



PJ n° 02 sur 33 dans le cadre de la  
saisine du 24 juillet 2020

# **DOCUMENT DE REFERENCE DE MAINTENANCE DE FRET SNCF POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2021**

**DESTINÉE AUX CANDIDATS POUR L'ACCES AUX INSTALLATIONS DE SERVICE DES  
CENTRES D'ENTRETIEN ET AUX SERVICE OFFERTS DANS CES INSTALLATIONS**

## Table des matières

GLOSSAIRE ET ABREVIATIONS UTILISEES DANS LE PRESENT DOCUMENT ET SES ANNEXES	5
1 INFORMATIONS GENERALES.....	8
1.1 INTRODUCTION.....	8
1.2 EXPLOITANT D'INSTALLATIONS DE SERVICES.....	9
1.3 PERIODE DE VALIDITE ET PROCEDURE DE MISE A JOUR.....	9
2 PRESTATIONS .....	10
2.1. LE SERVICE DE BASE.....	10
2.1.1 L'accès du Candidat aux Installations en vue de réaliser pour compte propre des opérations de maintenance légère (niveaux 1 à 3).....	10
2.1.1.1 L'accès aux installations extérieures .....	10
2.1.1.2 L'accès aux installations intérieures pour les opérations de maintenance légère.....	12
2.1.2 Le service de prise en charge et mouvement des matériels roulants .....	12
2.1.3. Les services de maintenance légère (niveaux 1 à 3).....	13
2.1.4 La Prestation de reprofilage d'essieux .....	15
2.1.5 L'examen de toiture du matériel roulant depuis la passerelle de visite de toiture.....	17
2.1.6 Les prestations liées aux produits consommables du matériel .....	17
2.1.6.1 La fourniture des produits consommables lorsque le Candidat ou son prestataire réalise lui-même la maintenance.....	18
2.1.6.2 La fourniture des produits consommables lorsque FRET SNCF réalise la maintenance .....	18
2.1.6.4 L'entreposage de pièces sur site, pour les pièces et matériels du Candidat ou des prestataires agissant pour le compte du Candidat.....	19
2.1.6.5 Le déplacement sur site de pièces nécessaires aux Opérations réalisées par le Candidat .....	19
2.1.7 Les prestations logistiques.....	19
2.1.7.1 La fourniture d'un complément de sable.....	19
2.1.7.2 La fourniture d'un complément de liquide lave-vitre .....	19
2.1.7.3 La fourniture d'un complément de liquide de refroidissement .....	20
2.1.7.4 La fourniture d'un complément d'huile moteur .....	20
2.1.8 Les prestations de nettoyage.....	21
2.1.8.1 Les opérations de nettoyage extérieur .....	23
2.1.8.2 Les opérations de nettoyage accidentel .....	23
2.1.8.3 Les opérations de nettoyage intérieur.....	23
2.1.8.4 Les opérations de nettoyage technique.....	24
2.1.8.5 La Vidange WC.....	25
2.1.8.6 Le Détagage.....	25

2.1.9	Autres prestations du service de base .....	25
2.1.9.1	Le Dégagement du matériel roulant, la manœuvre additionnelle sur la rame, la mise en attente	25
2.2	LES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES .....	25
2.2.1	La fourniture du courant de traction .....	25
2.3	LES PRESTATIONS CONNEXES .....	25
2.3.1	Le contrôle technique du Matériel Roulant .....	26
2.4	Les modalités d'accès aux Installations et de réalisation des Prestations .....	26
3	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE SERVICE .....	27
3.1	LISTE DES INSTALLATIONS .....	27
3.1.1	Les Installations en extérieur (maintenance légère) .....	27
3.1.2	Les Installations situées dans des ateliers couverts permettant des Opérations de maintenance légère .....	27
3.1.4	Les Installations permettant la réalisation des opérations logistiques .....	28
4	TARIFICATION .....	28
4.1	INFORMATION SUR LA TARIFICATION .....	28
4.1.1	Tarification des prestations du service de base .....	28
4.1.1.1	Le tarif de l'accès du Candidat aux installations en vue de réaliser pour compte propre des opérations de maintenance légère (niveaux 1 à 3).....	28
	L'accès aux installations extérieures.....	29
	L'accès aux installations intérieures.....	29
4.1.1.2	Le tarif du service de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants .....	29
4.1.1.4	Le tarif du reprofilage d'essieux .....	32
4.1.1.5	Le tarif de l'examen de toiture du matériel roulant depuis la passerelle de visite de toiture .....	32
4.1.1.6	Le tarif des produits consommables nécessaires à la réalisation d'une prestation de maintenance (boulons, huile, graisse, liquides, chiffons,...).....	32
4.1.1.7	Le tarif d'entreposage de pièces sur site, pour les pièces et matériels du Candidat ou des prestataires agissant pour le compte du Candidat.....	33
4.1.1.8	Le tarif du déplacement sur site de pièces nécessaires aux Opérations réalisées par le Candidat.....	33
4.1.1.9	Le tarif de l'approvisionnement en sable .....	33
4.1.1.10	Le tarif d'un complément de liquide lave-vitre.....	33
4.1.1.11	Le tarif d'un complément de liquide de refroidissement.....	33
4.1.1.12	Le tarif d'un complément d'huile moteur .....	33
4.1.1.13	Le tarif des opérations de nettoyage .....	33
4.1.1.14	Le tarif des autres prestations du service de base .....	33
4.1.2	Tarification des prestations complémentaires .....	34
4.1.2.1	Le tarif du courant de traction .....	34
4.1.3	Tarification des prestations connexes.....	34

