

OFFRE DE REFERENCE 2020 SNCF COMBUSTIBLE

**Offre industrialisée relative à l'utilisation
des installations et équipements
permettant l'approvisionnement en
combustible sous condition d'équipement
compatible des engins moteurs**

**DESTINÉE AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES AUTORISEES A ACQUERIR
DES CAPACITES DE TRANSPORT SUR LE RESEAU FERROVIAIRE ET AUX
AUTRES CANDIDATS**

Avertissement :

SNCF Combustible n'est engagée vis-à-vis des entreprises ferroviaires et des autres candidats que sur la base du présent document qui est de sa propre responsabilité.

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
Objet, publication et validité du document	4
Contact pour la commande et la réalisation des prestations régulées	5
Contact pour la commande des prestations régulées	5
Contact pour la réalisation des prestations régulées	5
Site internet de la PSEF	6
Objet du site	6
Principe de mise à jour	6
Système d'abonnement aux actualités	6
1. Description des installations de services, des prestations régulées et du dispositif de Puces RFID	8
1.1. Les installations de services.....	8
1.2. Les prestations régulées.....	9
1.3. Le dispositif et les modalités d'installation des Puces RFID.....	10
2. Le processus d'accès aux prestations de l'Offre industrialisée de SNCF Combustible	11
2.1. La contractualisation entre le Candidat et SNCF Combustible	11
2.2. La fourniture et la pose des Puces RFID sur les EMs du Candidat.....	12
2.3. La commande locale, l'information préalable par site, la formation éventuelle et l'analyse des risques	12
2.4. La transmission des prévisions annuelles et budgétaires des quantités de gazole distribuées par station.....	13
2.5. La programmation locale des entrées pour le gazole	14
2.6. Les situations dérogatoires aux processus de programmation locale des entrées pour le gazole	14
2.7. Les modalités pratiques d'entrée/sortie du site, la circulation sur le site.....	15
2.8. La gestion des incidents	16
3. Fourniture de gazole	16
4. Modalités pratiques de commande de la prestation de fourniture de gazole	16
4.1. La demande du Candidat.....	17
4.2. Le processus de commande de fourniture de gazole via l'Offre industrialisée.....	18
5. Modalités financières	19
5.1. Les modalités de tarification	19
5.2. Les principes de facturation de l'Offre industrialisée	21
5.3. Des exemples types de tarifs	21
ANNEXE A : Contrat applicatif de l'Offre industrialisée	
ANNEXE B : Liste des sites comportant des installations d'approvisionnement en combustible et caractéristiques techniques des installations	

PREAMBULE

Objet, publication et validité du document

Au sein de l'Offre de référence 2020 SNCF Combustible, l'Offre industrialisée relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible sous condition d'équipement compatible des engins ferroviaires (à l'aide de puces RFID) a pour objet de définir la nature et les conditions de fourniture de ces prestations par SNCF Combustible aux Candidats pour le service horaire 2020 en application des dispositions du Code des transports et des décrets n°2003-194 et n°2012-70 en vigueur à la date de publication de la présente offre.

Les avantages apportés par ce nouveau volet de l'Offre sont :

- un processus de programmation opérationnelle des entrées sur site adapté au caractère récurrent des distributions permettant d'éviter la multiplication des bordereaux de commandes 12 heures avant (48 heures à partir de trois engins),
- l'identification automatique des engins du Candidat au moyen de Puces RFID fournies par SNCF Combustible et posées par le Candidat selon les préconisations qui lui seront indiquées par SNCF Combustible,
- la simplification de gestion des quantités distribuées : la facturation est établie sur la base des données traitées dans les systèmes d'information de SNCF Combustible et issues de ces Puces. Le Candidat n'a plus à commander le gazole par le biais du « Bordereau pour la fourniture de gazole et d'accès aux installations de distribution de sable et aux passerelles de visite de toiture »,
- la fourniture, en parallèle des factures, d'un fichier mensuel comportant pour chaque station et chaque numéro d'engin ferroviaire les quantités distribuées chaque jour qui permet au Candidat d'établir facilement un tableau de bord et des indicateurs de suivi de ses achats de gazole.

En contrepartie, une prévision annuelle de commande (quantités annuelles par station) doit être fournie à SNCF Combustible par anticipation pour lui permettre de mettre en place les ressources nécessaires, même si la facturation ne se fera que sur la base des quantités réellement distribuées.

Les frais engagés par la pose des Puces RFID sur les engins sont à la charge du Candidat, et SNCF Combustible lui fournira à titre gracieux les puces nécessaires à l'équipement de tous ses engins.

Ce document est publié annuellement conformément aux dispositions de l'article L. 2123-3-2 du code des transports en vigueur à la date de publication de l'Offre de référence 2020 SNCF Combustible.

Il est accessible sur le site internet de la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) et dans le document de référence du réseau ferroviaire auquel l'installation est reliée.

L'Offre industrialisée est valable pour **le service horaire 2020 du 15 décembre 2019 au 12 décembre 2020**. Elle pourra être révisée en tant que de besoin, après son entrée en vigueur en cas de modifications législatives, réglementaires ou de décisions de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.

Le document mis à jour sera disponible auprès de la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires et sur son site Internet.

L'Offre industrialisée complète l'Offre générique (fourniture manuelle sans condition d'équipement compatible des engins moteurs).

L'ensemble de l'Offre générique et de l'Offre industrialisée constitue l'Offre de référence 2020 de SNCF Mobilités pour la fourniture de gazole dans ses installations.

Contact pour la commande et la réalisation des prestations régulées

Contact pour la commande des prestations régulées

La Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) est l'interlocuteur des Entreprises Ferroviaires et autres Candidats pour toutes les prestations décrites dans cette Offre de Référence et ne relevant pas des prérogatives du Guichet Unique SNCF Réseau.

Cette instance est principalement chargée :

- d'enregistrer les demandes, commandes des Candidats,
- de préparer, de conclure les contrats,
- d'en assurer le suivi,
- ...

Les Candidats doivent prendre contact par écrit (lettre, fax ou courriel) auprès de la PSEF pour toute demande de renseignement concernant lesdites prestations, ainsi que pour toute commande de prestations.

Aucune demande effectuée directement auprès d'un autre interlocuteur ne sera prise en compte.

Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires
174, avenue de France
75648 PARIS Cedex 13

Téléphone : (+ 33) (0)1 53 94 95 45

Fax : (+33) (0)1 53 94 38 17

Courriel : services.psef@sncf.fr

Site internet : <http://www.psef.sncf-reseau.fr>

Par contre, la PSEF ne se substitue pas aux contacts opérationnels indispensables à la réalisation des prestations ou à l'accès aux installations régulées.

Contact pour la réalisation des prestations régulées

Dans le cadre de la mise en œuvre de la présente Offre, SNCF Combustible ou ses représentants nationaux et locaux qui assurent la réalisation des prestations régulées, doivent disposer de différents interlocuteurs. A ce titre, SNCF Combustible ou ses représentants et les Candidats échangent la liste de leurs interlocuteurs respectifs (responsable local, coordinateur des opérations,...).

Les interlocuteurs désignés doivent pouvoir être joints pendant toute la durée de la relation contractuelle et être capables de travailler en langue française (par écrit et oralement).

Le Candidat doit aviser SNCF Combustible ou ses représentants et réciproquement en cas de changement d'interlocuteur, conformément aux conditions définies au contrat passé entre lui et SNCF Mobilités pour la prestation concernée.

Il convient de préciser que les contacts opérationnels fournis dans le cadre du contrat doivent également permettre de pouvoir joindre les représentants locaux de SNCF Combustible de façon continue. Si tel n'était pas le cas, il convient de le signaler à la PSEF, afin qu'elle puisse fournir les contacts concernés dans les plus brefs délais.

