Consultation pour la trame-type du Contrat de Prestations Annexes du service de décompte ferroviaire

Bilan de consultation

Mars 2022

SOMMAIRE

1 Rappel du contexte de la concertation et de la consultation 3

1.1 Contexte 3
1.2 Concertation 3
1.3 Consultation 3

2 Retour de la consultation 5

2.1 Les clauses générales du contrat 6
2.1.1 La clause de renonciation à tout recours 6
2.1.2 Responsabilité de chacune des parties 7
2.1.3 Périmètre des réparations et délai de déclaration des dommages 7
2.1.4 Collaboration pour évaluer les dommages 8
2.1.5 Clauses de force majeure et délais pour invoquer la force majeure 9
2.1.6 Cas de cession 10
2.1.7 Les modalités de paiement 10
2.1.8 Définitions 11
2.2 Les clauses spécifiques au fonctionnement du service de décompte 11
2.2.1 Obligations essentielles du contrat 11
2.2.2 Engagement sur la conformité de documents non encore consultés 11
2.2.3 Possibilité d'audit 12
2.2.4 Responsabilité de l'agrément 12
2.2.5 Gestion de l'affectation d'un Engin Moteur à plusieurs EF sur une même journée 13
2.2.6 Informations à déclarer par les EF 14
2.2.7 Accès aux données et confidentialité 14
2.2.8 Accès aux données des EMS des Engins moteurs circulant à l'étranger 15
2.2.9 Responsabilité des conséquences engendrées par la transmission des données 16
2.2.10 Engagement de l'EF à garantir RTE 17
2.2.11 Délais de déclaration à respecter par les EF et les GI 17
2.2.12 Délais de RTE pour acquérir les données des GI étrangers 18
2.2.13 Traitements des dysfonctionnement par RTE 18
2.2.14 Sur la modularité et la facturation du service 19

1 Rappel du contexte de la concertation et de la consultation

1.1 Contexte

RTE a saisi en juin 2021 la Commission de Régulation de l'Energie (CRE) en vue de faire évoluer son catalogue de prestations annexes réalisées à titre exclusif en proposant notamment la création de la prestation de « Décompte ferroviaire ».

Une consultation publique de la CRE (du 19/10/2021 au 19/11/2021) vise à recueillir l'avis des acteurs sur ces évolutions et notamment le tarif.

Dans ce contexte, RTE a lancé du 12/11/2021 au 9/01/2022 une consultation sur la trame-type du « Contrat de Prestations Annexes pour le service de décompte ferroviaire » et autres documents associés, pour prendre en compte cette nouvelle prestation.

1.2 Concertation

SNCF Réseau et RTE mènent une concertation sur la refonte du service de comptage et décompte ferroviaire auprès des membres de COOPERE et des membres des Commissions Accès au Réseau et Accès Marché du CURTE. L'objectif étant d'offrir un service adapté aux besoins des différents acteurs des secteurs ferroviaire et électrique.

Cette concertation se déroule sous l'observation de l'ART (Autorité de Régulation des Transports) et de la CRE (Commission de Régulation de l'Energie) ; elle a débuté en juillet 2019 et se poursuit. RTE prévoit d'ouvrir le service en avril 2022. L'architecture contractuelle et les principes du contrat ont été présentés et discutés dans ce cadre, en amont de la consultation.

1.3 Consultation

Le périmètre de la consultation comprend les documents [1] à [6].

Le projet de contrat comprend :

- *[1] Conditions Générales (CG) du Contrat de Prestations Annexes pour le Service de Décompte Ferroviaire*;
- *[2] Conditions Particulières (CP) du Contrat de Prestations Annexes pour le Service de Décompte Ferroviaire.*

Par ailleurs, le contrat mentionne des documents dont l'Entreprise Ferroviaire (EF) et/ou le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) reconnait avoir pris connaissance et s'engage à en respecter les modalités.

- Certains de ces documents sont inclus dans le périmètre de la consultation :

- *[3] Guide d'implémentation des échanges de données entre les EMS EN 50 463 :2017 et le DCS de RTE* : Ce document décrit l'analyse de la norme EN 50 463 :2017 faite par RTE et des précisions et des informations pratiques pour l'implémentation du DHS (Data Handling System : système de traitement des données de l'EMS), ainsi que des recommandations (non prescriptives) sur les éléments variant de la norme.
- *[4] Chronogramme de déclaration et de publication de données :* Ce document décrit les délais et échéances de déclaration à réaliser par l'EF et par le GI, ainsi que les délais de mise à disposition des données. Ces éléments ont été présentés en concertation, notamment lors du GT du 16/09/2021.
- *[5] Modalité de mandat déclaration du parc d'Engins moteur et d'EMS :* Ce document permettra à une EF de donner mandat à un tiers pour réaliser les gestes de déclaration (Engins moteur et EMS) concernant son parc dans le portail mis à disposition par RTE. Les modalités contractuelles de ce mandat ont été présentées en concertation, notamment lors du GT du 16/09/2021.
- *[6] Modalités de déclaration par le Site de tête (GI) des données de comptage du Site en Décompte (EF)*.

