

Synthèse des réponses à la consultation publique sur les principes de tarification de l'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel

La CRE a organisé du 8 juillet au 6 septembre 2004 une consultation publique sur les principes de tarification de l'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel, dans le cadre de la préparation d'une nouvelle proposition tarifaire conçue pour s'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2005.

18 réponses ont été reçues, provenant de gestionnaires de réseaux de transport et d'utilisateurs de ces réseaux : fournisseurs, consommateurs de gaz et leurs représentants. Les participants se montrent satisfaits de pouvoir s'exprimer sur les tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz au travers de cette consultation publique.

Les participants sont favorables aux principales orientations proposées par la CRE, qui concernent :

- La simplification de la structure tarifaire, avec notamment la réduction du nombre de zones d'équilibrage ;
- L'offre de souplesses supplémentaires, conformément aux « Guidelines for good TPA practice » adoptées lors du forum de Madrid de septembre 2003 ;
- Les améliorations à caractère technique, résultant du retour d'expérience sur les tarifs provisoires mis en place par les opérateurs début 2003.

La plupart des utilisateurs des réseaux soulignent que la tarification doit rester simple et aisément compréhensible, pour être utilisable par tous.

Par ailleurs, des positions contradictoires apparaissent, notamment entre différentes catégories d'utilisateurs des réseaux de transport, lorsque les modifications du tarif se traduisent par une redistribution des recettes, chacun étant naturellement opposé aux évolutions, même minimales, qui ne lui sont pas favorables.

Question 1 : *Etes-vous favorable à une nouvelle proposition tarifaire de la CRE, prenant en compte la réduction du nombre de zones d'équilibrage et l'introduction de souplesses supplémentaires ? Si oui, à quelle échéance ?*

Les participants souhaitent que la CRE fasse évoluer rapidement les tarifs d'utilisation des réseaux de transport pour tenir compte des évolutions du périmètre des transporteurs.

Utilisateurs des réseaux de transport :

Les fournisseurs souhaitent avoir une visibilité suffisante sur les tarifs pour pouvoir établir une communication claire vis à vis de leurs clients en matière de prix. Cependant, compte tenu de la situation transitoire dans laquelle la quasi totalité des fournisseurs estime se trouver, les prochains tarifs ne doivent pas s'appliquer plus de 12 à 18 mois. Une contribution demande qu'après 18 mois, on passe à une tarification pluriannuelle, avec intégration d'objectifs de productivité pour les transporteurs.

Deux contributions seulement privilégient le critère de stabilité et proposent une durée d'application de 24 mois minimum.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs soulignent la nécessité qu'un nouveau tarif puisse entrer en vigueur début 2005, date à laquelle ils prévoient que l'accord de dénouement des participations croisées de TOTAL et Gaz de France dans la CFM et GSO sera effectif. Ils estiment également qu'il serait prématuré de s'engager sur une durée plus longue que 18 mois sans avoir eu un retour d'expérience suffisant sur les tarifs précédents.

Question 2 : *Etes-vous favorable à la réduction proposée du nombre de zones d'équilibrage ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

Toutes les contributions sauf une expriment un avis favorable à la réduction du nombre de zones d'équilibrage. Les réponses sont cependant nuancées :

- cinq contributions souhaitent que soient fournis les éléments qui justifient le découpage des zones d'équilibrage, ainsi qu'un calendrier de diminution progressive du nombre de zones ;
- une contribution considère qu'il ne devrait y avoir qu'une seule zone en France tant que 30 % au moins des volumes ne seront pas passés à la concurrence ;
- une autre contribution propose que le réseau de GSO soit inclus dès 2005 dans une grande zone Sud, avec un système global de compensation entre les transporteurs.

Au delà des points précédents, deux fournisseurs rappellent qu'ils attendent, de manière générale, que la structure du tarif émette « les bons signaux économiques », permettant de maximiser les capacités fermes et reflétant les coûts réels de transport.