Site internet de la PSEF

Objet du site

Le site internet de la PSEF (<http://www.psef.sncf-reseau.fr>), également accessible par l'intermédiaire du site SNCF (<http://www.sncf.com/> - rubrique « Réseau & expertises », sous-rubrique « Réseau ferroviaire » Item « Services aux entreprises »), s'adresse aux entreprises ferroviaires et Candidats utilisant ou prévoyant d'utiliser le Réseau Ferroviaire et qui souhaitent demander à SNCF Combustible une prestation réalisée sur les installations de service qu'elle exploite et qui sont reliées à ce Réseau Ferroviaire.

Il comprend toute la documentation utile par horaire de service.

Principe de mise à jour

Ce document est publié une fois par an. Les caractéristiques techniques des installations peuvent faire l'objet de mises à jour trimestrielles en cours de service, pour tout complément ou correction éventuelle.

En revanche, les informations de type conjoncturel (exemple : travaux générant une indisponibilité temporaire d'une installation) ne conduisent pas à une modification de l'Offre de Référence mais font l'objet d'une information dans les actualités du site de la PSEF (cf. ci-dessous).

Système d'abonnement aux actualités

Pour information, le site internet de la PSEF permet de s'abonner aux actualités en s'inscrivant sur le site en bas du menu à gauche dans l'encart « Inscription Alert'infos » en saisissant son adresse courriel. Ainsi, toute mise à jour d'actualités sur le site générera un courriel d'information constitué d'un extrait de l'actualité.

Glossaire et abréviations utilisées dans le présent document et ses annexes

- Accès en autonomie : Le Candidat peut accéder directement aux Installations simples d'accès depuis/vers le Réseau Ferroviaire sous réserve de la visite préalable du site et de la connaissance du DLES,
- Accès et service en autonomie : Il s'agit de l'Accès en autonomie et de la possibilité pour le Candidat d'effectuer un Service en autonomie,
- Bordereau : Désigne le formulaire de demande d'entrée et de bordereau de livraison qui doit être rempli lorsque le matériel roulant n'est pas équipé de Puces RFID,
- Candidat : Désigne, aux termes de l'article L2122-11 du Code des transports, une Entreprise Ferroviaire, un regroupement international d'Entreprises Ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquies des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire,
- Document Local d'Exploitation et de Sécurité ou DLES : Il s'agit d'un document local établi et géré par l'exploitant du site. Il précise pour chaque site, la consistance et les caractéristiques des installations exploitées par SNCF Mobilités et les particularités locales. Le terme générique DLES sera utilisé dans tout le document pour désigner le document propre à chaque site, qui peut être également une Consigne Locale d'Exploitation (CLE) ou toute autre dénomination locale,

- **Dépôt :** Site où se trouvent les Installations (par exemples : dépôt traction, technicentre, gare),
- **Entreprise Ferroviaire ou EF :** Entreprise(s) Ferroviaire(s) autorisée(s) à effectuer des services de transport sur le Réseau Ferroviaire en vertu d'une licence et d'un certificat de sécurité obtenus conformément à la législation en vigueur, et dont l'activité principale est le transport de marchandises et/ou de voyageurs par le chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction,
- **Engin Moteur ou EM :** Véhicule ferroviaire disposant de ses propres moyens de traction,
- **Inspection Commune Préalable ou ICP :** Visite obligatoire dans le cadre du droit du travail pour identifier les risques éventuels liés à la co-activité sur un site,
- **Installations ou Installations de service :** Installations de fourniture de gazole,
- **Installation ou équipement non directement accessible depuis/vers le RF :** Installation ou équipement nécessitant de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien et/ou de réaliser des déplacements complexes (par exemple de type « manœuvre en Z »). Pour accéder à ce type d'installation ou d'équipement, le pilotage du conducteur du Candidat est obligatoire durant tous les déplacements de son engin sur le site,
- **Installation ou équipement simple d'accès depuis/vers le RF :** Installation ou équipement situés dans un site hors technicentre et où les déplacements sont simples. L'Accès en autonomie y est possible et le pilotage du conducteur du Candidat n'est réalisé qu'à sa demande expresse ou en cas d'incident,
- **Offre de référence :** Document contenant les informations sur l'accès aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible selon le système de fourniture manuelle (ci-après l'« Offre générique ») ou sous condition d'équipement compatible des engins ferroviaires (ci-après l'« Offre industrialisée ») ainsi que les informations sur la tarification de leur utilisation,
- **Pilotage :** Prise en charge du conducteur du Candidat et guidage des mouvements de l'EM du Candidat dans les emprises du Dépôt par un employé de l'UP autorisé, en application du décret n°2012-70,
- **Prestation assistée :** Le personnel de l'UP assure toutes les prestations du service de base (fourniture de gazole, pilotage et prestation d'approvisionnement en combustible des matériels roulants),
- **Prestation semi-assistée :** Sur les Installations ou équipements simples d'accès depuis/vers le RF, le Candidat demande à bénéficier d'un Accès en autonomie et de l'approvisionnement en combustible par le personnel de l'UP,
- **PSEF :** Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires, entité au sein de SNCF Réseau, interlocutrice des Candidats pour toute demande de services dont ils ont besoin. La PSEF assure l'interface avec les autres Candidats pour l'accès aux installations de services décrites dans l'Offre de Référence au titre du droit d'accès des Candidats.
- **Puce RFID :** Dispositif à fixer à proximité du bouchon du réservoir d'un EM, qui est identifié par radiofréquence (Radio Frequency Identification Devices) et permet d'associer automatiquement les litres de gazole délivrés au numéro de l'engin,
- **Réseau Ferroviaire ou RF :** Le Réseau Ferroviaire est composé du Réseau Ferré National et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux installations de service ou celles desservant ou pouvant

desservir plus d'un client final, conformément à l'article L2122-1 du code des transports,

- Réseau Ferroviaire National ou RFN : La consistance du RFN est fixée par le décret n° 2002-1359 du 13 novembre 2002,
- Responsable local de la station ou RLS : Agent de l'UP représentant SNCF Combustible et interlocuteur du Candidat,
- Service en autonomie : Il s'agit de la possibilité proposée au Candidat de se servir lui-même du gazole,
- SNCF Combustible : Direction au sein de SNCF Mobilités en charge de l'exploitation des Installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible présentes dans l'offre de référence de SNCF Mobilités,
- Station-service : Installation de ravitaillement en combustible accessible à toutes les Entreprises Ferroviaires et Candidats, pour y obtenir la prestation régulée de fourniture de gazole non routier. Les Stations-service comportent des stockages d'une taille suffisante pour y garantir la fourniture du gazole commandé dans le respect des règles, ainsi que des compteurs qui permettent de mesurer les quantités distribuées en vue de leur facturation.
- Unité de production ou UP : Représentant local de SNCF Combustible exécutant la prestation de ravitaillement en combustible sur site.

DETAIL DE L'OFFRE INDUSTRIALISEE

Cette Offre définit la nature et les conditions générales de réalisation des prestations régulées concernant l'utilisation des installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible exploités par SNCF Combustible pour les EM équipés de Puces RFID.

1. Description des installations de services, des prestations régulées et du dispositif de Puces RFID

1.1. Les installations de services

Les installations concernées par la présente Offre sont les installations d'approvisionnement en combustible exploitées par SNCF Combustible.

Les installations sont listées dans l'annexe B. Une évolution à la marge de cette liste est possible entre la publication de ce document et son entrée en vigueur.

Dans une perspective pluriannuelle, il est précisé, qu'à date, cette liste ne devrait pas subir de modification notable pour les services horaires suivants.