- D'autres documents seront mis à disposition ultérieurement début 2022, et ne font de ce fait pas partie du périmètre de la consultation :
  - *[7] Procédures d'agrément en vue de l'obtention des Agréments de Type et/ou et des Agréments unitaires :* Les procédures décrivent les modalités d'obtention de l'Agrément de Type (délivré pour un type d'EMS) et de l'Agrément unitaire (délivré pour chaque EMS). La procédure d'Agrément de type correspond aux essais de tête de série de nouveaux EMS (au protocole RFF ou à l'EN 50 463 :2017). Des premiers éléments concernant l'Agrément unitaire ont été présentés en concertation, notamment lors de l'AT du26/03/2021, et ont donné lieu à des échanges réguliers avec les différents propriétaires d'engins depuis. Ces procédures seront présentées lors d'un atelier de concertation début 2022.
  - *[8] Description du protocole RFF :* Ce document définit le protocole de communication entre les DHS et DECOFER. Les éléments prescriptifs relatifs au fonctionnement des DHS, sont identiques à ceux décrits dans le document historique « Définition du protocole de

communication entre les boîtiers de télé-relève et SOCLE ». Les modifications apportées concerneront uniquement les dispositions spécifiques au logiciel DECOFER.

- *[9] Guide d'utilisation de l'interface de déclaration du parc d'Engins moteur et d'EMS :* Ce document décrira les modalités d'utilisation du portail mis à disposition par RTE pour déclarer les Engins moteurs et EMS. Les principes ont été présentés en concertation, notamment lors du GT du 16/09/2021 ainsi que lors de l'AT du 5/02/2021.
- *[10] Modalité d'audit des EMS :* Ce document décrira les modalités selon lesquelles RTE pourra demander un audit d'un ou plusieurs EMS. Les principes de ce type d'audit ont été présentés en concertation, notamment lors du GT du 16/09/2021. Les dispositions détaillées seront définies ultérieurement en concertation avec les acteurs.
- *[11] Règles fonctionnelles de traitement des données de comptage pour le calcul des décomptes ferroviaires.* Ce document décrira les règles de traitement des données de comptage. Ces règles correspondent aux éléments présentés en concertation depuis novembre 2020

2 Retour de la consultation

RTE a reçu trois contributions d'entreprises ferroviaires (EF).

Deux EF ont demandé la confidentialité de leur contribution, une 3ème a demandé que certaines questions ou remarques soient confidentielles. Ainsi, le présent document ne cite pas les remarques (ni les réponses de RTE) permettant d'identifier les EF contributrices.

Ce document présente les principales contributions. Les questions relatives à la structure tarifaire du service ne sont pas traitées dans ce document puisque la problématique est hors périmètre de la consultation.

2.1 Les clauses générales du contrat

2.1.1 La clause de renonciation à tout recours

Des EF n'acceptent pas la renonciation à recours.

Réponse de RTE :

- Le contrat (document [1]) prévoit « L'EF renonce expressément à exercer tout recours contre RTE et contre ses assureurs, et se porte-fort de la renonciation de ses propres assureurs en cas d'interruption d'alimentation ou de défaut affectant la qualité de l'électricité du Site en Décompte».
- Cette clause s'applique à tous les sites en décompte. Les dispositions relatives aux options de la prestation annexe « service de décompte » de RTE précise effectivement que le site en décompte « renonce expressément à exercer tout recours contre RTE et contre ses assureurs, et se porte-fort de la renonciation de ses propres assureurs en cas d'interruption d'alimentation ou de défaut affectant la qualité de l'électricité du Site Consommateur en Décompte. » : voir par exemple article 8.10.2 (applicable aux sites de consommation en décompte) de l'annexe 2 des Conditions générales du Contrat de Prestations Annexes disponibles sur le site de RTE.
- Dans la mesure où RTE conclut un CART avec un client de tête (qui est donc raccordé au Réseau de Transport) afin de lui donner accès au RPT, RTE est tenu à son égard au titre de la qualité et de la continuité de l'alimentation électrique. La prestation annexe « service de décompte » n'a pas pour objet de conférer au site en décompte un accès au RPT, mais uniquement une prestation de décompte, qui, grâce à la pose d'un compteur, va permette au site en décompte d'être fourni (et facturé) en électricité. il n'est donc pas susceptible de lier RTE au regard des modalités de l'accès au réseau.
    - C'est pour cela qu'il est indiqué dans les Conditions générales du Contrat de Prestations Annexes, dans les dispositions concernant le Client de Tête (article 8.6.2. par exemple) que celui-ci convient avec le Client en Décompte de la répartition du coût de l'accès au réseau et des conditions relatives à la continuité et à la qualité de l'électricité qui lui est acheminée Les dispositions convenues à cet effet entre le Client de Tête et le Client en Décompte ne peuvent avoir pour effet ou pour objet de lier RTE.»
    - Il est à noter que tant cette disposition que celle concernant la renonciation à recours pour le client en décompte existe dans le contrat de service de décompte en cours avec les EF.
- Ces dispositions ont également vocation aussi à s'appliquer dans le cadre du service de Décompte Ferroviaire :

