement satisfaits.

Toutefois, un consommateur doit attendre la fin de l'expérimentation pour se prononcer. Il n'est pas convaincu qu'un tel schéma offre un prix de fourniture compétitif.

Ce schéma d'approvisionnement devrait être limité aux industriels d'une certaine taille selon un consommateur.

Les expéditeurs sont également très majoritairement favorables à ce schéma. Quelques remarques sont cependant formulées :

- 3 expéditeurs doutent de l'intérêt économique d'être expéditeur d'équilibre ;
- 2 expéditeurs proposent que les GRT facturent directement les capacités de transport entre le PEG et le point de livraison au client industriel ;
- 3 expéditeurs soulignent que ce schéma permettra d'accroître la liquidité aux Points d'Echange de Gaz (PEG) et d'améliorer la formation d'un prix de marché. 2 expéditeurs émettent même l'idée d'imposer ce schéma pour les industriels dépassant une certaine capacité de livraison ;
- 1 expéditeur demande que les CCCG puissent disposer de ce schéma d'approvisionnement ;
- 1 expéditeur rappelle que ce schéma devra être accompagné d'une modification des règles d'attribution des droits de stockage.

Deux entreprises locales de distribution souhaitent avoir la possibilité d'utiliser un tel schéma d'approvisionnement. L'une d'entre elles demande même que ce schéma soit réservé aux ELD.

Seul un expéditeur est défavorable au schéma proposé. Pour lui, il permettra aux consommateurs d'arbitrer entre différents fournisseurs, ou entre fournisseurs et marché de gros (ce que le dispositif actuel permet déjà en partie). En conséquence, l'approvisionnement des consommateurs s'appuiera sur une référence de prix de marché. Cet expéditeur doute de l'intérêt économique d'une telle démarche pour les consommateurs.

Les GRT jugent l'expérimentation positive et sont favorables au schéma proposé.

Un opérateur d'infrastructures rappelle que ce schéma va entraîner des modifications dans l'attribution des droits de stockage. La question est en cours de traitement, sous le pilotage de la DIDEME. Une réponse devrait être apportée pour le 1^{er} novembre 2008.

Un producteur est opposé à ce schéma. Selon lui, il nuit aux petits fournisseurs de gaz au profit des gros industriels consommateurs et engendre des difficultés d'accès au réseau pour les fournisseurs. Une organisation salariale attend l'établissement d'un retour d'expérience et le passage d'un hiver froid pour prendre position. Il craint que la multiplication du nombre d'expéditeurs ne perturbe le pilotage des réseaux de transport.

Le marché approuve très majoritairement le schéma proposé par GRTgaz pour faciliter l'accès des industriels aux PEG et demande son élargissement.

Question 16 : *Avez-vous des commentaires sur les prévisions des GRT et les estimations de barèmes tarifaires figurant dans le présent document ?*

Les consommateurs industriels jugent les hausses tarifaires envisagées non justifiées, et donc inacceptables en l'état. Ils pensent qu'un nouvel investissement des GRT ne devrait pas impacter le tarif avant son entrée en service. Enfin, ils ne voient pas d'effort de productivité dans les chiffres annoncés. Par ailleurs, ils privilégieraient une hausse des termes de sortie du territoire, et s'opposent à la hausse uniforme des termes tarifaires du réseau principal.

Les expéditeurs formulent plusieurs commentaires :

- 5 expéditeurs considèrent la hausse envisagée des termes impactant le réseau régional (ainsi que la sortie du réseau principal) excessive. Selon eux, l'effort d'investissement est concentré sur le réseau principal, et cette concentration doit être reflétée par le tarif (uniquement sur les termes de liaisons, ou aux points d'interfaces avec des réseaux étrangers et non sur le terme de sortie du réseau principal) ;
- 1 expéditeur trouve au contraire la hausse des termes du réseau principal trop importante. Une telle évolution serait nuisible pour le marché français, dont les tarifs de transport sont déjà parmi les plus chers du nord-ouest de l'Europe. Un autre expéditeur regrette spécifiquement la hausse des termes d'entrée sur le territoire ;
- 2 expéditeurs alertent sur le faible niveau de concurrence constaté dans la zone d'équilibrage Nord B de GRTgaz. Cette zone n'est accessible aux nouveaux entrants que par le biais d'un service de conversion du gaz H en gaz B. Aussi, ces expéditeurs proposent que le terme d'entrée à Taisnières B soit aligné sur la somme du terme d'entrée à Taisnières H et du coût de conversion. De cette façon, le fournisseur historique ne bénéficierait plus d'un avantage concurrentiel indu ;
- les capacités rebours devraient être facturées à un prix très faible car leur utilisation diminue les congestions, selon 1 expéditeur ;

- 2 entreprises locales de distribution jugent que le principe de péréquation et la fusion des zones Nord, Est et Ouest de GRTgaz sont par nature défavorables aux ELD dont le portefeuille est concentré géographiquement à proximité des frontières ;
- 3 expéditeurs rappellent que la hausse du tarif de transport devra être répercutée dans les tarifs de vente réglementés.