Les caractéristiques techniques détaillées de ces installations sont également disponibles dans l'annexe B. L'annexe B distingue également les Installations simples d'accès depuis/vers le RF où le pilotage n'est normalement pas réalisé (sauf demande expresse du conducteur ou incident), et les Installations non directement accessibles depuis/vers le RF où le pilotage est obligatoire. L'annexe B renvoie au site de la PSEF (<http://www.psef.sncf-reseau.fr>).

Les Candidats sont invités à consulter la liste à jour et détaillée des installations et de leurs caractéristiques sur le site de la PSEF.

En cas d'incompatibilité du matériel roulant avec les installations, le Candidat devra faire une demande particulière à la PSEF qui sera instruite par SNCF Combustible.

1.2. Les prestations régulées

SNCF Combustible fournit au titre du service de base des prestations régulées dans les stations-service qu'elle exploite. Ces prestations comprennent l'accès à ces Installations et aux services qui y sont rendus, conformément au point 2 i) de l'Annexe II de la directive européenne 2012/34 :

« 2. L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:

...

i) les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures. »

Soit pour la présente Offre :

- L'accès aux stations-service ;
- La fourniture de Gazole
- Le service par le personnel de l'UP
- La formation au Service en autonomie

1.2.1 Installations ou équipements simples d'accès depuis/vers le RF :

Les Candidats peuvent y bénéficier, au choix :

- d'un Accès en autonomie et, sous réserve d'une formation ad hoc pour l'approvisionnement en gazole décrite ci-après, d'un Service en autonomie ;
- d'une Prestation semi-assistée ;
- d'une Prestation assistée.

1.2.2 Installations ou équipements non directement accessibles depuis/vers le RF :

Compte-tenu notamment des règles d'exploitation contraignantes (tant en termes de sécurité que de protection de l'environnement) et de la complexité des sites sur lesquels se trouvent ces installations, SNCF Combustible y fournit obligatoirement une **Prestation assistée**.

Toutefois, le Candidat peut, s'il en exprime le souhait, réaliser lui-même, après avoir été formé, un Service en autonomie sous réserve d'une formation ad hoc pour l'approvisionnement en gazole décrite au point suivant.

1.2.3 Processus de formation pour le Service en autonomie :

Les conditions techniques seront précisées dans le cadre de la formation théorique générale (tronc commun d'une ½ journée valable pour tous les sites) et pratique (½ journée par site) qui sera réalisée pour les Entreprises Ferroviaires qui en feront la demande. En pratique, le Candidat désignera à SNCF Combustible son (ses) représentant(s) qui suivra(ont) cette formation et aura(ont) la charge de la diffuser aux conducteurs du Candidat qui exécuteront le Service en autonomie. Les principes retenus sont les suivants :

- **Formation théorique**
Chaque formateur du Candidat doit recevoir une formation théorique dispensée par SNCF Combustible qui lui délivre une attestation de formation. Cette formation générale est un prérequis aux formations pratiques.

La formation théorique reste valable tant qu'il n'y a pas de modification substantielle de la réglementation ICPE. Dans ce cas, SNCF Combustible avertira les Candidats de la nécessité de compléter ou renouveler la formation.

- **Formation pratique à la Station-service**

Chaque formateur du Candidat reçoit une formation pratique dispensée par l'UP. SNCF Combustible lui délivrera une attestation de formation.

La formation pratique à la Station-service reste valable tant qu'il n'y a pas de modification substantielle des installations à l'issue de travaux. SNCF Combustible préviendra les Candidats formés à un site deux mois avant la date de mise en service de la nouvelle installation ou de l'installation modifiée pour qu'ils puissent s'organiser avec l'UP pour renouveler la formation pratique de leur(s) formateur(s).

Seuls les formateurs du Candidat habilités par SNCF Combustible pourront assurer les formations théoriques et pratiques de leurs conducteurs et leur délivrer les attestations de formation correspondantes.

SNCF Combustible organisera la formation du(des) représentant(s) du Candidat sur les différents sites souhaités. La demande devra être formulée à la PSEF 2 mois avant la première date souhaitée pour le Service en autonomie. La formation théorique sera réalisée, sur une demi-journée et pourra regrouper des formateurs de différents Candidats ayant demandé le Service en autonomie sans dépasser 5, sauf autres modalités convenues entre les parties. Une fois cette formation théorique effectuée, les formations pratiques seront convenues entre les Candidats et les Dépôts sous supervision de SNCF Combustible.

Les conditions financières de ce Service en autonomie sont précisées dans le point 5 de la présente Offre.

Le Candidat adressera à la PSEF la liste de ses conducteurs formés à la formation théorique et aux différentes formations pratiques, ainsi que la copie des attestations de formation.

Il appartient aux Candidats d'organiser la formation continue de leurs conducteurs. En cas de manquement grave d'un conducteur du Candidat sur une Station-service, SNCF Combustible pourra demander au Candidat de lui communiquer la description du dispositif de formation continue mis en place.

1.3. Le dispositif et les modalités d'installation des Puces RFID

Les installations de distribution de SNCF Combustible peuvent être démarrées soit par l'agent de l'UP présent sur le site qui dispose d'un badge agent, soit par la lecture automatique et la reconnaissance d'une Puce RFID fixée à proximité de l'orifice du réservoir de l'EM. Ce second dispositif devra être privilégié dans le cadre de la présente Offre.

Chaque Puce RFID contient un code unique et doit être fixée à l'engin en respectant les préconisations de pose fournies par SNCF Combustible. La lecture de cette puce par le lecteur fixé sur le pistolet permet :

- La vérification du référencement de la Puce RFID,
- Le déclenchement de la pompe de distribution de gazole de la Station-service,
- Le rapprochement entre le numéro de la Puce RFID et le numéro de l'engin sur lequel elle est fixée pour attribuer la distribution réalisée au propriétaire de l'engin via les systèmes d'information de SNCF Combustible.

Ces Puces RFID spécifiques sont fournies par SNCF Combustible à titre gracieux lors d'un premier équipement d'un EM. Au besoin, SNCF Combustible peut communiquer les coordonnées d'entreprises susceptibles de concevoir le mode de fixation de ces Puces RFID, voire d'en assurer la pose à la charge du Candidat.

Le Candidat qui souhaite bénéficier de la fourniture de gazole à l'aide des Puces RFID, doit se rapprocher de SNCF Combustible au moins 9 mois avant le début du service concerné afin de procéder aux modalités pratiques d'installation des Puces RFID dans les délais appropriés.

Lorsqu'un EM équipé de Puces RFID parvient dans une Station-service de SNCF Combustible, le pistolet équipé d'un lecteur de Puces RFID détecte la puce et identifie automatiquement l'engin auquel elle se rapporte. Si cet

EM est « valide » (appartient à un Candidat sous contrat avec SNCF Combustible), la pompe de distribution se déclenche et le plein de gazole peut être réalisé. En cas de défaut de fonctionnement, l'agent du site saisit le code du Candidat sur l'automate, et établit un Bordereau papier co-signé.

2. Le processus d'accès aux prestations de l'Offre industrialisée de SNCF Combustible

L'exécution des prestations de l'Offre est subordonnée :

- au niveau national : à la signature d'un contrat préalable entre le Candidat et SNCF Mobilités (cf. § 2.1),
- pour une première adhésion à l'Offre industrialisée (cf. § 2.2) :
 - o à la fourniture des Puces RFID et du kit d'installation par SNCF Combustible,
 - o à la pose des Puces RFID conformément aux prescriptions,
 - o à une phase de test de la conformité sur quelques EM décrite ci-après,
- à la formation théorique générale en cas de demande du Service en autonomie,
- lors de la mise en place du contrat, puis pour toute évolution durant la vie du contrat, à la communication à SNCF Combustible des données de référencement engins/Puces RFID selon le format prescrit par SNCF Combustible,
- puis au niveau local :
 - o à une commande locale,
 - o à une information préalable par site,
 - o à une formation à l'approvisionnement en gazole et à la remise ultérieure à l'UP de la liste des agents du Candidat formés au Service en autonomie pour le site en cas de demande du Service en autonomie,
 - o à la programmation de l'entrée sur le site,
 - o à la prise en charge par un représentant de l'UP pour les Installations non directement accessibles depuis/vers le RF.