- Les Gestionnaires d'Infrastructure (GI) de réseaux ferrés sont raccordés au Réseau public de Transport d'Electricité et disposent d'un CART-Consommateur. En application du droit ferroviaire, les GI acheminent le courant de traction vers les matériels roulant des Entreprises Ferroviaires (EF).
- Les EF ne disposent donc pas de contrat d'accès au réseau et souscrivent au service de Décompte Ferroviaire pour disposer d'un décompte des énergies de leur matériel.
- Ce contrat de prestations annexes ne lie pas RTE au regard des modalités de l'accès au réseau, que les EF doivent convenir avec le gestionnaire d'infrastructure.

- Il s'agit de dispositions qui s'appliquent sans discrimination à tous les titulaires d'un service de décompte « classique » ou de décompte ferroviaire.

Ainsi, la formulation soumise à la consultation est maintenue.

2.1.2 Responsabilité de chacune des parties

Des EF demandent une réciprocité entre les articles « Responsabilité du Client à l'égard de RTE » et « Responsabilité de RTE à l'égard du Client ».

Réponse RTE :

RTE propose de reformuler l'article « Responsabilité du Client à l'égard de RTE » comme demandé.

2.1.3 Périmètre des réparations et délai de déclaration des dommages

Le contrat (document [1]) prévoit : « Lorsqu'une Partie est reconnue responsable vis-à-vis de l'autre, elle est tenue de réparer les dommages directs, actuels et certains causés à l'autre Partie, à l'exclusion des dommages indirects et/ou dommages immatériels résultant d'engagements particuliers pris par cette dernière à l'égard de tiers (clause pénale, pénalité forfaitaire, clause de "take or pay", etc.). »

Des EF souhaitent que les dommages immatériels ne figurent pas dans les clauses d'exclusion des dédommagements.

Réponse RTE :

RTE propose de reformuler afin d'homogénéiser avec la formulation du CART : « Lorsqu'une Partie est reconnue responsable vis-à-vis de l'autre, elle est tenue de réparer les préjudices directs, actuels et certains causés à l'autre Partie, à l'exclusion des préjudices indirects résultant d'engagements particuliers pris par cette dernière à l'égard de tiers (clause pénale, pénalité forfaitaire, clause de "take or pay", etc ...). »

Une EF demande que la négligence du client ne doive pas exclure la possibilité pour le client d'être indemnisé.

Réponse de RTE :

RTE défend le principe qu'il ne peut pas réparer un préjudice qui aurait pour origine une négligence du client. Une négligence du client exclut donc la possibilité d'être indemnisé.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

Selon une EF, l'extension du délai de déclaration de la partie victime d'un dommage à 60 jours préconisée.

Réponse de RTE :

Il s'agit du même délai que dans le CART (dont la trame est approuvée par la CRE), et le contrat de prestations annexes, à savoir 30 jours. Le contrat (document [1]) a repris ce délai.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

2.1.4 Collaboration pour évaluer les dommages

Une EF demande de rajouter une clause de collaboration entre les parties pour évaluer les dommages.

Réponse de RTE :

- La logique est que ce soit la partie qui invoque un dommage qui doive apporter la preuve de son fait générateur. Ainsi, RTE ne peut pas répondre favorablement à la demande.
- Pour clarifier, ***RTE propose de compléter*** dans le document [1] les articles 6.1.1 et 6.1.2 afin de préciser, à l'instar du CART Consommateur, qu'une partie doit supporter la charge de la preuve de la faute ou de la négligence de l'autre partie.