Une contribution se montre opposée à la réduction du nombre de zones d'équilibrage, au motif que cela pourrait entraîner un effet de péréquation au détriment des consommateurs situés près des points d'entrée sur le territoire national.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs sont favorables à la réduction proposée du nombre de zones d'équilibrage. Gaz de France Transport rappelle qu'il sera impossible d'aller plus loin dans cette réduction avant 2009, compte tenu des délais nécessaires pour réaliser les principaux travaux de décongestion entre les zones Nord et Est d'une part, Nord et Ouest d'autre part.

Question 3 : *Que pensez-vous du fonctionnement proposé de la future zone Nord ? Le service de conversion du gaz H en gaz B doit-il être tarifé par la CRE ?*

Les participants qui se sont prononcés sur cette question sont, de façon générale, satisfaits de la fusion des deux zones d'équilibrage Nord H et Nord B. Certains attendent, pour se prononcer, plus de détails sur les modalités opérationnelles du service de conversion. Ils estiment tous, par ailleurs, que la CRE doit s'assurer que l'accès à ce service est transparent et non discriminatoire.

Utilisateurs des réseaux de transport :

La majorité des contributions considère que le service de conversion de gaz H en gaz B doit être tarifé par la CRE, .

Deux contributions proposent que cette prestation soit gratuite, en soulignant que les tarifs réglementés sont indépendants de la nature du gaz.

Une autre contribution propose un alignement du tarif de conversion sur les tarifs les plus faibles pratiqués en Europe, le tarif devant couvrir les coûts d'un opérateur « efficace ».

Un fournisseur estime qu'il existe suffisamment de fournisseurs en Europe de l'Ouest disposant de gaz B pour offrir à la clientèle le choix de son fournisseur.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Gaz de France Transport rappelle que le service de conversion est une prestation de swap de gaz H en gaz B achetée à Gaz de France Négoces. A ce titre, ce service sera limité en fonction des contraintes contractuelles et opérationnelles de Gaz de France Négoces. Par ailleurs, d'après Gaz de France Transport, ce service « auxiliaire » ne nécessite pas de régulation tarifaire.

Question 4 : *Que pensez-vous du schéma tarifaire proposé pour l'interconnexion entre les réseaux de Gaz de France et de Gaz du Sud-Ouest ?*

Les participants souhaitent de manière générale que cet accord entre opérateurs de transport leur permette d'assurer une gestion opérationnelle des flux qui optimise le fonctionnement des réseaux et en minimise les coûts d'utilisation : cet accord doit bénéficier aux utilisateurs des réseaux.

Utilisateurs des réseaux de transport :

Les utilisateurs des réseaux sont favorables au schéma tarifaire proposé, qui prévoit deux liaisons tarifaires entre la zone GSO et les zones Ouest et Sud de Gaz de France. Ils souhaitent que les tarifs évoluent dans le sens de la simplification et d'une plus grande transparence.

Deux réponses ajoutent par ailleurs que ce nouveau schéma tarifaire ne doit pas entraîner de surcoûts par rapports aux dispositions précédentes ni bouleverser les équilibres économiques existants.

Enfin, une contribution note qu'il est aujourd'hui impossible pour un expéditeur de réserver des capacités fermes de sortie de GSO vers Gaz de France, alors qu'il s'agit d'un élément nécessaire à l'instauration d'une réelle concurrence dans le sud de la France.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs indiquent qu'ils soutiennent le schéma proposé.

Question 5 : *Etes-vous favorable à la commercialisation de souscriptions quotidiennes de capacités dès le 1^{er} janvier 2005 ? Avez-vous des suggestions concernant les caractéristiques et le prix des souscriptions quotidiennes de capacités fermes ? Jugez-vous souhaitable que les gestionnaires de réseau de transport commercialisent des souscriptions quotidiennes de capacités interruptibles ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

Tous les fournisseurs sont favorables à l'introduction de souscriptions quotidiennes de capacités fermes et interruptibles dans la mesure où cette faculté vient en complément des différentes offres existantes.