L'installation de Puces RFID sur des EM ne préjuge pas de la possibilité pour le Candidat d'effectuer un Service en autonomie, lequel est soumis à une formation au site en application du code de l'environnement et détaillée au point 1.2.3.

2.1. La contractualisation entre le Candidat et SNCF Combustible

L'approvisionnement en combustible doit faire l'objet d'une contractualisation préalable.

Cette contractualisation prend la forme d'un contrat entre SNCF Combustible et le Candidat, par lequel le Candidat peut demander l'approvisionnement en combustible sur l'ensemble des sites repris à l'Offre de SNCF Combustible disposant des installations adéquates effectivement en service.

En l'absence de contrat préalablement signé en deux exemplaires originaux, aucune entrée ne sera autorisée sur les sites repris à l'Offre de SNCF Combustible.

Le Contrat engage le Candidat mais également toute entreprise ferroviaire désignée par le Candidat pour bénéficier des prestations fournies par SNCF Combustible à qui le Candidat s'oblige à faire accepter contractuellement les dispositions du Contrat.

La langue applicable pour tout échange ou contact, tant écrit qu'oral, est le français. En particulier, les documents échangés entre le Candidat et SNCF Combustible et ses représentants sont établis en français, le cas échéant selon le ou les formats sollicités par SNCF Combustible.

Toute demande de prestation par un Candidat intervenant avant ou pendant la période d'instruction par l'ARAFER du projet de tarifs de redevances dues au titre des prestations régulées sera enregistrée et traitée par

la PSEF. Cependant, en raison de l'instruction du projet, le cas échéant, l'envoi du contrat, actant la réponse faite au Candidat, n'interviendra qu'à l'issue de ladite instruction.

2.2. La fourniture et la pose des Puces RFID sur les EMs du Candidat

La première adhésion à l'Offre industrialisée

Une fois le contrat signé, le Candidat se rapproche de SNCF Combustible, via la PSEF, pour déterminer le nombre de Puces RFID qui seront nécessaires à l'équipement de ses engins moteurs.

Lors du premier équipement, SNCF Combustible fournit à titre gracieux les Puces RFID et le kit d'installation composé d'une procédure de pose et d'un modèle de fichier de données au format CSV.

Le Candidat procède à l'équipement de ses EM, teste l'efficacité du montage des Puces RFID et initialise les engins et les Puces RFID associées en inscrivant leur numéro dans un fichier au format CSV. Ce fichier est transmis à SNCF Combustible qui valide sa compatibilité avec ses systèmes d'information et l'utilisera ensuite pour le traitement des distributions.

L'intégralité des opérations d'installation et d'initialisation est effectuée par le Candidat et à sa charge.

SNCF Combustible peut, à la demande du Candidat, le mettre en relation avec des entreprises qui peuvent assister le Candidat dans l'adaptation du dispositif à la configuration de l'orifice du réservoir, voire à la pose des Puces RFID si le Candidat est confronté à des problèmes techniques particuliers.

Phase de test de la conformité

A l'issue de l'installation des Puces RFID et à l'occasion d'une première prestation de distribution de gazole, le Candidat prendra rendez-vous avec le RLS de la Station-service de son choix pour vérifier la présence effective et exhaustive des Puces RFID sur l'EM et valider le bon fonctionnement de celles qui seront accessibles. Cette phase de test opérationnel conclura le processus d'équipement demandé par SNCF Combustible. Toutefois, la vérification définitive du bon fonctionnement de toutes les Puces RFID d'un EM ne pourra intervenir qu'après l'entrée de l'EM dans plusieurs Stations-service (vérification sur les deux faces de l'engin selon son orientation), sans que cela ne retarde la mise en application du volet industriel de l'Offre.

2.3. La commande locale, l'information préalable par site, la formation éventuelle et l'analyse des risques

La commande locale

Une fois le contrat signé, le Candidat précise par une commande locale

- le ou les sites qu'il souhaite utiliser,
- les prestations qu'il attend de la part du/des site(s),
- s'il souhaite ou non un Service en autonomie.

Lorsqu'il aura fait la demande d'un Service en autonomie sur un site, le Candidat se verra proposer un rendez-vous local pour y recevoir la formation pratique (cf. point 1.2.3).

L'information préalable par site

Lors d'une visite de site, l'UP présente les installations qui le composent et fournit une analyse des risques (cf. paragraphe suivant). L'UP remet et commente tous les documents opérationnels et/ou techniques, dont le DLES applicable au site. Ce document reprend la description du site, de ses installations, des organisations de la concomitance d'activité ferroviaire entre les Candidats sur le site et les échanges entre le Candidat entrant et l'UP.

Le Candidat est responsable de la transmission de l'ensemble des informations fournies par l'UP aux conducteurs susceptibles de venir sur le site concerné.

Le DLES est valable au maximum sur la durée du contrat. En cas de modification ultérieure dans l'exploitation du site concerné, l'UP en informera le Candidat et lui remettra le nouveau DLES.

Si durant le contrat précédent, le DLES n'a pas été modifié et si le Candidat n'a pas provoqué d'évènement majeur de sécurité, l'UP prévient le Candidat de la simple prolongation du DLES. A défaut, l'UP organise une rencontre avec le Candidat pour déterminer les conditions dans lesquelles celui-ci pourra désormais accéder aux installations du Dépôt.

L'analyse de risques

Conformément aux dispositions de l'article L.4121-5 du Code du Travail, qui institue une obligation de coopération entre employeurs pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs, avant de pouvoir effectivement bénéficier des services fournis sur les sites, SNCF Mobilités et le Candidat, en leur qualité d'employeurs, s'assurent de la communication mutuelle des documents et informations utiles à l'analyse des risques liés aux opérations effectuées et procéder pour chaque site à une Inspection Commune Préalable.

A cette occasion, les représentants du Candidat et de SNCF Combustible se communiquent toutes les informations utiles à la réalisation des prestations (besoins spécifiques du Candidat, nom des interlocuteurs du Candidat, heures d'ouverture du site...) et à la prévention des risques.

Dès lors qu'il est nécessaire de définir des mesures particulières de prévention des risques résultant de l'interférence entre les activités, installations et matériels menés par différents employeurs en un même lieu, un Plan de prévention est élaboré. C'est notamment le cas pour le Service en autonomie.

En cas de renouvellement de contrat et tant que les conditions d'exploitation du site ou les processus de production propres au Candidat ne sont pas modifiés, il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle analyse des risques. Les parties s'engagent à s'informer mutuellement de telles modifications.

La détention de ce ou ces documents est strictement nécessaire pour pouvoir bénéficier des services offerts sur le site.

2.4. La transmission des prévisions annuelles et budgétaires des quantités de gazole distribuées par station

Afin d'assurer la programmation des prestations du volet « industriel » de l'Offre et la mise en place des moyens justement proportionnés aux besoins du Candidats y ayant souscrit, SNCF Combustible a besoin de connaître les prévisions de quantités envisagées par le Candidat. Ensuite, la facturation sera établie sur la base des quantités effectivement servies. Les prévisions à fournir par le Candidat concernent les deux horizons de temps suivants :

2.4.1. Prévision annuelle anticipée

Afin que SNCF Combustible puisse établir ses prévisions de tarifs sur des hypothèses solides, le Candidat devra fournir à la PSEF, pour les entrées faisant l'objet d'une programmation locale, ses prévisions de quantité de gazole pour A+1 avant le 30 avril de l'année A du contrat. Autant que possible, le Candidat fournit des quantités par site.