- RTE rappelle que les EF auront accès aux données issues des EMS. D'autre part, RTE envisage à terme de mettre à disposition des EF les données agrégées de consommation des engins non équipés de compteurs, qui sont déclarées par le GI à RTE. Ainsi, l'EF aura à terme accès aux éléments pour établir la preuve, en autonomie grâce aux différents services de RTE de publication de la donnée. Si ces services de RTE sont défaillants, l'EF pourrait invoquer la responsabilité de RTE.

2.1.5 Clauses de force majeure et délais pour invoquer la force majeure

Des EF demandent la suppression de cas de force majeure qui ne leur semble pas en lien avec l'objet du contrat de décompte ferroviaire : «indisponibilité soudaine fortuite et simultanée de plusieurs installations de productions raccordées au Réseau Public de Transport »

Réponse de RTE :

Ce cas est issu de l'article 19 du Cahier des Charges de Concession du Réseau Public de Transport. Il ne s'applique pas à la prestation.

D'autre part, l'article du contrat définissant la force majeure est aligné sur les dispositions de l'article 1218 du code civil tel que modifié par l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016.

Ainsi, ***RTE propose de supprimer la référence*** dans le contrat à cet article 19 du Cahier des Charges de Concession du Réseau Public de Transport.

Une EF souhaite la suppression de la précision suivante « dès lors que ledit événement de force majeure ne résulte pas d'une inexécution ou d'une violation par la Partie qui s'en prévaut de ses obligations au titre du Contrat».

Réponse de RTE :

La formulation est issue du CART Consommateur (version TURPE6) dont le modèle est approuvé par la CRE. Il s'agit de clause standard qui ne peut être modifiée en tout état de cause. Un événement n'est pas qualifiable de force majeure s'il a pour origine une inexécution et un manquement contractuel.

Il s'agit de ne pas considérer un événement de force majeure lorsqu'il a pour origine un défaut d'obligation contractuelle de RTE ou de l'EF. La clause dans le CPA s'appliquerait plus pour le cas d'une défaillance de RTE et finalement serait plus protectrice pour l'EF.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

Le contrat génère une obligation de communication de plusieurs informations et d'éléments difficiles à collecter dans un délai trop court (14 jours).

Réponse de RTE :

La formulation est issue du CART-C version TURPE6 dont le modèle est approuvé par la CRE. Le délai est au sens de RTE suffisant.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

2.1.6 Cas de cession

Une EF demande si tous les cas de cession ont pour effet de résilier le contrat (y compris en cas de cession résultant d'une opération intragroupe).

Réponse de RTE :

- Tous les cas de cession ne nécessitent pas une résiliation du contrat : la cession relevant d'une opération intragroupe entraine un avenant, une modification de la situation juridique du client entraine le cas échéant un avenant.
- ***RTE propose de reformuler*** l'ensemble de l'article relatif à la cession pour apporter des clarifications. Cela permettra également une homogénéisation avec le CART Consommateur (version TURPE6) et l'autre modèle de contrat de prestations annexes.

2.1.7 Les modalités de paiement

Des EF souhaitent modifier les modalités de paiement à 60 jours.

Réponse RTE :

Le client a la possibilité de payer ses factures par prélèvement, chèque ou virement. Concernant le paiement des factures par chèque ou par virement (resp. par prélèvement), l'envoi du règlement doit intervenir dans les 15jours (resp. sous 30 jours) à compter de l'émission de la facture. Ce principe est déjà en vigueur avec l'actuel contrat de prestations annexes, ainsi que le CART. RTE ne peut à ce jour pas modifier les délais par équité de traitement.

Le client est invité à envisager le prélèvement afin de bénéficier d'un délai plus long (30 jours au lieu de 15 jours) et éviter/réduire les pénalités en cas de retard de paiement.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

2.1.8 Définitions

Suite aux demandes des EF, RTE complète le glossaire avec les définitions de « consommation ajustée » et « RPD ».

2.2 Les clauses spécifiques au fonctionnement du service de décompte

2.2.1 Obligations essentielles du contrat

Selon une EF les obligations essentielles du contrat ne sont pas définies.