4.1.3.1	Le contrôle technique du Matériel Roulant .....	34
4.2	INFORMATION SUR LES REDUCTIONS .....	34
5	CONDITIONS D'ACCES .....	34
5.1	EXIGENCES LEGALES .....	34
5.1.1	Les Candidats .....	34
5.1.2	La contractualisation .....	34
5.1.2.1	La contractualisation entre le Candidat et FRET SNCF pour les opérations de maintenance courante et de nettoyage sur les matériels roulants .....	34
5.1.3	La prise en charge et le mouvement du Matériel Roulant du Candidat.....	36
5.1.4	Les règles de sûreté .....	36
5.2	CONDITIONS TECHNIQUES.....	36
5.2.1	Les Matériels Roulants autorisés.....	36
5.2.2	La compatibilité des matériels roulants des Candidats avec les infrastructures ferroviaires et les Installations destinées à réaliser des Opérations de maintenance légère.....	37
5.3	FOURNITURE DE SERVICES POUR COMPTE PROPRE.....	39
5.4	SYSTEMES D'INFORMATIONS .....	39
6	ATTRIBUTION DE LA CAPACITE D'ACCES ET DE SERVICES .....	40
6.1	DEMANDES ET REPONSES AUX DEMANDES DE MAINTENANCE COURANTE ET DE NETTOYAGE.....	40
6.1.1	Calendriers et délais de réponses.....	40
6.1.3	Demandes programmables .....	43
6.1.4	Demandes relatives aux installations de service gérées par plusieurs exploitants .....	45
6.2	TRAITEMENT DE DEMANDES CONCURRENTES .....	45
	LISTE DES ANNEXES.....	49

## GLOSSAIRE ET ABREVIATIONS UTILISEES DANS LE PRESENT DOCUMENT ET SES ANNEXES

- **ART** : Autorité de Régulation des Transports.
- **Bon de Commande** : Désigne le document contractuel matérialisant l'accord de FRET SNCF et du Candidat sur la fourniture d'accès ou de services suite à la demande d'un Candidat. Le Bon de Commande, pour les prestations de maintenance courante et de nettoyage, ne peut être émis qu'après signature du contrat national.
- **Candidat** : Désigne, aux termes de l'article L.2122-11 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'acquérir 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.
- **Catalogue de FRET SNCF** : Désigne l'ensemble des produits consommables utilisés par le transporteur FRET SNCF.
- **Centre d'Entretien ou Site** : Désigne l'emprise ferroviaire et/ou les établissements de FRET SNCF dans lesquels sont localisées les Installations permettant la réalisation d'Opérations de maintenance sur les Véhicules.
- **Chariot** : Désigne le stock des produits consommables présent au bord de la voie (huiles, liquides, graisse, visserie, filtres, chiffons de nettoyage, lave-vitre,...).
- **Contrat Uniforme d'Utilisation** : Désigne le contrat définissant les conditions de remise en service des wagons pour l'utilisation en tant que moyen de transport par les Entreprises Ferroviaires en trafic national et international. Les dispositions de ce contrat s'appliquent aux détenteurs de wagons et Entreprises Ferroviaires en tant qu'utilisateurs de wagons. La liste des adhérents est disponible sur le site [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org).
- **Demande soumise dans le calendrier** : Désigne une demande programmable, introduite avant l'expiration du délai du calendrier pour la soumission des demandes fixé par FRET SNCF.
- **Demande tardive** : Désigne une demande programmable, introduite après l'expiration du délai du calendrier pour la soumission des demandes fixé par FRET SNCF.
- **Demande ad hoc unitaire** : Désigne une demande unitaire introduite après l'expiration du délai du calendrier pour la soumission des demandes fixé par FRET SNCF.
- **Document Local d'Exploitation et de Sécurité (DLES)** : Document local définissant les règles et les conditions d'exploitation en sécurité des Installations d'un Centre d'Entretien mises à disposition du Candidat ainsi que les particularités locales.
- **Document de Référence de Maintenance (DRM FRET) ou « Document »** : Définit pour chaque Horaire de Service les conditions d'accès aux Installations et aux services qui y sont offerts, proposés aux Candidats par FRET SNCF en application des textes en vigueur.
- **Entité en Charge de la Maintenance (ECM)** : Désigne, au sens du règlement UE 2019/779, une entité chargée de la maintenance d'un Véhicule, et inscrite en tant que telle dans le Registre National des Véhicules (RNV) géré par l'Autorité Nationale de Sécurité du pays d'immatriculation du Véhicule.