A défaut de disposer de cette prévision, la fourniture aura lieu selon le dispositif « manuel », c'est-à-dire avec signature de Bordereau papier. En outre, si le Candidat ne remédie pas à l'absence de fourniture de cette prévision pour le prochain service, SNCF Combustible se réserve la possibilité de ne pas mettre en place l'Offre industrialisée pour le Candidat sur le service A+1.

2.4.2. Prévision annuelle budgétaire

Pour que SNCF Combustible puisse dimensionner les ressources nécessaires à la réalisation des prestations demandées, et gérer ses stocks de gazole, le Candidat devra fournir à la PSEF au 31 juillet du service A du contrat une nouvelle prévision autant que possible plus affinée de ses prévisions de quantités de gazole par site pour A+1 pour les entrées faisant l'objet d'une programmation locale.

En cas d'insuffisance de stock sur un site repris dans l'Offre de SNCF Combustible, la quantité fournie aux Candidats ayant transmis leurs prévisions peut être limitée à l'initiative de l'UP, en fonction des stocks restants sur ledit site et au prorata initialement prévu pour les différents Candidats programmés au titre de la présente Offre industrialisée (prévision annuelle budgétaire) ou de l'Offre générique (au moins 12 heures ou 48 heures avant la prestation).

Pour les Candidats qui n'auraient pas transmis leurs prévisions sur un site repris à l'Offre de SNCF Combustible, la quantité fournie pourra être limitée voire nulle (en cas d'insuffisance de stock), à l'initiative de l'UP et en fonction des stocks restants, ceci afin de ne pas pénaliser les Candidats ayant correctement fait part de leur besoin sur ce site (prévision annuelle budgétaire pour l'Offre industrialisée ou au moins 12 heures ou 48 heures avant la prestation pour l'Offre générique).

2.5. La programmation locale des entrées pour le gazole

A la signature du contrat, le Candidat transmet à la PSEF, pour chacune des Stations-service où il souhaite accéder, une feuille hebdomadaire type des entrées d'engins. Cette feuille a valeur de commande locale pour toute la durée du contrat et permet au personnel du site de s'organiser pour assurer les prestations attendues par le Candidat sans qu'il ait besoin de confirmer quotidiennement son besoin. Elle est établie à partir des sillons d'accès à la Station-service que le candidat a obtenu auprès du Gestionnaire d'Infrastructure.

La feuille hebdomadaire type des entrées d'engins reprend pour chaque jour de la semaine les heures prévisionnelles d'entrée d'engins du Candidat durant les horaires d'ouverture de la station, et autant que possible le nombre d'engins par entrée.

En cours de contrat et dès que le Candidat aura connaissance d'une modification significative de la feuille de temps d'une station, il adressera à la PSEF une feuille mise à jour.

2.6. Les situations dérogatoires aux processus de programmation locale des entrées pour le gazole

Toute demande d'entrée sur un site repris à l'Offre de référence de SNCF Combustible non conforme au processus de commande ou de programmation locale donne lieu, conformément au contrat national, à l'application des modalités d'exécution suivantes :

2.6.1. Entrée non programmée

Pour toute demande d'entrée sur site repris à l'Offre industrialisée ayant fait l'objet d'une commande locale pour la fourniture de gazole (2.3) mais non conforme au processus de programmation locale défini dans le point 2.5 ci-dessus, la demande du Candidat sera traitée dans les meilleurs délais, mais après les demandes des Candidats qui auront passé une commande dans les délais impartis de l'Offre dont ils relèvent.

2.6.2. Entrée inopinée

Est dite Entrée inopinée toute demande d'entrée sur site repris à l'Offre de SNCF Combustible n'ayant pas fait l'objet d'une commande locale préalable de fourniture de gazole dans ce site (comme défini au point 2.3).

Sauf cas exceptionnel répondant à un besoin tout à fait imprévu (par exemple : panne sèche de l'EM, détournement de l'itinéraire prévu rendant impossible le respect de la programmation, ...), l'UP ne peut garantir l'entrée inopinée sur le site.

Dans l'hypothèse d'un besoin tout à fait imprévu du Candidat, l'entrée est soumise aux délais de disponibilité des installations du site objet de la demande et la fourniture peut être contingentée en fonction des quantités de gazole disponibles compte-tenu des besoins éventuellement déjà exprimés par les Candidats selon les modalités prévues pour la programmation locale de la présente Offre ou de l'Offre d'générique. L'UP informe le Candidat, au moment de son entrée sur le site, du délai approximatif du traitement de sa demande de prestation de fourniture de gazole.

Aucune entrée sur le site sans accompagnement d'un représentant de l'UP n'est autorisée. Dans ce cas de figure, le conducteur du Candidat est pris en charge par un représentant de l'UP et celui-ci assure la sécurité du conducteur dans ses déplacements sur le site.

Il est précisé que dans ce cas d'entrée inopinée, les déplacements du conducteur du Candidat hors de sa cabine de conduite doivent être limités au strict nécessaire pour la réalisation de la prestation (vérification du compteur et signature du bordereau de livraison).

2.7. Les modalités pratiques d'entrée/sortie du site, la circulation sur le site

La conduite de l'EM est assurée par le conducteur désigné du Candidat.

Lorsque l'Installation est non directement accessible depuis/vers le Réseau Ferroviaire, ou lorsque le Candidat l'a expressément demandé (ce qui donne alors lieu à l'établissement d'un Bordereau), une prestation de Pilotage est mise en œuvre. Le conducteur désigné du Candidat est alors pris en charge localement par un représentant de l'UP, et ce depuis les points remarquables d'entrée ou de sortie du site repris dans le DLES, y compris pendant l'exécution des prestations.

Dans les autres cas, le conducteur déplace son engin sur le site en se conformant aux prescriptions reprises dans le DLES qui lui auront été préalablement présentées par son entreprise, et sous sa propre responsabilité.

En cas de Pilotage, une prestation unique sera facturée pour tout engin ou groupe d'engins ayant fait l'objet d'une fourniture de combustible sur un site donné dans un intervalle de temps de 30 minutes.

En cas de fourniture sur le site de prestations relevant d'une autre Offre de référence de SNCF Mobilités nécessitant également la mise en œuvre d'une prestation de pilotage, la prestation de pilotage n'est facturée qu'une seule fois au Candidat. Dans ce cas, la prestation de pilotage sera facturée aux tarifs et conditions de l'Offre de référence de la prestation qui présente la plus grande complexité technique, soit sur la base du bordereau établi pour les autres prestations, soit, dans le cas du combustible, selon le principe décrit au paragraphe précédent.

Au sens de la présente Offre, sont réputées techniquement complexes, par ordre décroissant, les prestations suivantes :

- Accès aux installations destinées à réaliser des opérations de maintenance ainsi que les opérations de maintenance, de reprofilage d'essieux à l'exception du sable et des passerelles de visite toiture reprises ci-après,
- Approvisionnement en gazole,
- Accès aux installations permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants et fourniture d'un complément de sable,
- Accès aux passerelles de visite de toiture.

2.8. La gestion des incidents

Lorsque le dispositif de lecture de Puces RFID ne fonctionne pas, l'agent de l'UP site saisira le code du Candidat dans l'automate et un Bordereau sera établi sur le site par l'agent de l'UP et contresigné par le conducteur du Candidat.