Réponse de RTE :

- L'article 7.7.2 du [1] présente les modalités (dont les délais) de résiliation du contrat. Dans les cas de manquement d'une partie à une obligation essentielle du contrat, l'autre partie peut résilier le contrat sans indemnités et dans un délai de 15 jours suivant la demande. Il conviendrait donc effectivement de lister pour le client (EF ou GI) et RTE les obligations essentielles de leurs contrats respectifs afin que l'autre partie puisse demander une résiliation effective au plus vite; sans cette précision, les délais de résiliation sont portés à 4 ou 5 mois.
- Néanmoins, jusqu'à présent pour les prestations annexes à souscrire au travers d'un contrat de prestations annexes, il n'a pas été jugé opportun de lister d'obligation essentielle au contrat, à l'exception du service de décompte offshore. Concernant le service de décompte ferroviaire, RTE estime qu'il n'est à ce stade pas nécessaire de lister les obligations essentielles de chaque partie.
- ***La formulation soumise à la consultation est maintenue.***

2.2.2 Engagement sur la conformité de documents non encore consultés

Des EF alertent sur leur impossibilité de s'engager sur des documents non encore consultés.

Réponse RTE :

- RTE prévoit de mettre les documents [7] à [11] en consultation ultérieurement et avant l'ouverture du service prévue au 1er mai 2022. En signant le contrat, l'EF reconnaitra avoir pris connaissance des documents listés au §4.2.2 et s'engage à en respecter les modalités.
- RTE précise qu'il n'est pas prévu d'audit en 2022/2023.

- ***RTE propose de compléter*** dans les CG (§4.2.1 et §4.2.2) la phrase « RTE Notifiera le Client de leurs éventuelles évolutions en amont de leur mise à jour sur le Portail Services » par « Le cas échéant, ces évolutions feront l'objet d'une concertation préalable ».

2.2.3 Possibilité d'audit

Pour une EF, La possibilité d'audit ne peut pas être acceptée en l'état, compte tenu de la méconnaissance de son périmètre et de ses modalités.

Réponse de RTE :

- il n'est pas prévu d'audit en 2022/23. Ces audits sont cependant nécessaires pour permettre à RTE de réaliser ses obligations en termes d'acquisition des données. Les modalités des audits seront concertées.
- ***RTE propose de compléter*** le document [1] par « l'EF accepte les audits que RTE peut demander et faire réaliser sur un ou plusieurs de ses EMS et permettant à RTE de réaliser ses obligations définies à l'article 4.3.2.1 ».

2.2.4 Responsabilité de l'agrément

Pour une EF, La délivrance d'agrément pour des EMS s'adresse aux demandeurs d'Autorisation de Mise sur le Marché (AMM) des véhicules (constructeurs d'engins associés aux fournisseurs d'EMS). Il serait souhaitable de préciser ici que cette tâche incombe au demandeur d'AMM.

Réponse de RTE :

- RTE ne contractualise le service de décompte ferroviaire qu'avec l'EF, et non le fournisseur ni le constructeur ni le propriétaire de l'engin moteur. Selon RTE, charge à l'EF de répercuter à un tiers les exigences du contrat, notamment pour l'Agrément de Type où il est nécessaire de vérifier la communication entre le DCS de RTE et l'EMS de l'engin, effectuer des essais de type d'installation ainsi que contrôler le certificat de conformité de type.
- Selon RTE Il serait donc opportun que la possibilité de communication entre l'EMS et le DCS de RTE soit un entrant dans les contrats entre l'EF et le fournisseur. Cela n'a pas à être précisé dans le CPA.
- ***La formulation soumise à la consultation est modifiée.***

2.2.5 Gestion de l'affectation d'un Engin Moteur à plusieurs EF sur une même journée

Selon des EF, l'appréhension par RTE du parc d'engins moteurs ne correspond pas à la réalité du système ferroviaire. Comment serait gérée la situation où plusieurs EF utilisent régulièrement le même EMS durant la même journée? Comment la composante compteur serait facturée ?
Une EF demande si RTE peut se baser sur le Journal des Circulations pour affecter les engins moteurs et les EMS associés à l'EF.

Réponse de RTE :

- RTE rappelle que, dans le cadre du service de décompte ferroviaire, l'affectation des engins moteurs et EMS à une EF repose sur la déclaration de l'EF dans l'application de RTE (DECOFER) et non pas sur le journal des circulations transmis à RTE par les GI.
- L'application de RTE (DECOFER) permet d'affecter un engin à plusieurs EF sur une même journée. Le contrat ([1]) précise : « l'EF déclare la date d'entrée et la date de sortie de l'Engin moteur de son périmètre » et « Ces dates sont au format et au pas de temps définis par l'Application de RTE ». En pratique, le pas de temps dans l'application de RTE est la minute. Ainsi, un même engin moteur peut sur une même journée être dans le périmètre de plusieurs EF; cependant à un instant donné, il n'est que dans le périmètre d'une seule EF.
- Concernant la facturation,
    - comme précisé
        - Dans le document [1] « La redevance annuelle par EMS est facturée à la journée sur la base de l'état du référentiel du parc renseigné par l'EF, à la date T-EF-2 (selon le *Chronogramme de déclaration et de publication de données*) associée au dernier jour de chaque semestre » ;
        - dans le document [2], « le tarif de la composante compteur est défini par an. La composante compteur est facturée au Client à la journée (tarif annuel/365) ; toute journée commencée est due. »
    - En effet pour des facilités opérationnelles, le pas de facturation est la journée (pas l'heure ni la minute). Il se pourrait effectivement que RTE soit amené à facturer la composante compteur d'un même EMS à 2 voire plusieurs EF la même journée. RTE avait estimé que cette situation est assez marginale.