Une réponse est favorable à l'instauration du principe « use it or lose it », qui permettrait la mise à disposition sur le marché, sur une base quotidienne, des capacités non utilisées par leur propriétaire.

En ce qui concerne le prix de ces capacités, trois acteurs de marché souhaitent que le prix des souscriptions quotidiennes de capacités fermes soit égal à 1/30^{ème} du prix mensuel. Une contribution propose un surcoût égal au maximum à 10 % par rapport au prix des souscriptions mensuelles.

Deux fournisseurs posent par ailleurs la question de la coexistence des souscriptions quotidiennes de capacités avec la pratique des renominations infra journalières, dont les modalités devront être précisées.

Deux contributions soulignent que certains consommateurs finals peuvent avoir besoin d'utiliser le

réseau pour de très courtes périodes (secours, essais, démarrage ...), ce qui nécessite de pouvoir souscrire des capacités quotidiennes interruptibles, conditionnées à la disponibilité du réseau régional, de façon à rendre le prix du gaz de « dépannage » compétitif avec le prix des combustibles alternatifs.

Une contribution souligne qu'il est souhaitable de différencier, pour les mois de décembre et février, les périodes antérieures au 16 décembre et postérieures au 14 février, qui ne sont pas sujettes au risque de pointe P2, ce qui pourrait justifier un prix journalier plus faible.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs sont favorables à la commercialisation de souscriptions quotidiennes de capacités, qui permet d'augmenter le taux d'utilisation du réseau, ce qui est profitable à l'ensemble des utilisateurs.

En ce qui concerne les souscriptions quotidiennes de capacités interruptibles, les avis divergent : GSO Transport les considère comme un moyen de gérer les congestions de court terme (suite à une réduction de capacités en particulier) en optimisant l'utilisation du réseau, mais insiste sur les délais, d'au moins trois mois, nécessaires pour développer les systèmes d'information ; Gaz de France Transport considère que l'intérêt d'une offre quotidienne interruptible est loin d'être avéré, en l'absence de retour d'expérience sur les capacités quotidiennes fermes.

CFM Transport pose la question générale du coût lié à ces souplesses supplémentaires : le renchérissement des coûts induit par certaines souplesses ne doit pas être disproportionné par rapport au bénéfice qu'en retireront les clients.

Enfin, Gaz de France Transport est favorable à un tarif d'1/20^{ème} du prix mensuel pour les souscriptions quotidiennes de capacité. Les autres transporteurs ne se sont pas prononcés sur ce point.

Question 6 : *Etes-vous favorable à la démarche proposée pour le rééquilibrage des recettes des gestionnaires de réseau de transport entre les réseaux principal et régional ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

La majorité des participants est en faveur de « l'orthodoxie économique », qui conduit chaque utilisateur du réseau à payer pour les coûts qu'il occasionne. Deux contributions sont même favorables à un rééquilibrage immédiat, les tarifs devant impérativement refléter les coûts.

Quatre contributions émettent au contraire des réserves sur l'impact que peut avoir cette mesure : une contribution exprime son désaccord avec cette mesure, argumentant que ce rééquilibrage favorisera les clients situés sur le réseau principal, déjà largement bénéficiaires de l'ouverture à la concurrence, aux dépens des clients sur le réseau régional, qui sont les nouvelles cibles de l'ouverture des marchés. Une autre ajoute qu'un tel rééquilibrage bénéficierait au gaz en transit, au détriment des consommateurs français.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs sont favorables à ce réajustement, de manière à minimiser les distorsions du tarif par rapport aux coûts. Ils estiment cependant que le marché ayant besoin de visibilité sur le tarif, ces réajustements doivent se faire progressivement, pour assurer une certaine continuité tarifaire.