Lorsqu'un EM du Candidat n'aura pas encore été équipé de Puce RFID, il fera de même l'objet d'un bordereau établi par l'agent de l'UP et contresigné par le conducteur du Candidat.

L'attention du Candidat est attirée sur la nécessité de limiter autant que possible le nombre d'engins non encore équipés de Puces RFID pour une meilleure traçabilité de ses consommations.

En cas notamment d'indisponibilité du conducteur du Candidat, et si les circonstances les y obligent (EM bloquant l'utilisation des voies de sortie par exemple), le Candidat autorise les employés de l'UP à mettre en véhicule l'EM du Candidat et à le tirer vers une voie de terre-plein en attendant un conducteur de relève.

Dans ce cas, une prestation « dégagement du matériel roulant » ainsi qu'une immobilisation sur voie de terre-plein par tranche de huit (8) heures sont facturées au Candidat suivant les dispositions du point 5 de la présente Offre.

En cas de travaux inopinés ou de saturation non prévue du site, dus à des circonstances exceptionnelles (par exemple : déraillement, dérangement, rail cassé,...), l'UP s'engage à informer le correspondant local du Candidat. Les entrées et sorties des EM seront alors gérées par l'UP en tenant compte au mieux des intérêts des deux parties.

Dans ce cas, aucune indemnité ne peut être réclamée à SNCF Combustible du fait du retard.

3. Fourniture de gazole

En l'absence de signature préalable du contrat national, aucun service de fourniture de gazole ne sera assuré.

La fourniture de gazole s'effectue dans le cadre de l'organisation et des ressources de l'UP et notamment en respectant les jours et heures d'ouverture du site, tels qu'indiqués dans le DLES et en annexe B.

Le combustible fourni par SNCF Combustible est du Gazole Non Routier (GNR) qui répond aux spécifications de raffinage, conformément à la norme européenne en vigueur.

4. Modalités pratiques de commande de la prestation de fourniture de gazole

Les modalités pratiques de commande de la prestation liée à la fourniture de gazole s'effectuent en quatre étapes :

- une demande du Candidat qui donne lieu à la signature par le Candidat et SNCF Mobilités d'un contrat valable pour les sites listés en annexe B à la présente Offre,
- une commande locale en application de ce contrat, permettant de gérer l'entrée sur un site entre le Candidat et SNCF Combustible, par la communication du DLES et le cas échéant par la mise en place d'un Plan de prévention,
- la fourniture des prévisions annuelle anticipée et annuelle budgétaire des quantités de gazole souhaitées par station (cf. point 2.4 ci-dessus),
- la programmation locale des entrées des EMs sur chaque site concerné (cf. point 2.5 ci-dessus).

4.1. La demande du Candidat

La demande du Candidat doit être exprimée à la PSEF et donne lieu à l'établissement d'un contrat avec SNCF Mobilités.

La PSEF lui répond dans les cinq (5) jours ouvrés à compter de la date de réception de la demande.

4.1.1 Première adhésion l'Offre industrialisée

Dans le cas d'une première adhésion à l'Offre industrialisée, la PSEF met le Candidat en relation avec SNCF Combustible. Ils examinent la faisabilité et les modalités pratiques d'installation des Puces RFID sur le parc des engins moteurs thermiques du Candidat.

Il est conseillé de faire la demande 9 mois avant le service horaire pour lequel le candidat souhaite adhérer à l'Offre industrialisée, pour avoir la possibilité matérielle de poser les Puces RFID et disposer avec anticipation des documents nécessaires pour accéder aux sites dès le début du service horaire.

Lors d'une première adhésion, la PSEF établit le contrat signé par le Candidat et SNCF Combustible lorsque le Candidat confirme son souhait d'adhérer à l'Offre industrialisée et avant que SNCF Combustible ne lui fournisse les Puces RFID dans les conditions prévues au 2.2. A cette occasion, le Candidat fournit à la PSEF une prévision annuelle anticipée de ses besoins (cf. 2.4.1 ci-dessus).

Dès que le Candidat a posé les Puces RFID sur son parc d'engins thermiques et complété le fichier qui associe les Puces RFID aux EM, il adresse ce fichier à la PSEF. Le fichier sous format CSV complété doit être fourni à SNCF Combustible 3 mois avant la mise en œuvre de l'Offre industrialisée pour permettre à SNCF Combustible de l'intégrer dans ses bases de données. Ce fichier devra contenir le numéro de chaque engin équipé, le nombre de réservoirs et les numéros des Puces RFID associées à chaque orifice de réservoir.

Il est préférable que le Candidat puisse procéder à un test en vraie grandeur du dispositif dans une Station-service et pour chaque catégorie d'engin avant le démarrage de l'Offre industrialisée. Au besoin, il peut se rapprocher de l'entreprise qui fournit les Puces RFID pour obtenir une expertise de son dispositif.

Lors du passage d'un engin équipé de Puces RFID en Station-service, le lecteur sur le pistolet identifiera la puce, déclenchera la distribution et les données station, numéro de puce, numéro d'engin, jour et heure de début de la distribution et la quantité distribuée seront enregistrées dans les systèmes d'information de SNCF Combustible qui serviront de base à la facturation ultérieure.

4.1.2 Adhésions suivantes à l'Offre industrialisée

Neuf mois avant l'entrée en vigueur du service souhaité, le Candidat adresse à la PSEF une prévision annuelle anticipée de ses besoins (cf. 2.4.1 ci-dessus).

Au plus tard au 31 juillet précédent le service visé, le Candidat devra fournir à la PSEF sa prévision annuelle budgétaire (cf. 2.4.2 ci-dessus).

La PSEF propose un projet de contrat d'Offre industrialisée au Candidat lorsque le tarif de SNCF Combustible devient exécutoire.

SNCF Combustible se réserve la possibilité de différer la mise en application de l'Offre industrialisée si le Candidat n'a pas encore satisfait aux différentes obligations (pose des Puces RFID sur une part significative de son parc à l'entrée en vigueur du service, fourniture du fichier des engins et des Puces RFID, fourniture des prévisions de quantités aux horizons de temps attendus).

Au plus tard au début de service, le Candidat transmet à la PSEF :

- les feuilles génériques d'entrées de ses engins thermiques par site et par jour de la semaine
- le fichier des engins équipés de Puces RFID

En cours de service, le Candidat transmet à la PSEF :

- la mise à jour des feuilles génériques d'entrées de ses engins thermiques sur les sites où il y a des évolutions significatives
- la mise à jour du fichier des engins équipés de Puces RFID

Il lui appartiendra notamment de vérifier la présence des Puces RFID sur ses engins et de signaler à SNCF Combustible :

Offre de Référence 2020 SNCF Combustible_Offre industrialisée_sous condition d'équipement_

Horaire de service 2020

- les engins qui ne lui appartiennent plus pour que SNCF Combustible les retire de sa base de données ou les affecte à leur nouveau propriétaire s'il y a lieu,
- les nouveaux engins et les Puces RFID associées,
- les Puces RFID manquantes pour permettre à SNCF Combustible de les neutraliser et éviter qu'elles soient utilisées de manière inappropriée.

SNCF Combustible ne saurait être tenu pour responsable des distributions qui seraient mal affectées dès lors que ces informations ne lui ont pas été communiquées.

SNCF Combustible fournira au Candidat les Puces RFID qui seront nécessaires pour des engins supplémentaires à équiper durant toute la durée de son adhésion à l'Offre industrialisée. L'achat et le remplacement des Puces RFID égarées incombent au Candidat.