- Pour prendre en compte le cas d'usage, ***RTE propose de compléter la formulation*** du [2] avec «pour les journées où un Engin moteur est affecté à plusieurs EF ayant contractualisé une option 1.A ou 2.A, le tarif journalier est réparti au prorata de la durée d'utilisation. »

2.2.6 Informations à déclarer par les EF

Selon une EF, RTE devrait fournir une fiche d'exemple type des éléments indispensables à fournir pour déclarer un engin, ainsi qu'un EMS.

Réponse de RTE :

Ces informations seront précisées dans le document [9] et non pas dans le document [1]. ***La formulation soumise à la consultation est maintenue.***

2.2.7 Accès aux données et confidentialité

Une EF souhaite accéder au Journal des Circulations.

Réponse de RTE :

RTE ne peut donner une suite favorable à cette demande. Le Journal des Circulations est un ensemble de données réalisé et fourni par le(s) GI à RTE dans le cadre du service de décompte ferroviaire. Il s'agit d'une information confidentielle.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

Une EF souhaite que les données de géolocalisation soit une information confidentielle.

Réponse de RTE :

Les données CEBD font partie de la liste non exhaustive des informations confidentielles (voir l'article 7.2 des CG). Les données de géolocalisation de l'EMS font partie des données CEBD ; elles sont donc confidentielles.

RTE propose de compléter le contrat pour le préciser.

Une EF souhaite de se faire confirmer par RTE que la notion "d'acquisition" ne renvoie qu'à une dimension technique et non pas à l'idée d'un transfert de la propriété de la donnée, laquelle est propriété de l'EF.

Réponse de RTE :

- Le contrat stipule « RTE assure la télé-relève et/ou l'acquisition[1] des Données CEBD issues des EMS ». L' « acquisition » est dans le cadre du contrat un terme technique qui n'emporte pas la propriété.
- RTE doit garantir la confidentialité des données relatives à l'activité du client, sous peine de sanction pénale. Ces données CEBD sont considérées comme des informations confidentielles.
- L'EF a bien accès à ces données (Sous réserve que l'EMS soit déclaré dans le périmètre de l'EF (selon l'article 4.3.1): l'EF a libre accès aux données issues de leurs EMS ainsi que toute autre donnée d'énergie calculée à partir de ces données et décrites à l'article 4.3.8.1.)
- RTE ne souhaite pas pour autant rentrer dans le sujet de la propriété de la donnée : ces données CEBD sont liées et nécessaires à l'objet du contrat ; induire une notion de propriété impliquerait que le client puisse nous en retirer l'usage, ce qui est contraire à l'objet du contrat.

RTE propose de remplacer le terme « acquisition » par « collecte ».

2.2.8 Accès aux données des EMS des Engins moteurs circulant à l'étranger

Il est prévu que l'EF ait libre accès aux données issues de ses EMS. Des Engins moteurs circulant essentiellement en France sont susceptibles de circuler dans plusieurs pays étrangers ; ils peuvent être relevés par RTE (dans ce cas l'EF les déclare dans l'application, en précisant les pays et GI étrangers associés). Une EF demande si RTE a prévu de pouvoir limiter les accès aux données (et à la facturation) selon les marchés (pays) où l'EF opère pour son compte (nota : en passant des frontières l'opérateur peut changer).

Réponse de RTE :

- RTE avait initialement prévu que l'EF, qui déclare des Engins Moteur dans son périmètre via l'application de RTE, ait libre accès aux données issues de des EMS associés, quel que soit le pays de circulation.
- Devant ce cas d'usage, RTE propose
    - De distinguer les données associées aux périodes durant lesquelles les engins moteur circulent sur le territoire français, des données associées aux périodes durant lesquelles les engins moteurs ne circulent pas sur le territoire français.
    - De restreindre l'accès des données des EMS par l'EF aux périodes où les engins moteurs circulent sur le territoire français.

