

**LA FOURNITURE DU COURANT DE TRACTION SUR LE  
RESEAU FERRE NATIONAL**

*Synthèse de la consultation publique  
(30 juillet – 7 septembre 2012)*

*Novembre 2012*

<b>1.- Contexte de la consultation</b> .....	<b>3</b>
<b>2.- Profil des contributeurs</b> .....	<b>3</b>
<b>3.- Synthèse des contributions</b> .....	<b>4</b>
<b>3.1- Les acteurs opérant dans le secteur du ferroviaire</b> .....	<b>4</b>
3.1.1- L'état actuel du parc de tractions électriques et les perspectives d'équipement .....	4
a. Répartition entre diesel-électrique et perspectives d'évolution .....	4
b. L'équipement en compteurs et en boîtiers de télé relevage .....	4
c. La gestion du système de télé relevage .....	5
d. Conséquences d'un équipement généralisé en compteurs .....	6
3.1.2- La redevance de fourniture d'électricité (ci-après « RFE ») .....	6
a. Les conditions actuelles de facturation de la RFE .....	6
b. Les souhaits des contributeurs .....	8
3.1.3- Le système global de fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national .....	9
a. Les facteurs-clés dans la stratégie d'approvisionnement en électricité .....	9
b. RFF : un fournisseur choisi par les entreprises ferroviaires ? .....	9
c. L'approvisionnement en électricité auprès de fournisseurs alternatifs .....	10
d. L'architecture globale du système de fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national .....	11
<b>3.2- Les acteurs opérant dans le secteur de l'électricité</b> .....	<b>12</b>
3.2.1- Les conditions optimales d'un contrat de fourniture du courant de traction à une entreprise ferroviaire .....	12
3.2.2- Les éléments qu'un fournisseur exige afin de conclure un contrat de vente d'énergie électrique à une entreprise ferroviaire .....	13
3.2.3- L'exactitude des données de comptage remontées par les clients .....	13
<b>Annexe – Liste des participants à la consultation publique</b> .....	<b>15</b>

## Synthèse de la consultation publique de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sur la fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national

### 1.- Contexte de la consultation

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires a été saisie, dans le cadre d'une procédure de règlement de différend, afin de se prononcer sur des questions relatives à la prestation de fourniture du courant de traction.

L'Autorité a souhaité recueillir, sur ces questions, les avis et points de vue des acteurs du secteur ferroviaire, mais aussi de quelques acteurs majeurs du secteur de l'électricité.

Ce document présente la synthèse des contributions apportées par ces acteurs sur les sujets sur lesquels ils étaient invités à s'exprimer.

### 2.- Profil des contributeurs

L'Autorité a sollicité de manière directe la participation de **28 acteurs**, parmi lesquels :

- **25** acteurs du secteur ferroviaire
- **3** acteurs du secteur de l'électricité

S'agissant des acteurs du secteur ferroviaire, la consultation publique a donné lieu à la contribution de **17 acteurs**, se répartissant comme suit :

- **15** entreprises ferroviaires
- **2** syndicats et associations professionnels
- **1** gestionnaire d'infrastructure

S'agissant des acteurs du secteur de l'électricité, la consultation publique a donné lieu à **2** contributions, dont Réseau de Transport d'Electricité (ci-après « RTE ») et **1** fournisseur d'électricité, Proxelia. La Commission de Régulation de l'Energie (ci-après « CRE ») a néanmoins indiqué à l'Autorité qu'elle ne s'estimait pas en mesure d'apporter de réponses à ce stade, car les questions posées relèvent, selon elle, de « *l'activité propre des entreprises ferroviaires ou des fournisseurs d'électricité* ».

La liste des contributeurs, à l'exception de ceux ayant souhaité conserver la confidentialité ou l'anonymat de leur réponse, est annexée au présent document.

## 3.- Synthèse des contributions

### 3.1- Les acteurs opérant dans le secteur du ferroviaire

#### 3.1.1- L'état actuel du parc de tractions électriques et les perspectives d'équipement

##### *a. Répartition entre diesel-électrique et perspectives d'évolution*

L'UTP<sup>1</sup> rappelle tout d'abord la part significative que représentent les circulations de locomotives électriques sur le réseau ferré national (85% du trafic de fret et 90% du trafic de voyageurs). Il pointe ensuite le caractère stratégique que représente la structure du parc d'une entreprise ferroviaire dans son modèle économique.