4.2. Le processus de commande de fourniture de gazole via l'Offre industrialisée

Lorsque le Candidat a déjà équipé ses engins de Puces RFID :

30 avril avant le précédent service de A+1	<ul style="list-style-type: none"> - Transmission à la PSEF de la prévision annuelle anticipée des quantités de combustible envisagées, si possible par site
31 juillet précédent le service de A+1	<ul style="list-style-type: none"> - Transmission à la PSEF de la prévision annuelle budgétaire des quantités de combustible envisagées exprimées site par site
Dès que le tarif de SNCF Combustible est exécutoire	<ul style="list-style-type: none"> - La PSEF établit le contrat qui sera signé par le Candidat puis par SNCF Combustible - Le Candidat fournit à la PSEF ses feuilles génériques d'entrées par site et par jour de la semaine - Le Candidat fournit à la PSEF le fichier de ses engins et des Puces RFID
<u>Entre J-60 et J-15</u>	<p><u>Information préalable du Candidat au site et analyse des risques</u> <u>L'UP et le Candidat procèdent ensemble à l'analyse des risques</u> au regard de l'utilisation prévue des installations et à la remise des documents opérationnels et/ou techniques dont le DLES applicable au site (cf. 2.3).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous réserve que la formation théorique du(es) représentant(s) du Candidat ait déjà eu lieu, au besoin sur le site, la formation au Service en autonomie au site sera également réalisée à cette occasion si la demande du Candidat a été formulée à J-60.
Durant tout le service A+1	<ul style="list-style-type: none"> - Le Candidat fournit à la PSEF la mise à jour des feuilles hebdomadaires types des entrées d'engins pour chaque site qui fait l'objet d'évolutions significatives - Le Candidat fournit à la PSEF les mises à jour du fichier de ses engins et des puces - SNCF Combustible fournit au Candidat les Puces RFID des nouveaux engins qu'il entend équiper
<u>H</u>	<p><u>Réalisation des prestations (fourniture de gazole, pilotage, ...)</u> Co-signature par les personnes habilitées du Candidat et de l'UP du bordereau formalisant la réalisation des prestations. A noter que le Service en autonomie ne sera possible que pour les agents du Candidat repris à la liste des agents formés que le Candidat aura communiquée au préalable à SNCF Combustible et aux UP concernées (via la PSEF).</p>

5. Modalités financières

5.1. Les modalités de tarification

Le tarif applicable à la prestation SNCF Combustible commandée est élaboré conformément à la réglementation applicable (notamment le décret n°2012-70), selon les principes suivants :

- Le tarif correspond à la rémunération des prestations dites régulées au sens du décret n°2012-70. Cette rémunération est liée au coût de la prestation SNCF Combustible, calculé d'après le degré d'utilisation réelle, conformément à l'article 3 du décret susmentionné.
- SNCF Combustible a retenu une méthode de tarification dite de « Cost + ». Cette méthode consiste à prendre en compte l'ensemble des coûts afférents à la prestation SNCF Combustible.
- Le tarif de la prestation gazole de SNCF Combustible résulte de la division de l'ensemble des coûts annuels de la prestation vendue par SNCF Combustible projeté sur l'année de l'horaire de service concerné par le volume d'unités d'œuvre projeté sur cette même année.
- Le tarif des prestations de formation est basé sur le coût moyen complet d'un agent habilité à assurer cette formation. Ce coût est proportionnel à la durée de la formation (1/2 journée pour la formation théorique générale et 1/2 journée pour la formation pratique par site souhaité). Il est indépendant du nombre de formateurs formé, dans la limite de 5 formateurs.
- Compte tenu du délai de préparation, d'instruction de l'ARAFER et de publication, les tarifs de l'année A+1 sont calculés en juin de l'année A à partir du réalisé de l'année A-1 (dernier exercice comptable complet disponible), d'éléments budgétaires de l'année A, de projections sur l'année A+1 et de la prise en compte d'hypothèses macroéconomiques pour A+1.
- Les tarifs ne sont exécutoires qu'après avis conforme de l'ARAFER.
- Le tarif unitaire est ensuite facturé selon l'utilisation réelle effectuée par le Candidat.
- Ces tarifs sont élaborés en fonction des contraintes environnementales, réglementaires et du coût des matières connu au moment de leur élaboration.

La tarification est structurée suivant la(les) prestation(s) demandée(s) par le Candidat au sein du service de base :

- Sur les Installations simples d'accès depuis/vers le RF, la fourniture gazole et, sur demande du Candidat ou en cas d'incident, la prestation de Pilotage et l'approvisionnement par le personnel de l'UP ou le Service en autonomie
- Sur les Installations non directement accessibles depuis/vers le RF, la fourniture de gazole et de Pilotage et l'approvisionnement par le personnel de l'UP ou le Service en autonomie

La décomposition des coûts constituant les tarifs des différentes prestations du service de base est la suivante :

Prestations réalisées		Tarifs 2020		
Fourniture de gazole		Coût de la station service	Tous types d'installations	0,098 €/litre (*)
		Coût de fourniture du gazole livré		Coût gazole + fiscalité + 0,021 €/litre
Service en autonomie	Sur demande, sans approvisionnement par le personnel de l'UP, sous conditions de formation et sauf incident	Coût du Pilotage	Installations simples d'accès	Néant
		Coût du service	Installations non directement accessibles	Obligatoire 102,8 €/prestation
Service en prestation semi-assistée	Sans Pilotage mais avec approvisionnement par le personnel de l'UP		Coût du Pilotage	Installations simples d'accès uniquement
		Coût du service	0,041 €/litre	
Service en prestation assistée	Avec Pilotage et avec approvisionnement par le personnel de l'UP	Coût du Pilotage	Installations simples d'accès	Sur demande expresse ou en cas d'incident 21,0 €/prestation
		Coût du service	Installations non directement accessibles	Obligatoire 102,8 €/prestation
				Tous types d'installations

(*) ce tarif intègre le coût de la dépollution des stations (0,002 €/litre), uniquement pour les Candidats n'ayant pas financé la dépollution

Formation théorique au Service en autonomie (commune à toutes les Installations)	236 €/formation
Formation pratique au Service en autonomie (spécifique à chaque Installation)	111 €/formation

Le coût de la fourniture de gazole comprend :

- le coût de la station-service (y compris accueil et contrôle),
- le coût de fourniture du gazole livré dans les installations.

Concernant ce coût de fourniture du gazole, il convient de préciser que SNCF Combustible contractualise chaque année avec des fournisseurs, sur la base des évolutions observées des cours Platt's du gazole (10ppm) et d'un différentiel donné par le fournisseur (incluant le prix de mise à disposition dans le dépôt/raffinerie). S'ajoutent ensuite la fiscalité directe de mise à la consommation (assumée en amont par les fournisseurs et refacturés au client SNCF Combustible) ainsi que les coûts d'acheminement de la matière du dépôt/raffinerie jusqu'aux points de distribution ferroviaire.

Le cours auquel est vendu le gazole du mois M à SNCF Combustible est connu chaque mois en M+1 dans la mesure où il est établi sur la base de la moyenne des cours Platt's du mois précédent.

De ce fait, SNCF Combustible ne connaît les tarifs de la matière livrée du mois M qu'en début de mois M+1.

C'est ce résultat qui sert de base à la facturation de l'ensemble des Candidats. Ce processus explique pourquoi le tarif ne peut être publié à l'avance : le coût de la matière est dépendant de l'évolution des marchés, et il s'agit de surcroît d'une matière dont la volatilité des cours est avérée.

Pour connaître l'orientation des anticipations du marché pétrolier quant aux prix futurs (redéfinis tous les jours), les Candidats peuvent se référer aux marchés à terme du pétrole, comme par exemple les indices Platt's ou ICE.