[1] RTE télérelève les données de comptage de l'ensemble des Engins moteur circulant sur le territoire français.

Exceptionnellement, pour un Engin moteur circulant majoritairement à l'étranger, RTE peut collecter ses données associées au comptage auprès du responsable des décomptes étranger (le plus souvent, le GI étranger) en charge de la télérelève de l'EMS de l'Engin moteur

- Dans le cas où l'Engin moteur est susceptible de circuler en dehors du territoire français, RTE peut continuer de relever les données en vue de les transmettre au GI étranger :
  - l'EF dès lors qu'elle est déclarée comme CP Admin de l'EMS doit déclarer l'Engin moteur (et l'EMS), ainsi que les pays et GI étrangers.
  - Cette déclaration permet à RTE de transmettre les données relatives à l'EMS et l'engin moteur au GI Etranger et au CP Admin pour les périodes où l'Engin moteur circule sur son réseau.

RTE propose de préciser ces points

- en complétant l'article 4.3.8 (Mise à disposition des données relatives au comptage et au décompte) des CG,
- et en explicitant ce cas d'usage dans le modèle d'autorisation de transmission de données qui va être mise en consultation.

2.2.9 Responsabilité des conséquences engendrées par la transmission des données

Le contrat précise « L'EF reconnait qu'elle reste seule responsable des conséquences engendrées par la transmission des données issues de l'EMS et de toute autre donnée calculée à partir de ces données à des tiers et déclare que cette transmission respecte les principes du droit de la concurrence ».
Une EF demande à quelle donnée « toute autre donnée calculée à partir de ces données » est fait référence ici.
Réponse de RTE :

RTE ne saurait établir une liste exhaustive, d'où la formulation volontairement générique. Il s'agit ici par exemple de données calculées par l'EF à partir des données issues de l'EMS. Le Client est seul responsable de l'utilisation que lui-même ou, le cas échéant, le tiers désigné par ses soins, fait de ces informations.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

Une EF demande ce qu'il se passe si l'altération des données transmises provient de RTE (dysfonctionnement applicatif).

Réponse de RTE :

Dans ce cas, le client pourrait, le cas échéant, faire valoir l'article 6.1.1 (Responsabilité de RTE à l'égard du Client) du contrat.

La formulation soumise à la consultation est maintenue.

2.2.10 Engagement de l'EF à garantir RTE

Concernant l'engagement de l'EF à garantir RTE contre toute contestation ou action formulée par un tiers relatives aux données qu'il aura déclarées, il est demandé à ce que cette hypothèse soit clarifiée.

Réponse de RTE :

- Le contrat précise : « L'EF est responsable de la déclaration de son parc d'Engins moteur équipés d'EMS et d'EMS, conformément à l'article 4.3.1. L'EF s'engage à garantir RTE contre toute contestation ou action formulée par un tiers (notamment RE ou Site de Tête) relatives aux données qu'il aura déclarées (parcs d'EMS et d'Engins moteur) ».
- Illustration : Si l'EF a effectué une déclaration erronée ou incomplète, alors les données d'énergies transmises par RTE au RE de l'EF seraient erronées; de même les données calculées et transmises par RTE au RE du GI seraient erronées. Ces RE ou le GI pourraient se retourner contre RTE au titre des Règles MA-RE ou du contrat entre RTE et le GI. RTE analyserait et pourrait voir que l'origine de la situation est une mauvaise déclaration des données par l'EF. RTE se retournerait contre l'EF au titre du Contrat RTE/EF, la responsabilité du client étant reconnue.
- ***La formulation soumise à la consultation est maintenue.***

2.2.11 Délais de déclaration à respecter par les EF et les GI

Selon une EF, le délai imposé aux EF pour réaliser les déclarations est plus contraint que celui imposé au GI pour communiquer le journal des circulations (lundi de S+1 pour les EF contre mercredi de S+1 pour les GI). Pourquoi un tel décalage? Un alignement des deux délais est souhaité.

Réponse de RTE :

Le chronogramme a été présenté lors de la concertation. Le respect des délais (différentiés) par les EF et les GI permettent à RTE de publier la donnée (à la maille EF sur chaque GI, et à la maille EF sur le territoire français) en S+1.
Néanmoins, comme présenté au GT du 15 mars 2022, le chronogramme est revu à la marge pour préciser les jalons à respecter par l'EF. Cette précision est effectuée dans les documents [1] et [4].

RTE propose de préciser dans les documents [1] et [4] les jalons à respecter par les EF.