L'état actuel du parc de locomotives des entreprises ferroviaires, et notamment la répartition entre les locomotives diesel et les locomotives électriques, est assez hétérogène.

Certaines entreprises ferroviaires possèdent actuellement un parc encore muni de locomotives diesel, et souhaitent conserver, à court et moyen terme, cette configuration. Elles le justifient par la typologie des contrats obtenus avec leurs clients, des trafics de courte distance réalisés essentiellement sur des petites lignes.

Une grande partie des entreprises ferroviaires, cependant, indiquent clairement qu'elles ont une stratégie d'acquisition de matériel roulant essentiellement à traction électrique pour les années à venir.

En outre, la **SNCF** estime, pour sa part, que « *l'électricité de traction constitue un élément clé du développement des entreprises ferroviaires* ».

##### *b. L'équipement en compteurs et en boîtiers de télé relevage*

Aujourd'hui, seules trois entreprises ferroviaires possèdent un parc de locomotives électriques intégralement équipé en compteurs et en boîtiers de télé relevage. Il s'agit de **VFLI**, **Europorte France** et **ECR**.

Les autres entreprises ferroviaires ne sont pas ou ne sont que partiellement équipées. Parmi celles-ci, **Eurostar** a indiqué avoir débuté en septembre 2012 un processus d'équipement progressif de ses rames en systèmes de comptage et de télé relevage.

Par ailleurs, **Deutsche Bahn AG** rappelle que, en Allemagne, 99% des engins électriques sont équipés en compteurs et en systèmes de télé relevage.

---

<sup>1</sup> Union des Transports Publics et ferroviaires

## **c. La gestion du système de télé relevage**

- *Les difficultés rencontrées*

La plupart des entreprises ferroviaires munies de systèmes de télé relevage soulignent un certain nombre de difficultés qu'elles ont rencontré dans l'exploitation opérationnelle du système existant.

Ainsi, **Europorte France** a essentiellement connu des problèmes techniques avec ses boîtiers, qui ont été résolus ou sont en cours de résolution par ses constructeurs. La société espère que ces problèmes seront résorbés d'ici fin 2012. Par ailleurs, la société avoue avoir des difficultés, avec le système de télé relevage existant, à reconstituer ses données historiques de consommation.

La **SNCF** souligne que, outre des difficultés de mise au point assez classiques, le système de télé relevage souffre de lacunes qui engendrent des difficultés assez nombreuses : paramétrage du boîtier et des cartes SIM, manque de référentiels de maintenance, assistance utilisateur insuffisante, manque de connexion entre les opérateurs du SI Socle et les opérateurs du secteur ferroviaire,... Selon elle, ces lacunes engendrent des « *défauts, manques ou incohérences dans les données d'énergie signalées par le système SOCLE<sup>2</sup>* ».

**ECR** confirme avoir rencontré des difficultés très importantes, s'agissant du mécanisme de télé relevage, dans un passé proche.

Enfin, RFF, précise qu'il assure l'exploitation de l'application de télé relevage SOCLE et la maintient (hors boîtiers) en état opérationnel. RFF met de plus à disposition des gestionnaires de parc des entreprises ferroviaires les informations leur permettant d'organiser les dépannages en cas d'incident sur les éléments de comptage embarqués.

- *Le fait que RFF soit le gestionnaire du système de télé relevage*

De manière générale, les entreprises ferroviaires s'accordent sur le manque de visibilité dont souffre le système actuel de télé relevage. Elles ne s'opposent pas au fait que RFF en soit le gestionnaire, mais elles en pointent les nombreuses lacunes.

La **SNCF** exprime ainsi ses doutes quant à la gestion centralisée par RFF des données de consommation de chaque entreprise ferroviaire. Par ailleurs, la **SNCF** souligne la situation actuelle anormale, selon laquelle les entreprises ferroviaires n'ont pas accès en temps réel à leurs données brutes de consommation, alors que ces données sont leur propriété, avec un accès donné au gestionnaire d'infrastructure.