- **Entreprise Ferroviaire (EF)** : Désigne, aux termes de l'article préliminaire du décret 2012-70 modifié relatif aux Installations de service du réseau ferroviaire, toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence mentionnée à l'article L.2122-10 du code des transports, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise, ainsi que les entreprises assurant uniquement la traction.
- **Exploitant d'Installations de Service (EIS)** : Désigne toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34.
- **Fret SNCF** : Société par Actions Simplifiée, opérateur de transport ferroviaire de marchandises et Exploitant d'Installations de Services (EIS).
- **Horaire de Service (HDS)** : Les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du Matériel Roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire. Conformément aux dispositions de l'annexe VII de la directive n° 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), les modifications de l'Horaire de Service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. L'Horaire de Service correspond à la période de validité du Document de Référence de Maintenance.
- **ICP (Inspection Commune Préalable)** : Visite obligatoire dans le cadre du code du travail pour identifier et analyser les risques éventuels liés à la co-activité sur un Site.
- **Installations de Service (IS)** : Désigne l'ensemble des Installations de service situées dans les Centres d'Entretien et autres Installations techniques reprises en annexes 2, 3 et 4 de ce Document de Référence de Maintenance, à savoir :
  - Les Installations permettant de réaliser le service de base (Installations de maintenance légère et de maintenance lourde, à l'exclusion des Installations de maintenance lourde réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de Matériel Roulant nécessitant des Installations spécifiques) ;
  - Les Installations permettant de réaliser les Prestations complémentaires ;
  - Les Installations permettant de réaliser les Prestations connexes (Installations de maintenance lourde réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de Matériel Roulant nécessitant des Installations spécifiques).
- **Jour ouvré** : Désigne les journées de lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi à l'exception des jours de fête légale.
- **Manœuvre** : Désigne dans ce Document la manœuvre des Installations effectuée par du personnel autorisé par FRET SNCF, à l'exclusion de toute manœuvre des Véhicules.
- **Maintenance Courante** : Désigne les opérations de maintenance légère et les opérations logistiques fournies dans les installations de maintenance légère.
- **Maintenance légère** : Désigne les Opérations de maintenance qui sont effectuées de manière régulière dans le cadre d'activités quotidiennes, sans que le véhicule soit retiré du service.
- **Maintenance lourde** : Désigne les « travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service » (article 3, paragraphe 30 de la directive 2012/34/UE) ;

- **Opérations** : Désigne les opérations de maintenance pouvant être réalisées au moyen des Installations mises à disposition.
- **Opérations de maintenance corrective** : Désigne les opérations de maintenance effectuées après une défaillance totale ou partielle, consistant à rétablir les conditions de bon fonctionnement des équipements ou des organes. Elles comprennent le diagnostic et les réparations. Le choix des méthodes de maintenance pour un matériel, un équipement ou un organe dépend notamment de sa conception, de sa fiabilité, des fonctions qu'il assure (principalement au plan de la sécurité), de ses modes de défaillance, de son mode d'exploitation et de son aptitude à être maintenu.
- **Opérations de maintenance préventive** : Désigne les opérations de maintenance consistant à intervenir sur un équipement avant que celui-ci ne soit défaillant. La maintenance préventive peut être systématique ou conditionnelle.
- **Pièces de rechange**
  - **Pièces consommables** : Désigne l'ensemble des pièces de maintenance :
    - de faible coût, essentiellement des pièces d'usure (archets de pantographe, garnitures de frein,...) ;
    - ou bien d'un coût plus élevé, mais qui ne peuvent pas être réparées par les ateliers SNCF (soit par impossibilité – pas de documentation technique ou d'outillages spécifiques – soit par manque de pertinence – prix de réparation très supérieur au prix d'achat neuf) ;
- **Pilotage** : Désigne le guidage, réalisé exclusivement par du personnel autorisé de FRET SNCF, du conducteur du Candidat dans la manœuvre de son Véhicule depuis l'entrée du Site jusqu'à sa sortie, dès lors que celui-ci se déplace sur l'emprise du Centre d'Entretien. Le point de prise en charge pour le Pilotage est l'entrée du Site, telle que précisée dans le DLES du Centre d'Entretien.
- **Prescripteur de la maintenance** : Désigne une entité qui exerce la fonction d'ECM-A et en partie B avec :
  - Partie A : fonction d'encadrement qui consiste à superviser et coordonner les fonctions d'entretien visées aux parties B à D<sup>1</sup> et à garantir que le matériel roulant est dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire ;
  - Partie B : fonction de développement de l'entretien qui consiste à prendre en charge la gestion de la documentation d'entretien, y compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et de fonctionnement ainsi que des performances et des retours d'expérience.
- **Prestations** : Désigne les prestations offertes au titre de ce Document, en l'occurrence l'accès aux Installations de maintenance et les services qui y sont offerts.
- **Produits consommables** : Désigne les produits de faible coût nécessaires à la réalisation des prestations de maintenance (huiles, liquides, graisse, visserie, filtres, chiffons de nettoyage, lave-vitre,...). Ils se distinguent des pièces consommables définies ci-dessus.
- **PSEF** : Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires, interlocutrice des Candidats autres que FRET SNCF pour toute demande d'accès et de services dans les Installations de maintenance exploitées par FRET SNCF.
- **RFN** (Réseau Ferré National) : La consistance du RFN est fixée par le décret n°2002-1359 du 13 novembre 2002.