Il est précisé que le montant de la matière fournie par SNCF Combustible correspondra à la moyenne mensuelle des indices Platt's, majoré d'une part fixe correspondant au différentiel des fournisseurs et au coût de transport, communiquée dans les tarifs mensuels publiés sur le site Internet de la PSEF.

L'accès aux indices Platt's étant payant, pour avoir une estimation des prix, il est également possible de se référer aux cours ICE (à titre d'information : référence Low Sulphur Gasoil futures : <https://www.theice.com/products/34361119/Low-Sulphur-Gasoil-Futures/data>), étant précisé que des écarts quoique modestes existent entre les 2 indices.

Le coût du Pilotage :

Lorsqu'une prestation de Pilotage est réalisée, son coût n'est facturé qu'une seule fois, selon les conditions décrites au paragraphe 2.5, quelles que soient les différentes prestations réalisées par SNCF Mobilités lors d'une même entrée. Les Installations simples d'accès bénéficient d'une prestation de Pilotage sur demande ou en cas d'incident à coût distinct de celui des Installations non directement accessibles. .

En cas d'entrée inopinée (cf. 2.4.2), une prestation de Pilotage sera obligatoirement réalisée par le représentant de SNCF Combustible.

Le coût du service est facturé lorsque l'approvisionnement est réalisé par le personnel de l'UP.

Le coût de la formation au Service en autonomie se décompose entre une formation théorique unique commune à toutes les Installations et des formations pratiques spécifiques à chaque Installation.

Dans un souci de transparence, SNCF Combustible :

- communique le tarif appliqué de façon mensuelle au début du mois M+1 aux Candidats ayant contractualisé ainsi qu'à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières,
- publie un tableau reprenant l'historique des tarifs mensuels appliqués pour l'horaire de service concerné sur le site internet de la PSEF.

Conformément aux critères de transparence et d'opposabilité, ces derniers éléments sont formalisés dans un bordereau de livraison cosigné par les deux parties lors de la réalisation de la prestation.

5.2. Les principes de facturation de l'Offre industrialisée

Les factures sont établies sur la base des quantités effectivement distribuées et constatés par SNCF Combustible dans ses systèmes d'information et attribués aux Puces RFID associées aux engins du Candidat. SNCF Combustible adresse mensuellement à M + 5 jours ouvrés à la PSEF les éléments extraits de ses systèmes d'information qui lui permettront d'établir la facturation de M. La PSEF transmettra au Candidat, en parallèle de sa facture mensuelle, un fichier récapitulatif au format EXCEL établi par SNCF Combustible et reprenant l'intégralité des distributions du mois M sur toutes les Stations-service et pour tous les engins du Candidat. Ce fichier pourra être utilisé par le Candidat à des fins de contrôle et d'analyse statistique.

Le Candidat peut contester une ou des distributions issues des systèmes d'information : dans ce cas, il adressera une lettre de réclamation motivée à la PSEF qui instruira sa réclamation dans un délai d'un mois. Cette réclamation ne suspend pas l'obligation de paiement de la facture.

La PSEF établira la facturation des pilotages qui reviennent à la prestation de gazole.

5.3. Des exemples types de tarifs

Exemple 1 (en service en autonomie)

Un Candidat X passe un contrat 2020 pour de la fourniture de gazole. Il vient à deux reprises dans une installation Y simple d'accès, en ayant bénéficié de la formation approvisionnement, au mois de mars 2020 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 5 865,3 € HT au Candidat, dont

- | | |
|--|------------------------------|
| - accès à la station-service : | 720,3 € (7 350l x 0,098 €/l) |
| - fourniture de gazole (matière livrée) : | 5 145 € (7 350l x 0,700 €/l) |
| <i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,484 €/l et d'une part fixe de 0,216 €/l (dont 0,195 €/l de différentiel + fiscalité + 0,021 €/l de transport)</i> | |

Le coût de formation au service en autonomie est de 111 € HT au titre de la formation pratique sur site, auquel s'ajoutera 236 € HT si le Candidat n'a pas encore suivi la formation théorique.

La prestation de Service en autonomie fera économiser au Candidat 343,4 € pour 2 pleins sur le mois de mars 2020, par rapport à une prestation assistée.

Exemple 2 (en service en autonomie)

Un Candidat X passe un contrat 2020 pour de la fourniture de gazole. Il vient à deux reprises dans une installation Z non directement accessible, en ayant bénéficié de la formation approvisionnement, au mois de mars 2020 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 6 070,9 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	720,3 € (7 350L x 0,098 €/l)
- fourniture de gazole (matière livrée) :	5 145 € (7 350L x 0,700 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,484 €/l et d'une part fixe de 0,216 €/l (dont 0,195 €/l de différentiel + fiscalité + 0,021 €/l de transport)</i>	
- Pilotage :	205,6 € (2 x 102,8 € tarif publié)

Le coût de formation au Service en autonomie est de 111 € HT au titre de la formation pratique sur site, auquel s'ajoutera 236 € HT si le Candidat n'a pas encore suivi la formation théorique.

La prestation de Service en autonomie fera économiser au Candidat 301,4 € pour 2 pleins sur le mois de mars 2020, par rapport à une prestation assistée.

Exemple 3 (en prestation semi-assistée)

Un Candidat X passe un contrat 2020 pour de la fourniture de gazole. Il vient à deux reprises dans une installation Y simple d'accès au mois de mars 2020 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 6 166,7 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	720,3 € (7 350l x 0,098 €/l)
- fourniture de gazole (matière livrée) :	5 145 € (7 350l x 0,700 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,484 €/l et d'une part fixe de 0,216 €/l (dont 0,195 €/l de différentiel + fiscalité + 0,021 €/l de transport)</i>	
- coût du service (approvisionnement en combustible des matériels roulants par le personnel de l'UP) :	301,4 € (7 350l x 0,041 €/l)

Le choix du service en prestation semi-assistée fera économiser au Candidat 42 € (21 € x 2 visites) du fait de l'absence de Pilotage lors de l'accès à l'installation, par rapport à une prestation assistée avec demande expresse de Pilotage.

Exemple 4 (en prestation assistée)

Un Candidat X passe un contrat 2020 pour de la fourniture de gazole. Il vient à deux reprises dans une installation Y simple d'accès au mois de mars 2020, demande expressément le Pilotage et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 6 208,7 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service:	720,3 € (7 350l x 0,098 €/l)
- fourniture de gazole (matière livrée) :	5 145 € (7 350l x 0,700 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,484 €/l et d'une part fixe de 0,216 €/l (dont 0,195 €/l de différentiel + fiscalité + 0,021 €/l de transport)</i>	
- Pilotage :	42 € (2 x 21 € tarif publié)
- coût du service (approvisionnement en combustible des matériels roulants par le personnel de l'UP) :	301,4 € (7 350l x 0,041 €/l)

Exemple 5 (en prestation assistée)

Un Candidat X passe un contrat 2020 pour de la fourniture de gazole. Il vient à deux reprises dans une installation Z non directement accessible au mois de mars 2020 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100L la première fois et 3 250L la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 6 372,3 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	720,3 € (7 350l x 0,098 €/l)
- fourniture de gazole (matière livrée) :	5 145 € (7 350l x 0,700 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,484 €/l et d'une part fixe de 0,216 €/l (dont 0,195 €/l de différentiel + fiscalité + 0,021 €/l de transport)</i>	
- Pilotage :	205,6 € (2 x 102,8 € tarif publié)
- coût du service (approvisionnement en combustible des matériels roulants par le personnel de l'UP) :	301,4 € (7 350l x 0,041 €/l)

ANNEXE A : Contrat applicatif de l'Offre industrialisée

(voir document joint)

ANNEXE B : Liste des sites comportant des installations d'approvisionnement en combustible et caractéristiques techniques des installations

Document consultable sur le site internet de la PSEF