**ECR** s'inquiète également à propos des flux d'échanges des données de consommation et s'interroge sur les capacités du système actuel à respecter la confidentialité des informations des différents acteurs opérant sur le réseau ferré national, dans le cadre de la fourniture du courant de traction. **ECR** met en garde contre de possibles risques de discrimination entre

---

<sup>2</sup> Système Opérationnel de Consommation et de Localisation de l'Énergie

les entreprises ferroviaires. Ses inquiétudes sont relayées par les propos de l'**AFRA**<sup>3</sup>, qui met en garde contre l'échange d'informations confidentielles entre RFF et la SNCF que pourrait permettre le système actuel.

**Eurostar** s'interroge quant à lui sur la façon dont RFF pourrait gérer d'éventuelles difficultés avec d'autres gestionnaires d'infrastructure, notamment la compatibilité entre des données de consommation issues de ERESS<sup>4</sup> et celles issues de SOCLE.

**Europorte France** pointe les boîtiers et le système SOCLE comme source principale de ses problèmes. Le fait que RFF gère le système de télé-relevage ne serait pas, selon lui, la cause première à mettre en avant.

**RFF** précise par ailleurs que l'opération de relève des données de comptage peut être effectuée par tout autre gestionnaire d'infrastructure européen.

#### ***d. Conséquences d'un équipement généralisé en compteurs***

S'agissant de la durée estimative d'équipement intégral en compteurs électriques, les éléments de réponse obtenus ne permettent pas de dégager une moyenne satisfaisante.

Les entreprises ferroviaires indiquent qu'un tel équipement pourrait prendre de quelques mois à plusieurs années.

S'agissant du coût associé à cet équipement, les réponses font ressortir un coût unitaire moyen de 30 K€ par engin, dans une fourchette allant de 27,5 K€ à 33 K€ par engin. Une entreprise ferroviaire sort de cette fourchette, en annonçant un coût par engin de 5,4 K€.

Enfin, la **SNCF** rappelle qu'un équipement généralisé en compteurs, à ce stade, serait hasardeux, dans la mesure où « *la notion de boîtier SOCLE n'a pas d'existence et des conséquences peuvent être importantes dans le domaine de la compatibilité* ». Selon la **SNCF**, RFF ne donne, à ce jour, « *aucune garantie sur la compatibilité ascendante de son système SOCLE* ».

### **3.1.2- La redevance de fourniture d'électricité (ci-après « RFE »)**

#### ***a. Les conditions actuelles de facturation de la RFE***

- ***Le niveau tarifaire***

De manière générale, les contributeurs restent sceptiques à propos du tarif qu'ils paient au titre de la RFE.

---

<sup>3</sup> Association Française du Rail

<sup>4</sup> European Railway Energy Settlement System

**Eurostar, SNCF et SNCB** avouent ne pas être en mesure de donner un avis pertinent à propos du niveau tarifaire de la RFE dans la mesure où l'unité dans laquelle est exprimé ce tarif (€/Tr.km<sup>5</sup> au lieu de €/MWh) rend toute comparaison délicate, voire impossible, avec les tarifs que pratiqueraient d'autres fournisseurs d'électricité. SNCB précise qu'en Belgique le tarif est exprimé en €/MWh.

**Europorte Channel** juge le tarif de la RFE raisonnable pour des entreprises ferroviaires qui ont un faible niveau de circulations sur le réseau ferré national. Au-delà d'un certain volume de circulations, ce tarif ne serait plus compétitif.

**VFLI** s'étonne du niveau tarifaire actuel, alors que RFF, au regard des volumes importants d'électricité qu'il achète, devrait bénéficier d'économies d'échelle significatives.

**ECR** et l'**AFRA** estiment que le tarif de la RFE est excessif et que le prix d'achat de l'électricité par RFF sur le marché libre, tel qu'il l'a évalué à partir des données incluses dans les notes d'information prévisionnelles de RFF, est « *très supérieur aux prix et aux écarts de consommation couramment constatés sur le marché* ».

RFF précise avoir fait le choix de fixer le niveau de la RFE sur la base de ses charges réelles et de ne pas chercher à ce stade à réaliser de marge sur la fourniture du courant de traction. RFF précise que dans l'hypothèse où le tarif de la RFE viendrait à être fixé de telle sorte qu'il ne couvrirait pas ses charges, il pourrait revoir renoncer à fournir cette prestation.