---

<sup>1</sup> Parties C (fonction de gestion de l'entretien de la flotte qui consiste à gérer le retrait des matériels roulants pour entretien et leur remise en exploitation après entretien) et D (fonction d'exécution de l'entretien qui consiste à assurer l'entretien technique requis d'un matériel roulant ou de pièces de celui-ci, y compris à établir les documents de remise en service).

- **Remise en service** : Désigne, au sens du Règlement d'Exécution (UE) n°2019/779, la garantie justifiée et consignée, accompagnée d'une documentation si nécessaire, donnée au gestionnaire de l'entretien de la flotte par l'entité assurant l'entretien, que l'entretien a été exécuté conformément aux commandes de travaux d'entretien.
- **Service Librement Organisé (SLO)** : Service de transport ferroviaire organisé librement et volontairement par une entreprise de transport ferroviaire de voyageurs, et exploité à compter du 12 décembre 2020 (anciennement « open access »).
- **Site** : voir Centre d'entretien.
- **SNCF Réseau** : Désigne la société qui, en vertu de l'article L.2111-9 du code des transports, a notamment pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure.
- **Tâche élémentaire** : Désigne l'opération de maintenance la plus élémentaire, c'est-à-dire qu'elle ne se décompose pas elle-même en d'autres tâches. Les tâches élémentaires sont déclinées par série de matériels roulants, voire par sous-série ou variante si nécessaire. Chaque tâche élémentaire est associée à un pas horaire.
- **Véhicule ou Matériel Roulant (MR)** : Désigne le Matériel Roulant ferroviaire (locomotives, locotracteurs, automoteurs) utilisé par le Candidat, et pour lequel il formule une demande d'accès ou de services.

## 1 INFORMATIONS GENERALES

### 1.1 INTRODUCTION

**FRET SNCF** est une Société par Actions Simplifiée (SAS) du Groupe Public Unifié (GPU) constitué au 1<sup>er</sup> janvier 2020 en application de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

FRET SNCF a une double mission :

- Il est opérateur de transport ferroviaire de marchandises,
- Il est Exploitant d'Installations de Services (EIS) dans les centres d'entretien du Matériel Roulant, et les sites disposant de passerelles de visite de toiture et/ou d'installations de fourniture de sable, lave-glace, huile moteur ; à ce titre, il est fournisseur des Prestations régulées qui y sont dues, conformément aux dispositions de la directive n° 2012/34/UE, du Code des transports et du décret n° 2012-70 modifié relatif aux Installations de service du réseau ferroviaire.

Dans la suite du document, « Fret SNCF » désigne Fret SNCF en tant qu'Exploitant d'Installations de Services.

**Le Document de Référence de Maintenance** a pour objet de définir les conditions d'accès des Candidats aux Installations d'entretien et aux Installations de nettoyage et de lavage ainsi qu'aux services offerts dans ces Installations, par FRET SNCF, conformément aux dispositions de la directive n° 2012/34/UE, du Code des transports et du décret n° 2012-70 modifié relatif aux Installations de service du réseau ferroviaire.

Le Document est publié, en français, sur le site internet de la PSEF et à la suite de chaque mise à jour, le cas échéant, à l'adresse suivante : <https://www.psef.sncf-reseau.fr/>.



Les Candidats ont la possibilité de s'abonner aux actualités sur le site internet de la PSEF, en saisissant leur adresse courriel dans l'encart « Inscription Alert'infos ».

Ce Document s'adresse uniquement aux Candidats. L'accès aux Installations de service et aux services qui y sont offerts est subordonné à la conclusion préalable d'un contrat entre le Candidat et FRET SNCF.

## 1.2 EXPLOITANT D'INSTALLATIONS DE SERVICES

FRET SNCF, dont le siège est situé au 24 rue Villeneuve – 92110 Clichy-La-Garenne Cedex, est l'exploitant d'Installations de services de maintenance.

FRET SNCF a confié à la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) un rôle de guichet et de commercialisation de son Document auprès des Candidats autres que FRET SNCF.

La PSEF est chargée :

- D'enregistrer les demandes d'accès et de services des Candidats,
- De préparer et de faire signer les contrats et les commandes par les parties,
- D'en assurer le suivi,
- De préparer les facturations et d'assurer le suivi du recouvrement,
- De répondre aux demandes d'informations et aux réclamations.

Les Candidats doivent prendre contact **par écrit** (lettre ou courriel) auprès de la PSEF pour toute demande de renseignement concernant lesdites Prestations, ainsi que pour toute commande de Prestations, aux coordonnées suivantes :

### **Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires**

174, avenue de France

75013 Paris Cedex 13

Téléphone : (+33) (0) 1 53 94 95 45

Courriel : [services.psef@sncf.fr](mailto:services.psef@sncf.fr)

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

FRET SNCF, via la PSEF, et les Candidats échangent la liste de leurs interlocuteurs respectifs (interlocuteur national pour le contrat, responsable opérationnel pour chaque commande, coordinateur des opérations, interlocuteur pour la facturation,...). Le Candidat renseigne l'Annexe n°3 du contrat qu'il adresse à la PSEF.