TIGF estime la baisse envisagée du tarif d'entrée à Larrau et Biriadou inopportune car elle ne permet pas de refléter les coûts.

Les consommateurs industriels considèrent ne pas disposer de l'ensemble des informations leur permettant d'analyser les hausses proposées. Une majorité d'expéditeurs considère que la hausse du tarif devrait moins impacter le réseau régional, et plus le réseau principal où se concentre la majorité des investissements.

Question 17 : *Avez-vous d'autres remarques ou commentaires concernant le tarif actuellement en vigueur ou les évolutions envisagées pour les nouveaux tarifs ?*

Les consommateurs industriels sont inquiets du grand nombre de projets de CCCG actuellement à l'étude. Ils craignent que l'arrivée de ces centrales ne vienne fortement contraindre le réseau et dégrade la qualité de leur raccordement. Aussi souhaitent-ils participer au groupe de travail sur les CCCG piloté par GRTgaz.

Les consommateurs industriels voudraient également se voir attribuer de manière prioritaire les capacités à la liaison Nord-Sud lors des OSP. Une telle mesure limiterait la spéculation selon eux.

Les expéditeurs font des observations de différentes natures :

- 4 expéditeurs demandent la suppression du terme variable d'accès au PEG. Pour eux, les charges liées à l'accès au PEG sont fixes pour les GRT. Un terme variable n'est donc pas justifié ;
- 3 expéditeurs rappellent les problématiques soulevées par les projets de CCCG. L'un d'entre eux estime que si les contraintes opérationnelles imposées par GRTgaz sont trop importantes, la baisse de la valeur de l'actif (CCCG) devra être compensée par une diminution du terme tarifaire qui lui est appliqué. Un second expéditeur demande même que les CCCG fassent l'objet d'un traitement spécifique dans le tarif transport. Un troisième souhaite la mise en place d'un tarif de proximité incitant les CCCG à s'installer à proximité des sources de modulation (stockages et terminaux méthaniers) ;
- 3 expéditeurs souhaitent voir augmenter le délai de préavis avant les changements tarifaires pour des raisons de visibilité, de réduction du risque, et pour mettre à jour leurs contrats de vente ;
- 3 expéditeurs voudraient que les évolutions tarifaires des différentes infrastructures soient synchronisées, par exemple au 1^{er} avril ;
- 2 expéditeurs s'inquiètent du niveau des charges facturées aux GRT par leurs maisons mères respectives, et militent pour la séparation patrimoniale ;
- 1 expéditeur regrette la transformation de capacités fermes en capacités interruptibles (Dordogne) pour accéder à la zone TIGF depuis le nord ;
- 2 expéditeurs souhaiteraient une concertation sur les rapprochements potentiels de zones d'équilibrage. Pour l'un d'entre eux, la zone Nord B devrait être absorbée par la grande zone Nord de GRTgaz, pour permettre à la concurrence de s'y développer réellement. Le deuxième expéditeur regrette que la CRE n'envisage pas un couplage des zones Sud de GRTgaz et TIGF.

D. ANNEXES : LISTE DES REpondANTS

GRT
GRTgaz
TIGF

Opérateurs adjacents
4Gas
Direction des Grandes Infrastructures (DGI)
Enagas
Gaz de Normandie
GrDF
STMFC

Consommateurs
Air Liquide
Alcan
ArcelorMittal
Arkema
Dalkia
DEFA
GPN
O-I Manufacturing
Omya
Rhodia Energy
St Gobain
Uniden

Expéditeurs
Altergaz
Distrigaz
EDF
Energie Ouest Suisse (EOS)
ENI Spa
Gas Natural
Gaz de Strasbourg
Gazprom
Gaz de France
Merrill Lynch
Poweo
SNET
Soteg
SPE
StatoilHydro
Total Gas & Power
Uprigaz
Vialis

Autres
Association Française du Gaz (AFG)
CFDT Energie
Comité d'entreprise de TIGF
EnergyView
Club BioGaz
Gazonor
Méthanéva