Question 7 : *Etes-vous favorable au principe de limitation des écarts individuels entre les tarifs en vigueur et la nouvelle proposition tarifaire ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

Les utilisateurs des réseaux sont majoritairement favorables à l'introduction d'une continuité tarifaire, de manière à sécuriser la prévision des coûts de transport pour les expéditeurs et les clients consommateurs (établissement de budget pluriannuel, calcul d'investissement).

Deux contributions sont opposées à toute limitation des écarts. Selon elles, si le changement correspond à la vérité des coûts et est transparent dans sa mise en œuvre, il doit être mis en place sans délai.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs sont globalement favorables à une stabilité des tarifs, et donc à la limitation des écarts individuels entre les tarifs en vigueur et la nouvelle proposition tarifaire.

Question 8 : *Etes-vous favorable à la publication des niveaux de tarif régional (NTR) de tous les sites raccordés aux réseaux de transport ?*

Les contributions sont globalement favorables à cette publication, car les NTR sont des éléments tarifaires essentiels, en particulier pour les points d'interface transport – distribution (PITD), et la publication de ces informations est de nature à améliorer la transparence sur les tarifs.

Toutefois, deux contributions soulignent le risque, dans certains cas, de porter atteinte à la confidentialité d'informations commerciales sensibles. GSO Transport suggère que la possibilité soit laissée aux clients de s'opposer à cette publication.

Questions à caractère technique

Question 9 : *Etes-vous favorable à la suppression du terme fixe de livraison (TFL) dans le tarif de transport des opérateurs de transport ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

Tous les fournisseurs sauf un sont favorables à la suppression du terme fixe de livraison, considéré par beaucoup comme une barrière à l'entrée qui peut être préjudiciable sur les PITD à faibles débits ou lorsqu'un nouvel entrant n'a qu'un petit nombre de clients. La suppression de ce terme irait donc d'après eux dans le sens du développement de la concurrence en distribution, en particulier au moment où l'ouverture des marchés concerne un nombre accru de consommateurs.

Un fournisseur et deux consommateurs s'opposent à la suppression du terme fixe de livraison, car la gestion d'un point de livraison comprend une part de coût fixe indépendante de la consommation. Les gros consommateurs seront pénalisés injustement par rapport aux petits en cas de suppression du terme fixe de livraison.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les avis des transporteurs sont divergents : GSO Transport n'est pas opposé à la suppression du terme fixe de livraison. Gaz de France Transport, au contraire, n'y est pas favorable, car ce terme est représentatif des charges fixes d'entretien courant des postes de livraison et du coût de gestion des points de livraison. Gaz de France Transport considère que le montant actuel de 3600 € résultant de la proposition tarifaire de la CRE, en forte baisse par rapport à la valeur antérieure de 9180 €, correspond à un minimum.

Toutefois, afin de répondre à la problématique de l'ouverture du marché en distribution, Gaz de France Transport propose, pour réaliser un compromis entre le reflet des coûts et la limitation du prix unitaire d'acheminement, de répartir entre les expéditeurs présents sur un point de livraison :

- une partie du TFL au prorata du nombre d'expéditeurs présents ;

- le solde du TFL au prorata des capacités souscrites.

Question 10 : *Etes-vous favorable à la suppression du terme de quantité en sortie, dans la tarification du réseau de Gaz de France ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

La majorité des fournisseurs est favorable à la suppression de ce terme de quantité en sortie, qui permettra d'harmoniser les conditions tarifaires proposées par les opérateurs Gaz du Sud-Ouest et Gaz de France.

Trois consommateurs et deux fournisseurs s'opposent en revanche à la suppression de ce terme, plusieurs d'entre eux au motif que le fonctionnement des réseaux gaziers ne comprend pas que des coûts liés aux capacités, mais aussi des coûts proportionnels aux quantités (exemple : compression du gaz).

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs sont favorables à la suppression du terme de quantité en sortie.