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 FRET SNCF, via la PSEF, et réciproquement en cas de changement d'interlocuteur conformément aux conditions définies au contrat national passé entre lui et FRET SNCF.

En cas de commande conjointe avec le Document de Référence Combustible de FRET SNCF, le Candidat est invité à formuler des demandes séparées. Seule la demande conjointe de gazole d'une part et d'accès aux passerelles de visite de toiture et/ou d'approvisionnement en sable et/ou de fourniture d'un complément de liquide lave-vitre d'autre part, pour un accès ponctuel, fait l'objet d'un bon de commande commun présenté en Annexe 1g du Contrat.

## 1.3 PERIODE DE VALIDITE ET PROCEDURE DE MISE A JOUR

Le Document de Référence de Maintenance est valable pour l'Horaire de Service 2021, soit du 13 décembre 2020 à 00:00 au 11 décembre 2021 à 24:00. La tarification devient exécutoire après avis conforme de l'ART.

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'ART.

Les annexes du Document, afférentes aux caractéristiques techniques des Installations, peuvent faire l'objet de mises à jour trimestrielles en cours de service, si nécessaire, pour tout complément ou correction éventuels.

Les Candidats sont informés des mises à jour selon les modalités décrites dans la partie 6.5 de ce Document.

## **2 PRESTATIONS**

### **2.1. LE SERVICE DE BASE**

Le service de base est constitué de l'ensemble des prestations offertes sur les installations de service de maintenance, à l'exception de celles qui sont listées aux points 3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE.

FRET SNCF décrit ci-dessous les prestations qu'il réalise pour ses activités de transporteurs dans ses centres d'entretien et qu'il fournit aux Candidats.

Pour toute autre demande, le Candidat doit s'adresser à la PSEF.

#### **2.1.1 L'accès du Candidat aux Installations en vue de réaliser pour compte propre des opérations de maintenance légère (niveaux 1 à 3)**

##### **2.1.1.1 L'accès aux installations extérieures**

Ces Installations sont destinées à réaliser des Opérations d'entretien et de maintenance légère nécessaires au maintien des Matériels Roulants dans leur service (nettoyage externe des trains, vidange des toilettes, vérification, diagnostic, échange rapide des organes remplaçables, interventions légères et de courte durée, fourniture d'un complément de sable, visite de toiture, etc.).

L'accès à ces Installations comprend :

- L'accès et la mise à disposition du Candidat (ou des prestataires agissant pour son compte) des voies de circulation et des Installations lui permettant d'effectuer une ou plusieurs de ces Opération(s) ;
- La mise en œuvre de la réglementation relative à la prévention des risques en situation de co-activité, notamment l'établissement et la remise de la documentation de sécurité applicable ;
- L'accès au stock dit « chariot » des produits consommables présent au bord de la voie (huiles, liquides, graisse, visserie, filtres, chiffons de nettoyage, lave-vitre,... soit environ 500 références) ;
- La mise à disposition de voies de mise en attente du Matériel Roulant du Candidat, soit en vue de l'accès à une Installation de maintenance, soit en vue d'une remise en circulation du Matériel Roulant du Candidat sur le RFN.

#### **Cas particulier de l'accès aux voies et Installations en vue de réaliser des Opérations de nettoyage**

Le Candidat utilise des moyens de nettoyage dans les conditions et le périmètre préalablement définis avec FRET SNCF lors de l'instruction de la demande.

Le nettoyage extérieur peut être effectué par lavage au défilé ou par un autre moyen :

- Le lavage au défilé est un procédé technique possible de nettoyage des trains, destiné uniquement à nettoyer les faces extérieures du Matériel Roulant (à l'exception des vitres frontales, sauf Installations spécifiquement équipées).

La plupart des machines à laver fonctionnent automatiquement. Il faut néanmoins les mettre en marche manuellement :

- Soit par appui sur un bouton,
- Soit en rentrant un code identifiant le Véhicule afin d'activer les brosses adaptées au gabarit dudit Véhicule.

La circulation dans les machines à laver au défilé est assurée par le conducteur du Véhicule piloté par un agent FRET SNCF du Centre d'Entretien, afin que ce dernier mette en marche la machine à laver et s'assure d'une vitesse de nettoyage comprise entre trois (3) et cinq (5) km/h.

La durée programmée d'accès aux Installations pour cette Opération de lavage au défilé est limitée à un créneau d'une demie (1/2) heure à partir de l'entrée sur ces Installations.

- Le nettoyage externe des faces latérales et/ou le nettoyage externe des vitres frontales peut être réalisé par un moyen autre que le lavage au défilé, sur des voies prévues à cet effet, dans le respect des contraintes en matière de sécurité et d'environnement, et conformément aux conditions prévues au contrat national. FRET SNCF fournit les voies permettant de réaliser ces Opérations de nettoyage extérieur.

### **Cas particulier de l'accès aux voies et Installations de vidange WC**

La vidange WC consiste à :

- Vidanger le réservoir de rétention,
- Rincer ce réservoir,
- Remplir ce réservoir avec de l'eau pour les WC à eau claire.

A cette occasion, un plein des réservoirs d'eau est réalisé systématiquement.

Les Opérations de vidange WC et de remplissage en eau peuvent être réalisées séparément lorsque les Installations sont distinctes.