- *La durée de fixation*

**Deutsche Bahn AG** indique que, en Allemagne, le tarif de la redevance équivalent à la RFE est fixe pendant une période annuelle. Une possibilité de modification infra-annuelle existe, mais son utilisation ne doit rester qu'une exception.

Les contributeurs sont dans l'ensemble d'accord sur l'incompatibilité de leur activité avec un tarif de la RFE qui varierait de manière infra-annuelle.

L'**UTP** rappelle ainsi qu'une telle variation « *semble incompatible avec l'activité des entreprises ferroviaires dans la mesure où elles s'engagent sur des périodes annuelles auprès de leurs clients* ».

Par ailleurs, les entreprises ferroviaires soulignent majoritairement, en plus d'une stabilité tarifaire, l'importance d'une prévisibilité satisfaisante du tarif.

RFF indique envisager de proposer dès 2013 un prix ferme annuel de RFE (qui inclura une quote-part fixe pour les frais de gestion et de maîtrise d'ouvrage) aux entreprises ferroviaires qui se seront préalablement engagées à se fournir auprès de RFF et à communiquer leurs prévisions de consommation ou, au moins, leurs prévisions de circulation.

- *Le processus de facturation*

---

<sup>5</sup> Euros par train-kilomètre parcouru

A propos du processus de facturation de la RFE, les avis des contributeurs restent assez partagés.

Ainsi, **Thello** et **Europorte Channel** n'ont pas rencontré de retards dans leur facturation de la RFE par RFF.

Au contraire, **ECR** pointe des retards constants et très importants sur la période 2010-2012.

**Eurostar** indique enfin avoir connu des retards systématiques de facturation en 2010 et en 2011, mais reconnaît une amélioration notable en 2012 de la part de RFF.

## ***b. Les souhaits des contributeurs***

### *• Les modalités de fixation du tarif*

**Europorte France** considère qu'un tarif fixé pour une période annuelle serait satisfaisant, ou, à défaut, un tarif variable trimestriellement, mais qui serait accompagné d'une formule permettant d'en anticiper les variations de manière satisfaisante.

**Eurostar** estime qu'un tarif qui varie de manière trimestrielle n'est pas acceptable. Sans proposer de période de fixation, la société souligne le compromis qui doit être trouvé entre, d'une part, une flexibilité suffisante pour RFF dans la négociation avec ses fournisseurs, et, d'autre part, une visibilité suffisante des entreprises ferroviaires sur les prix.

**ECR** va dans le même sens, en demandant un tarif fixé annuellement, de manière ferme.

**Thello** et **VFLI** expriment enfin le besoin d'une visibilité pluriannuelle (3 à 5 années).

### *• La publication du tarif*

En Allemagne, selon **Deutsche Bahn AG**, le tarif de la RFE est fixé en septembre N-1 pour l'horaire de service de l'année N.

De manière majoritaire, la plupart des contributeurs s'accordent sur l'acceptabilité d'une publication du tarif de la RFE au plus tard en septembre N-1 pour l'horaire de service N (**Thello**, **ECR**, **Europorte Channel**, **SNCB**).

Toutefois, **Eurostar** et l'**UTP** indiquent leur souhait d'une visibilité à un horizon respectivement de 6 mois et 12 mois avant le service de l'année N.

### *• Les difficultés générales liées à la RFE*

De manière générale, et lorsqu'on leur demande les difficultés principales qui sont liées à la RFE, les contributeurs s'accordent sur les points suivants :

- Un niveau tarifaire de la RFE jugé globalement trop élevé au regard des prix pratiqués sur le marché de l'électricité
- Un manque de clarté et de justification

- Une insuffisance de prévisibilité

En outre, **ECR** souligne que « *le mode de fixation de la RFE est discriminatoire et ne tient pas compte de la consommation réelle du parc de locomotives d'ECR* ».

### 3.1.3- Le système global de fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national

#### **a. Les facteurs-clés dans la stratégie d'approvisionnement en électricité**

Les contributeurs soulignent majoritairement les facteurs-clés suivants :

- Le coût d'acquisition de l'électricité
- La prévisibilité du tarif et donc des coûts qu'elles auront à supporter

**Europorte Channel** considère en outre qu'une stabilité des prix sur la période contractée, une flexibilité des tarifs au regard des évolutions de son plan de transport, et la non-obligation de fournir des prévisions de consommation engageantes sont des éléments déterminants.