2.2.12 Délais de RTE pour acquérir les données des GI étrangers

Une EF note que RTE répondra à la demande de l'EF « dans les meilleurs délais ». Elle demande de rendre cohérent avec les exigences de respect des délais de déclaration (ET1, ET2 et M+10) imposés aux EF.

Réponse de RTE :

- La collecte via les flux transfrontaliers est moins industrialisée que celle via la relève, dans la mesure où au-delà de la déclaration de l'EMS à réaliser par l'EF dans l'application de RTE, il est nécessaire qu'en amont, RTE et le GI Etranger aient défini les modalités de mise en œuvre les flux d'interface. Il est donc nécessaire que l'EF prévienne RTE du besoin de flux transfrontaliers, d'où l'avertissement dans le contrat
- « Les conditions nécessitent la vérification par RTE de prérequis techniques et contractuels vis à vis du GI Etranger. De ce fait, RTE peut ne pas pouvoir répondre immédiatement à une demande de l'EF d'acquisition des données de l'EMS par RTE via les flux transfrontaliers ; RTE répondra à la demande de l'EF dans les meilleurs délais. »
- Tant que les flux transfrontaliers ne sont pas mis en œuvre, les déclarations des EMS par l'EF ne peuvent pas être prises en compte; de ce fait les délais de déclaration ne s'appliquent pas.
- ***La formulation soumise à la consultation est maintenue.***

2.2.13 Traitements des dysfonctionnement par RTE

Une EF demande ce qu'il se passe en cas de dysfonctionnement des méthodes "d'acquisition" de la donnée? : remontée de l'information auprès des EF, délai du traitement du dysfonctionnement ...?

Réponse de RTE :

- Comme précisé dans le contrat, dans le cadre du service, « RTE met en place une application informatique […] et une organisation pour […] la supervision des EMS, le suivi du bon déroulement de la télérelève et des traitements de la chaîne de comptage […] ». A ce titre en cas de d'échecs récurrents d'acquisition de la donnée, RTE effectuera des reportings à destination des EF impactées ; ces reportings seront déterminés et adaptés selon les situations rencontrées durant l'exploitation du service de décompte ferroviaire.
- En cas de dysfonctionnement des traitements de la donnée, RTE fera ses meilleurs efforts pour corriger ou palier au dysfonctionnement, en vue de publier les données à destination des responsables d'équilibre selon les guichets prévus par les Règles MA-RE, et/ou de communiquer aux clients

les données au plus vite et selon les jalons du chronogramme (T-RTE-1 et T-RTE-2).

- ***RTE propose de compléter*** l'article 4.3 des CG pour prendre en compte (le cas échéant) la réalisation de reportings **.**

2.2.14 Sur la modularité et la facturation du service

Une EF s'interroge. Durant la période transitoire où une partie du décompte sera toujours assurée par le GI (tant que la migration des EMS vers DECOFER ne sera pas terminée), le paiement des modes déclaratif et automatique sera valable pour l'année entière même si le déclaratif n'a vocation à durer qu'une partie de l'année?

Réponse de RTE :

- RTE rappelle qu'il n'est pas nécessaire que tous les EMS soient migrés vers DECOFER pour que RTE réalise le décompte.
- Le tarif des frais de gestion pour la souscription d'une option du service est annuel. Cependant ces frais sont facturés semestriellement à la maille mensuelle. Les frais de gestion différent selon le mode (déclaratif ou automatique).
- Si l'EF passe du mode déclaratif au mode automatique, il devra demander une modification du paramétrage de l'option du service souscrit, selon les modalités décrites à l'article 7.6 du document [1]. A l'issue de la modification RTE arrêtera de facturer les frais de gestion-mode déclaratif, et facturera les frais de gestion-mode automatique.
- ***La formulation soumise à la consultation est maintenue.***

La sélection du décompte "au réel" empêche la liberté de choix des autres paramètres. Est-ce que cela implique d'obligatoirement cocher "Oui" pour les paramètres "Le GI met à disposition le Journal des Circulations" et "Le GI transmet l'estimation de la consommation des engins non équipés d'EMS"? Ce formulaire peut-il être explicité?

Réponse de RTE :

- Le formulaire permet toutes les combinaisons possibles. En cochant « déclaratif », on peut cocher « Le GI met à disposition le Journal des Circulations" et « Le GI transmet l'estimation de la consommation des engins non équipés d'EMS »; cela permet une phase transitoire où d'une part les consommations sont toujours déclarées par le GI en vue d'un rattachement au périmètre du RE, et d'autre part, l'EF et le GI dispose d'énergies calculées au réel à comparer à la 1ere.
- ***La formulation soumise à la consultation est maintenue.***

* * *
* *
*