Question 11 : *Etes-vous favorable à un tarif de proximité pour les points de sortie très proches des frontières, et sous quelle forme, sachant que les pertes de recettes correspondantes seront, dans cette hypothèse, supportées par les autres utilisateurs du réseau ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

La majorité des fournisseurs est favorable à l'introduction d'un tarif de proximité, un d'entre eux souhaitant qu'il s'applique à l'ensemble des zones de sortie situées près des points d'entrée, et pas seulement à proximité des frontières belges et allemandes.

Plusieurs consommateurs sont en revanche hostiles à un tarif de proximité, car les pertes de recettes correspondantes seraient alors supportées par les autres utilisateurs du réseau.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs rappellent qu'un tarif de proximité est nécessaire pour traiter les effets de bord aux frontières entre différents réseaux et refléter la réalité des coûts. En effet, les tarifs Entrée / Sortie ont le défaut de rendre les trajets de courtes distances trop chers par rapport à leurs coûts réels.

Question 12 : *Que pensez-vous des modalités proposées, dépendant de la probabilité d'interruption, pour la tarification des capacités annuelles interruptibles sur le réseau principal ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

Les utilisateurs des réseaux insistent sur la nécessaire transparence des conditions d'interruptibilité (nature des incidents techniques pouvant motiver l'interruptibilité, probabilité de leur occurrence, paramètres entrant en jeu comme la gestion des approvisionnements ou des stockages etc.) et souhaitent que ces conditions soient étroitement surveillées et contrôlées par la CRE.

Deux contributions, sans mettre en cause le principe d'un tarif lié à la probabilité d'interruption, demandent que le système reste simple.

Une contribution propose de considérer une capacité interruptible comme équivalente aux « coûts évités » d'une capacité de stockage. Le prix des capacités interruptibles serait alors égal au prix de la capacité ferme, diminué de ce coût évité, en tenant compte de la probabilité d'interruption.

Beaucoup d'acteurs de marché souhaitent, pour se prononcer, avoir plus d'information sur les modalités de fonctionnement des capacités interruptibles.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs divergent sur ce point : Gaz de France Transport estime que les modalités décrites dans la notice technique de la consultation publique répondent à la fois aux recommandations des « Guidelines for good TPA practice » et aux souhaits de simplicité et de facilité de compréhension et de mise en œuvre qui peuvent être exprimés. GSO Transport estime au contraire que la notion de capacité interruptible devrait être clarifiée au préalable, tant sur sa définition précise que sur les conditions d'interruption.

Question 13 : *Que pensez-vous du système incitatif proposé par Gaz de France, consistant à rembourser les capacités fermes souscrites non mises à disposition, en contrepartie d'une légère hausse des tarifs unitaires ?*

Utilisateurs des réseaux de transport :

Bien que favorables au principe de l'incitation à la performance, peu d'utilisateurs des réseaux approuvent le mécanisme proposé, en particulier s'il induit une augmentation des tarifs unitaires de transport. Deux utilisateurs des réseaux gaziers estiment que, dans le cadre d'un véritable engagement de qualité de service, les remboursements devraient venir en déduction du revenu autorisé.

Un fournisseur rappelle aussi que selon le décret du 19 mars 2004 relatif aux obligations de service public, la non mise à disposition de capacités fermes par les transporteurs doit relever uniquement de la force majeure ou de travaux programmés à l'avance sur les réseaux. Il ne faudrait pas d'après lui que le système proposé vide de son sens la notion de capacité ferme.

Par ailleurs, quatre contributions précisent que le système actuel doit être maintenu parallèlement, les expéditeurs devant avoir la possibilité, en cas de réduction de capacité sur un point d'entrée, de demander au transporteur d'injecter du gaz à un autre point d'entrée, ce qui apporte une certaine souplesse dans la gestion opérationnelle. Un fournisseur ajoute que si l'idée d'une compensation était retenue, elle devrait prendre en compte, au delà du remboursement, le préjudice subi.