Enfin, le **Renfe** relève que la qualité du service rendu est un facteur non-négligeable.

#### **b. RFF : un fournisseur choisi par les entreprises ferroviaires ?**

Les réponses fournies par les contributeurs à cette question sont contrastées.

Si l'on excepte certaines situations particulières (et notamment la reprise par **Europorte France** des engagements contractuels des filiales françaises de Veolia Cargo lors de son rachat en 2009), de manière générale, les entreprises ferroviaires n'expriment pas clairement avoir choisi RFF en tant que fournisseur d'électricité de manière délibérée.

Ainsi, **Thello** et **Europorte Channel** estiment que, au regard du volume de circulations qu'ils pratiquent actuellement, RFF reste une alternative acceptable. Toutefois, les deux sociétés ne se prononcent pas sur une volonté de leur part de pérenniser cette situation.

**Thello** considère de plus que la fourniture en courant de traction auprès de RFF est « *une facilité d'accès au réseau* ».

Seule la **Renfe** admet avoir choisi RFF en tant que fournisseur d'électricité, dans la mesure où elle considère que le tarif de la RFE reste, pour l'instant, assez compétitif au regard de ses besoins en énergie électrique.

**RFF indique dans sa contribution** que les entreprises ferroviaires sont libres de s'approvisionner auprès du fournisseur de leur choix, français ou européen, sans passer par RFF et qu'elles ont la possibilité de se fournir sur le marché libre (RFF ou autre), mais aussi sur le marché réglementé, i.e. au tarif réglementé auprès d'EDF, dans certaines conditions.

### ***c. L'approvisionnement en électricité auprès de fournisseurs alternatifs***

- ***Tentatives et résultats***

Il convient tout d'abord de noter que les sociétés **VFLI** et **Europorte France**, qui ont leur propre fournisseur d'électricité, ne sont pas concernés par cette question.

S'agissant des contributeurs qui se fournissent auprès de RFF : dans l'état actuel de leur situation et de leurs besoins, deux entreprises ferroviaires indiquent clairement ne pas avoir essayé de contracter auprès de fournisseurs différents et ne pas avoir engagé d'initiatives allant dans ce sens.

Par ailleurs, un contributeur reconnaît être actuellement en négociation afin de mettre en place un contrat d'achat avec un fournisseur extérieur.

Enfin, un contributeur avoue être, dans sa situation actuelle, dans l'impossibilité de contracter auprès d'un fournisseur de son choix, autre que RFF.

- ***Existe-t-il une taille critique ?***

**Deutsche Bahn AG** considère que n'importe quelle entreprise ferroviaire, quelle que soit sa taille et le volume de ses activités, devrait être en capacité de choisir le fournisseur d'électricité de son choix.

Ces propos sont par ailleurs corroborés par une des entreprises ferroviaires contributrices, qui observe que la taille n'est pas un critère pertinent dans la mesure où de nombreux petits clients se fournissent de manière indépendante sur le marché de l'électricité. La notion de « taille critique » ne serait donc pas une donnée pertinente permettant d'évaluer les degrés de liberté des entreprises ferroviaires pour leur fourniture en électricité.

Certaines entreprises ferroviaires admettent toutefois cette notion. Sur la question d'avoir atteint ou non un palier critique en termes de taille, les avis des contributeurs sont, de manière générale, divisés entre des réponses affirmatives et d'autres négatives, dans des proportions assez semblables. On trouve d'ailleurs une corrélation, qui peut sembler assez logique, entre les entreprises ferroviaires qui ont leurs propres fournisseurs et celles qui estiment avoir atteint cette taille critique.

Néanmoins, aucun des contributeurs n'a été en mesure de matérialiser cette notion de « taille critique », ni de manière qualitative, ni de manière quantitative. Seule la société ECR

semble connecter cet aspect au « *degré d'importance de la consommation d'une entreprise ferroviaire sur le marché de l'électricité* », sans toutefois préciser sur quel périmètre exact.

**ECR** estime enfin qu'une politique de regroupement et de mutualisation de leurs besoins serait une solution intéressante pour les entreprises ferroviaires, qui leur permettrait de « *bénéficier de conditions d'achat plus avantageuses que si elles contractaient isolément* ».