Ces Opérations sont réalisées de manière automatique par des Installations adaptées aux Matériels Roullants de FRET SNCF.

Le Candidat s'assure, avec le concours de FRET SNCF, de la compatibilité :

- Des raccords entre ses Matériels Roullants et les Installations fixes de FRET SNCF,
- Du programme de l'Installation de vidange des WC (cycle de vidange, rinçage et remplissage),
- Des produits présents dans ses Matériels Roullants avec ceux utilisés dans les Installations FRET SNCF.

Cette vérification s'opère lors de l'instruction de toute demande d'accès à une Installation de vidange WC d'un nouveau Matériel Roulant.

Le Candidat dont le Matériel Roulant ne serait pas compatible avec les Installations de FRET SNCF peut venir avec ses propres systèmes de vidange/remplissage, sous réserve qu'il respecte la législation et les réglementations en vigueur concernant notamment celles relatives à la protection de l'environnement.

Le Candidat dont le Matériel Roulant serait compatible avec les Installations de FRET SNCF, se voit fournir par FRET SNCF l'accès aux voies équipées des Installations de vidange WC.

La durée programmée de mise à disposition des Installations de vidange des WC est limitée à un créneau d'une (1) heure à partir de l'entrée sur ces Installations.

La liste des sites équipés de système de vidange WC et de système figure en Annexe 2a de ce Document de Référence.

### **2.1.1.2 L'accès aux installations intérieures pour les opérations de maintenance légère**

Ces Installations sont destinées à réaliser des Opérations d'entretien et de maintenance légère nécessaires au maintien des Matériels Roullants dans leur service (vérification, diagnostic, échange rapide des organes remplaçables, interventions légères et de courte durée, visite de toiture, etc.).

Les modalités de réalisation des Opérations seront détaillées au fur et à mesure des échanges avec le Candidat, depuis l'expression de besoins jusqu'à la signature de la commande.

Le service de base est fourni dans des Installations non spécifiques, c'est-à-dire en dehors des Installations qui sont réservées par leurs exploitants aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de Matériel Roulant nécessitant des Installations spécifiques.

L'accès à ces Installations comprend :

- L'accès et la mise à disposition du Candidat (ou des prestataires agissant pour son compte) des voies de circulation et des Installations lui permettant d'effectuer une ou plusieurs Opération(s) ;
- La mise en œuvre de la réglementation relative à la prévention des risques en situation de co-activité, notamment l'établissement et la remise de la documentation de sécurité applicable ;
- La Manœuvre des Installations (vérin, pont roulant, élingue), effectuée par du personnel de FRET SNCF ;
- L'accès au stock dit « chariot » des produits consommables présent au bord de la voie (huiles, liquides, graisse, visserie, filtres, chiffons de nettoyage, lave-vitre,...) ;
- La mise à disposition de voies de mise en attente du Matériel Roulant du Candidat, soit en vue de l'accès à une Installation de maintenance, soit en vue d'une remise en circulation du Matériel Roulant du Candidat sur le RFN.

Pour des raisons de sécurité, les personnels du Candidat ou de son sous-traitant ne sont pas habilités à manœuvrer les Installations, qui sont manœuvrées exclusivement par du personnel de FRET SNCF. Le Candidat s'assure de fournir les moyens d'interface nécessaires entre le Matériel Roulant et les Installations.

### **2.1.2 Le service de prise en charge et mouvement des matériels roulants**

Cette Prestation correspond à la prise en charge du Matériel Roulant du Candidat dans l'enceinte du Centre d'Entretien pour l'acheminer jusqu'à une Installation de maintenance ou jusqu'à la sortie du Centre d'Entretien.

Pour permettre les mouvements des matériels sur le Centre d'Entretien, les agents de FRET SNCF réalisent plusieurs opérations étroitement liées, qui sont comprises dans la Prestation, telles que :

- La programmation des mouvements pour organiser les déplacements des engins sur le site et préparer leur placement sur les voies ;
- La gestion des circulations pour tracer les itinéraires et manœuvrer les aiguilles ;
- La manœuvre des Installations de sécurité nécessaires à l'accès aux Installations de service que la réglementation réserve à leur exploitant ;
- La prise et la levée des éléments de protection mis en place sur les voies contre les risques ferroviaires pour le personnel et le(s) Matériel(s) Roulant(s) du Candidat ;
- L'ordonnancement des rames pour la sortie pour classer les rames sur le faisceau de sortie du centre d'entretien en fonction de l'heure de sortie prévue au plan de transport ;
- La transmission de l'information Prêt Pour l'Expédition sol (PPE SOL) au conducteur, complétée suivant les particularités de certains sites par l'Autorisation de Mouvement (AuM) par délégation du Service en charge de la Gestion des Circulations.

Selon les sites, la prise en charge des matériels roulants peut se dérouler de 3 manières différentes :

- Conduite par le Candidat de son Matériel Roulant, sous le pilotage d'un chef de la manœuvre de FRET SNCF ;
- Déplacement avec un engin de manœuvre du Matériel Roulant du Candidat mis préalablement en véhicule ;
- Conduite de l'engin du Candidat par un agent du service mouvement de FRET SNCF, dûment habilité.