Enfin, une contribution demande que les capacités souscrites et non utilisées par le client pour cause de force majeure sur le site de consommation soient également remboursées.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Les transporteurs sont favorables à l'introduction d'un système incitatif, qui revient à mutualiser les conséquences des réductions de capacités causées par des travaux sur les infrastructures.

Question 14 : *Avez-vous des suggestions concernant la tarification de l'utilisation des réseaux de transport pour les PITT non reliés aux réseaux de transport national, et alimentés directement par un réseau de transport étranger ?*

Seules quatre contributions répondent à cette question, la plupart des utilisateurs n'étant pas directement concernés.

Utilisateurs des réseaux de transport :

Un fournisseur indique que créer une règle particulière pour ces PITD ajouterait à la complexité des tarifs et qu'il serait souhaitable de leur affecter un NTR / NTS parmi ceux existant. Dans le système proposé par ce fournisseur, les compensations éventuelles de coûts et les ajustements contractuels avec les contreparties étrangères devraient être gérées par le transporteur, de manière à garantir que l'accès à ces PITD se fasse selon les mêmes modalités sur tout le territoire, de façon transparente pour les utilisateurs.

Gestionnaires de réseaux de transport :

Gaz de France Transport indique qu'un accord inter-opérateur pourrait permettre le rattachement de ces PITD à une zone d'équilibrage, et donc permettre à des fournisseurs potentiels d'avoir un équilibrage unique entre la zone d'équilibrage concernée et le PITD.

Autres remarques

Niveau des tarifs unitaires : Trois réponses se montrent opposées à toute hausse des tarifs de transport, qui serait un frein supplémentaire au changement de fournisseur et renforcerait la « frilosité » des clients à sortir des tarifs réglementés. Une contribution précise que toute hausse de charge doit être contrebalancée par des gains de productivité au moins équivalents.

Taux de rémunération des fonds propres : Trois contributions soulignent que les taux de rémunération appliqués lors de la détermination des revenus autorisés par la CRE sont élevés par rapport au taux des emprunts sans risque. Une de ces réponses s'interroge sur la justification de taux de rémunération différents pour les investissements réalisés avant 2004 (7,75 %) et après 2004 (9 %).

Hypothèses de souscription de capacité : Trois réponses sont opposées à la prise en compte de la tendance des expéditeurs historiques à optimiser leurs souscriptions, considérant que cela a déjà dû être fait. Par ailleurs, une de ces réponses trouve trop faible la prévision de croissance de la consommation de 2 %, surtout en tenant compte de la construction de nouvelles centrales électriques fonctionnant au gaz, telle que celle de Dunkerque.

Achat de gaz carburant par les transporteurs : Gaz de France Transport souligne que ses dépenses en gaz carburant sont soumises à des fluctuations fortes et imprévisibles, dues à la volatilité des prix de l'énergie et aux variations de la configuration du réseau résultant du comportement des expéditeurs. Gaz de France Transport souhaite que soit mis en place un mécanisme d'ajustement spécifique pour ces dépenses.

Possibilité d'échanger des capacités souscrites : Deux utilisateurs des réseaux demandent que la possibilité d'échanger les capacités de transport soit étendue aux réseaux régionaux.

Règles d'équilibrage : Un fournisseur juge que les pourcentages de minoration et majoration appliqués au prix de marché sur le hub de Zeebrugge en cas de dépassement des tolérances relatives aux déséquilibres journaliers et cumulés sont trop élevés. Des pourcentages de 120% pour la vente et de 80% pour l'achat seraient selon lui suffisants et tout aussi incitatifs.

Pénalités pour dépassement de capacité : Trois contributions demandent que le système actuel de pénalités pour dépassement de capacités soit modifié. Deux contributions demandent que le seuil de

déclenchement des pénalités pour dépassement de capacité soit porté de 3 à 5 %, comme dans les contrats des tarifs réglementés. Un acteur juge que l'existence d'un second seuil de 10% avec des pénalités aggravées n'est pas justifiée.