- *La compétitivité de la RFE*

Les entreprises ferroviaires contributrices ont exprimé, dans leur grande majorité, leurs difficultés à juger du niveau tarifaire de la RFE actuel, notamment au regard des tarifs pratiqués par des fournisseurs d'électricité alternatifs.

La plupart d'entre elles l'expliquent par une opacité du contenu de la redevance (et ne sont donc pas certaines d'apprécier des valeurs comparables), par une unité (€/Tr.km) incompatible avec le prix de l'électricité, tel qu'il est exprimé sur le marché de l'électricité (€/MWh), et par un manque de données qui permettraient de se forger un point de vue pertinent.

Néanmoins, certaines entreprises ferroviaires ont signifié des avis tranchés sur cette question. Ainsi, **Europorte Channel** estime que la compétitivité de la RFE est rapidement dépassée, dès lors que l'on excède un certain volume de circulations, sans toutefois en préciser une valeur seuil, tandis que **Europorte France** indique clairement régler à son fournisseur un tarif plus avantageux que la RFE. **VFLI** juge le niveau tarifaire actuel de la RFE inintéressant sans toutefois justifier son propos.

**Eurostar**, pour sa part, est la seule entreprise ferroviaire contributrice qui estime que le tarif de la RFE est plutôt intéressant en France, si l'on compare à un niveau européen. Il tempère toutefois cette affirmation en soulignant que le tarif de la RFE bénéficie des avantages qu'offre aujourd'hui la loi NOME, en France. Le niveau tarifaire actuel de la RFE pratiqué par RFF serait donc incomparable avec les pratiques tarifaires d'autres gestionnaires d'infrastructure, hors de France.

**RFF** indique cependant que outre les économies dues à la simplification administrative, en s'approvisionnant auprès de lui une EF bénéficie, d'une part, d'un volume d'achat d'électricité global attractif pour les fournisseurs et, d'autre part, du foisonnement des écarts de consommation entrant dans le périmètre d'achat d'électricité de RFF.

#### *d. L'architecture globale du système de fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national*

Les entreprises ferroviaires contributrices qui ont exprimé un avis à cette question d'ordre général sur le système de fourniture du courant de traction, pointent les lacunes suivantes.

**Europorte France** et **Europorte Channel** s'accordent sur un manque de coopération entre les différents acteurs qui interviennent dans ce système, sans toutefois en donner davantage de précisions.

La **SNCF** souhaite pour sa part que, si le système actuel de la RFE est maintenu, alors il devienne complètement transparent. A défaut, la **SNCF** considère que tous les moyens devraient être mis en œuvre pour que les entreprises ferroviaires puissent se fournir de façon autonome sur le marché de l'électricité.

**ECR** remarque que, dans le système tel qu'il fonctionne actuellement, la SNCF bénéficie, selon lui, d'un « traitement préférentiel de la part de RFF ». **ECR** justifie cette affirmation en indiquant que la SNCF est la seule entreprise ferroviaire « pouvant faire appel au fournisseur de son choix sans que son parc soit intégralement équipé en compteurs ». La SNCF bénéficierait ainsi de « conditions d'approvisionnement avantageuses et librement négociées ». RFF précise que ce système fonctionne de manière effective et dans un contexte de pluralité d'entreprises ferroviaires circulant en mode électrique seulement depuis 2010. RFF considère que ce système est perfectible, qu'il est en cours d'amélioration, notamment en concertation avec les entreprises ferroviaires et que dans l'hypothèse où un autre système serait mis en place, celui-ci devrait bien tenir compte du fonctionnement respectif du système ferroviaire et du système électrique.

## 3.2- Les acteurs opérant dans le secteur de l'électricité

### 3.2.1- Les conditions optimales d'un contrat de fourniture du courant de traction à une entreprise ferroviaire

Le fournisseur d'électricité contributeur, **Proxelia**, indique de manière claire que, selon lui, la durée optimale d'un contrat, dans le cadre du marché actuel de l'électricité, serait de deux à trois années.

Il justifie cette fourchette en indiquant qu'elle permet une visibilité satisfaisante, à la fois pour le fournisseur, mais aussi pour le client.