FRET SNCF présente en Annexe n°7 du DRM la liste des habilitations à la conduite des engins par Site. Pour les matériels ne figurant pas sur cette liste, FRET SNCF peut étudier la possibilité que ses agents soient formés par le Candidat à ses nouveaux matériels. Le Candidat doit dans ce cas définir dans un cahier des charges, le niveau de formation / compétence attendu pour la conduite de ses engins. FRET SNCF peut ainsi s'assurer de la cohérence de la formation avec ses propres standards. Le Candidat prend en charge l'intégralité des coûts de cette nouvelle formation initiale.

Le dispositif de veille et de suivi des compétences des agents sera assuré par FRET SNCF. Il reviendra cependant au Candidat titulaire du Matériel Roulant de signaler à FRET SNCF toutes évolutions techniques de ses engins nécessitant une mise à niveau des compétences engins du personnel de FRET SNCF.

### **2.1.3. Les services de maintenance légère (niveaux 1 à 3)**

Les travaux d'entretien et de maintenance réalisés par FRET SNCF comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires pour assurer en permanence notamment la sécurité et la continuité du Service, et pour éviter un vieillissement anormal du Matériel Roulant. FRET SNCF réalise ces travaux d'entretien et de maintenance sur les séries de matériel roulant pour lesquelles les agents de FRET SNCF sont formés.

#### **Les services de maintenance légère**

FRET SNCF assure la maintenance légère des matériels roulants visant à atteindre la meilleure efficacité entre les actions de maintenance préventive et de maintenance corrective.

La maintenance préventive consiste à intervenir sur un équipement avant que celui-ci ne soit défaillant. La maintenance préventive peut être systématique ou conditionnelle.

La maintenance corrective, effectuée après une défaillance totale ou partielle, consiste à rétablir les conditions de bon fonctionnement des équipements ou des organes. Elle comprend le diagnostic et les réparations. Le choix des méthodes de maintenance pour un matériel, un équipement ou un organe dépend notamment de sa conception, de sa fiabilité, des fonctions qu'il assure (principalement au plan de la sécurité), de ses modes de défaillance, de son mode d'exploitation et de son aptitude à être maintenu.

FRET SNCF propose les services de **maintenance préventive** en exploitation relevant des niveaux 1 à 3<sup>2</sup> :

- Le **premier niveau** comprend les opérations de surveillance en service réalisées avant le départ, au cours ou à l'arrivée d'une circulation (tests, essais...). Les EF les réalisent en général pour elles-mêmes.

Pour les Matériels Roulants autres que les wagons<sup>3</sup>, les opérations de premier niveau correspondent par exemple à la préparation Courante et l'Examen Journalier réalisés par les agents de conduite (tour de rame, contrôle des agrès de bord, des équipements et dispositifs situés en cabine de conduire, essais des équipements de sécurité (KVB, enregistreur statique...), vérification de l'attelage et des fanaux, essais de frein réalisés par un agent seul ou avec l'assistance d'un personnel au sol...).

- Le **deuxième niveau** comprend des examens, des vérifications, des tests, des échanges rapides d'équipements remplaçables en rame et des interventions de durée limitée pouvant être généralement réalisées sur chantier spécialisé, dans des intervalles convenus entre deux circulations, afin de limiter les perturbations du programme d'exploitation.

Pour les Matériels Roulants autres que les wagons, les opérations de deuxième niveau consistent par exemple à réaliser :

- L'examen des signalements conducteur/ des agrès de bord / de la cabine de conduite ;
  - Le contrôle des cotes des pièces d'usure (archet du pantographe, semelles/garnitures de frein...);
  - Le contrôle de la tenue mécanique des organes sous-caisse ; échanges filtres à air (...);
  - L'examen rapide des essieux ; des bogies ; des équipements en cabine et des aménagements intérieurs ; auscultation du moteur diesel – niveau d'huile/liquide de refroidissement (...);
  - Les tests de l'éclairage, de la climatisation-chauffage, de la rétrovision et vidéosurveillance ; de la sonorisation et du système d'information voyageurs ; du fonctionnel des portes (...).
- Le **troisième niveau** correspond aux opérations effectuées généralement dans les ateliers équipés des centres d'entretien. Il comporte notamment des interventions de visites périodiques préventives et des déposes d'organes déclenchées selon des critères ou un nombre d'unités d'usage et les interventions de maintenance correctives importantes. Selon la nature de l'opération et la configuration du roulement, le retrait du véhicule du service commercial peut être nécessaire.

---

<sup>2</sup> En application de la norme FDX 60-000.

<sup>3</sup> Les opérations de premier niveau pour les wagons ne sont pas réalisées dans les centres d'entretien, s'agissant d'opérations de surveillance en ligne.

Pour les Matériels Roulants autres que les wagons, les opérations de troisième niveau consistent par exemple à réaliser :

- Le contrôle des performances des organes (rendement du compresseur d'air ; réglage des portes et comble-lacunes ; convertisseurs statiques de puissance et auxiliaires ; disjoncteurs ; réglage des pantographes ; vidange moteurs diesel / échanges filtres & turbos...)
- Le test de la commande et de la puissance du freinage ; des équipements de sécurité ;
- Des opérations saisonnières (rendement des climatisations /chauffage, dispositifs assurant l'adhérence...)
- Le relevé dimensionnel des essieux ;
- L'échange de PRM au potentiel (...).