Une autre contribution indique que la variation du pouvoir calorifique supérieur, phénomène imprévisible et incontrôlable par les clients et les expéditeurs, devrait être prise en compte dans le niveau de tolérance accordé lors des dépassements de capacité. .

Enfin, GSO Transport souligne que l'introduction de souscriptions quotidiennes de capacités rend nécessaire de modifier le mode de calcul des pénalités pour dépassement de capacités.

Tarif d'accès aux PEG : Trois fournisseurs considèrent que le tarif actuel d'accès aux PEG est trop élevé. Un d'entre eux juge que le terme fixe annuel de 6000 € par point d'échange est disproportionné. Deux autres jugent le terme variable de 0,015 €/MWh trop élevé, l'un d'eux demandant sa suppression. Une contribution indique que le seuil de 4 TWh au-delà duquel le prix variable est moins élevé pénalise les nouveaux entrants par rapport aux fournisseurs historiques. Enfin, une contribution indique que le tarif d'accès aux PEG devrait être proportionnel au nombre de jours d'utilisation et non aux quantités échangées.

Tarif des souscriptions mensuelles de capacité : Cinq contributions considèrent que le prix des souscriptions mensuelles de capacité est trop élevé. Une d'entre elles critiquant plus particulièrement le coefficient de 8/12^{ème} appliqué aux mois de janvier et février. Une autre considère que la somme des coefficients mensuels doit représenter, sur une année complète, 1,5 fois le tarif annuel, au lieu de 2,5 fois actuellement

Date d'application des nouveaux tarifs : Une association de consommateurs indique que les nouveaux tarifs d'utilisation des réseaux de transport ne doivent pas modifier les contrats de transport en cours pendant leur durée de vie résiduelle.

Termes de liaison entre zones d'équilibrage : Deux contributions considèrent que les termes de liaison sont trop élevés et constituent un handicap supplémentaire pour les nouveaux fournisseurs face au fournisseur historique, et demandent que ces termes soient réduits au minimum pour faciliter l'ouverture du marché. Une contribution insiste, au contraire, sur la cohérence nécessaire entre les tarifs d'utilisation des réseaux de transport et les contrats de transit existants.

Accès des tiers aux stockages : Une réponse indique que la définition des zones d'équilibrage doit être cohérente avec les modalités retenues pour l'accès aux stockages. Une autre demande qu'une partie des capacités du stockage de Chémery soit accessible depuis la future zone sud Gaz de France, qui doit être créée à partir de la fusion entre les zones actuelles Centre CFM et Sud Gaz de France.

Nombre PITD : Un fournisseur estime souhaitable de diminuer le nombre des PITD, qui crée aujourd'hui une complexité inutile.

Accès des tiers à une partie du réseau Gaz de France : Un fournisseur demande que tous les points d'interconnexion avec les réseaux étrangers, même ceux qui n'ont qu'une desserte locale, soient répertoriés et ouverts aux tiers, car ils pourraient constituer des points d'entrée sur le territoire national.

Liste des acteurs ayant répondu (18 réponses)

Gestionnaire de réseau de transport

- CFM
- Gaz de France Transport
- GSO Transport

Expéditeur, ou organisme représentant des expéditeurs

- BP Gas & Power
- Centrica
- Distrigaz
- EDF
- ENI
- Gaz de France Négoce
- Total Gas & Power
- Uprigaz
- Gaz de Strasbourg
- Gaz de Bordeaux, Régie d'Aire sur Adour, Régie de Bazas, Régie de Carmaux, Régie de Lavour, Régie de la Réole, Energie Services de Lannemezan

Consommateur, ou organisme représentant des consommateurs

- Dalkia
- FG3E
- Solvay
- Uniden
- Rhodia