**RTE** rappelle que, en sa qualité de gestionnaire du réseau public de transport d'électricité, il n'est pas fondé à prendre position sur cette question.

Toutefois, **RTE** souligne que ces contrats d'approvisionnement, au-delà d'une éventuelle optimisation de leurs caractéristiques, doivent rester compatibles avec les nombreux mécanismes (en place ou à venir) qui concourent au bon fonctionnement du marché de l'électricité. En particulier, RTE pointe le respect des mécanismes suivants, qu'il a développé, sous couvert de la CRE, et notamment des dispositifs de responsabilité d'équilibre, d'ajustement, de programmation, de notification d'échange de blocs, d'ARENH<sup>6</sup>...

---

<sup>6</sup> Accès régulé à l'électricité nucléaire historique

### 3.2.2- Les éléments qu'un fournisseur exige afin de conclure un contrat de vente d'énergie électrique à une entreprise ferroviaire

**Proxelia** indique qu'il exige « *une prévision de volume fiable afin de pouvoir prévoir au mieux ses achats d'électricité* » sans toutefois préciser la forme, ni le contenu de cette prévision de volume. De même, le fournisseur ne détaille pas un éventuel degré de précision qu'il pourrait souhaiter.

En outre, nous ne disposons pas de témoignages d'autres fournisseurs qui pourraient nous permettre de corroborer ces propos.

Par ailleurs, **RTE** rappelle que dans le cadre d'un contrat de fourniture d'électricité, il est préalablement nécessaire, pour les sites de consommation directement reliés au réseau public de transport (ci-après « RPT »), de contracter auprès de RTE un contrat d'accès au réseau de transport (ci-après « CART »). A défaut d'être directement connecté au RPT, certains sites de consommation sont connectés à d'autres sites (« clients de tête ») qui sont eux-mêmes connectés au RPT. Dans ces conditions particulières, RTE propose à ces clients un « service de décompte », qui se matérialise par un « *contrat de prestations annexes pour un service de décompte* » et qui repose essentiellement, dans le cas de la fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national, sur la déclaration par le client de tête (RFF) de la consommation des entreprises ferroviaires en décompte à RTE.

Ces modalités doivent in fine permettre d'individualiser les consommations d'électricité de chaque site consommateur en décompte sur le réseau ferré national et d'affecter les flux d'énergie (et donc les écarts) au responsable d'équilibre déclaré par le site consommateur en décompte.

### 3.2.3- L'exactitude des données de comptage remontées par les clients

**Proxelia** précise que les données de comptage sont remontées par le gestionnaire d'infrastructure, dans le cas où le client l'a autorisé. Dans ce cas, des contrôles de cohérence seraient effectués, avant la facturation, afin de s'assurer de la pertinence des données de consommation déclarées.

**RTE** rappelle par ailleurs, que le service de décompte ferroviaire qu'il a mis en place depuis 2007 repose sur la déclaration par RFF à RTE des données de consommation de chaque entreprise ferroviaire et non sur un accès direct de RTE aux données de comptage des entreprises ferroviaires. Ainsi, selon RTE, « *la fiabilité de ces données est garantie par RFF, conformément au contrat qui le lie avec RTE* » (RTE citant à ce titre le formulaire « *Modalités de déclaration par le client de tête XXXX des données de comptage du site consommateur en décompte YYYY* »).



## Annexe – Liste des participants à la consultation publique

**15** sociétés opérant dans le secteur ferroviaire ont apporté leur contribution à la consultation publique de l'ARAF sur la prestation de fourniture du courant de traction sur le réseau ferré national :

- Crossrail Benelux
- Deutsche Bahn Mobility Networks Logistics
- ETF Services
- Euro Cargo Rail (ECR)
- Europorte Channel
- Europorte France
- Eurostar International
- OSR France
- Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône (RDT13)
- RENFE
- Réseau Ferré de France (RFF)
- SNCB
- SNCF
- THELLO
- TSO
- VFLI

**2** syndicats et associations professionnels du secteur ferroviaire a répondu à la consultation publique :

- L'Association Française du Rail (AFRA), *réponse reçue le 11 septembre 2012*
- l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

**2** acteurs du secteur de l'électricité ont répondu à la consultation publique :

- Proxelia (fournisseur d'électricité)
- Réseau de Transport d'Electricité (RTE)