FRET SNCF propose également les services **de maintenance corrective**.

Pour les Matériels Roulants autres que les wagons, les opérations de maintenance corrective peuvent consister en :

- Des travaux de maintenance corrective suite à déprédation intérieure et extérieure causée par des tiers (usagers, végétation, gibier, suicide...)
- Des dépannages légers comme des échanges de pièces (échange capteurs, relais-contacteurs...) et des dépannages lourds comme des échange d'organes (essieux / bogies / climatisation / transformateur / pantographe / powerpack-moteur diesel...)
- Des reprofilages des essieux...

Lorsque FRET SNCF propose les Prestations de maintenance sous forme d'opérations, ces dernières sont construites selon les spécificités définies par le prescripteur de maintenance FRET SNCF. Il appartient au prescripteur de la maintenance du Candidat de s'assurer que la consistance de ces opérations est conforme à ses propres standards. Dans le cas contraire, le Candidat transmet son cahier des charges décrivant la consistance des travaux à réaliser ainsi que toute la documentation qui s'y rapporte.

Pour les Opérations de maintenance légère, la Prestation comprend, outre la main d'œuvre et l'utilisation des installations, la fourniture des produits et des pièces consommables, dans les conditions exposées au point 2.1.6.1 et 2.1.6.2 de ce Document de Référence. FRET SNCF se chargera du déplacement des pièces à l'intérieur du Site.

Les Annexes 2a et 2b de ce Document listent les Sites où ces Prestations peuvent être fournies.

#### **2.1.4 La Prestation de reprofilage d'essieux**

La Prestation de reprofilage d'essieux recouvre :

- L'accès à l'Installation de reprofilage ;
- La mise à disposition de voies de mise en attente du Matériel Roulant du Candidat, soit en vue de l'accès au tour en fosse, soit en vue d'une remise en circulation du Matériel Roulant du Candidat sur le RFN ;

- Le reprofilage de l'essieu à proprement parler, ainsi que, le cas échéant, les Opérations de montage, démontage et réglage d'organes mécaniques de l'essieu ou des essieux liés.

L'Opération de reprofilage des essieux en tour en fosse consiste à reprofiler sur un tour en fosse les essieux du Matériel Roulant d'un Candidat présentant un défaut tel qu'il interdit sa circulation en service commercial.

Les essieux reprofilés par FRET SNCF sont usinés en suivant les modes opératoires habituellement mis en œuvre par FRET SNCF et en accord avec les règles de concordance appliquées par l'Entité en Charge de la Maintenance et fournies préalablement à FRET SNCF par le Candidat.

Le reprofilage de plusieurs essieux d'un même Matériel Roulant peut être rendu nécessaire du fait des règles de concordance à respecter sur ce Matériel Roulant et indiquées par le Candidat. Ces règles prescrivent les concordances à respecter entre les diamètres de roue d'un même essieu, d'un même bogie ou des différents bogies du Matériel Roulant et sont fournies par le Candidat à FRET SNCF, préalablement à toute Opération de reprofilage, gratuitement et en français.

S'il s'avère que le(s) défaut(s) indiqué(s) par le Candidat dans le Bon de Commande ont été sous-évalué(s) par celui-ci, les représentants de FRET SNCF contacteront par tout moyen les représentants du Candidat pour obtenir un accord avant tout enlèvement de matière plus important que prévu par rapport à la demande initiale du Candidat. FRET SNCF se réserve le droit de ne pas donner suite au Bon de Commande en cas de défaut trop important pouvant endommager l'outillage et les Installations du tour en fosse. FRET SNCF n'est pas responsable de la remise en service des Véhicules.

L'accès aux Installations dépendra du nombre maximal d'essieux liés d'un Matériel Roulant pouvant être traité par chaque tour en fosse et de la longueur de dégagement maximal. Pour des raisons techniques, certains tours en fosse sont spécialisés pour un type de Matériel Roulant. Le reprofilage des Matériels Roullants disposant de quatre (4) essieux liés et plus ne peut être réalisé que par certain(s) tour(s) en fosse.

Le Matériel Roulant est obligatoirement « mis en véhicule » par le personnel du Candidat pour permettre à FRET SNCF de l'acheminer de la voie d'accès au tour en fosse et à son dispositif de halage. Il en est de même après l'Opération de reprofilage afin que le Matériel Roulant soit acheminé du tour en fosse jusqu'à une voie d'immobilisation. FRET SNCF n'est pas responsable de la remise en service des Véhicules.

Le créneau de mise en attente précédant le créneau de passage sur le tour en fosse est de quatre (4) heures minimum et de six (6) heures maximum. A l'issue de l'Opération de reprofilage, le Véhicule doit avoir quitté le Site au maximum six (6) heures après la fin du créneau de passage réservé, sous peine de faire l'objet d'une Opération de dégagement, conformément au point 2.1.9 de ce Document.

Il appartient au Candidat de contrôler l'aptitude à circuler de son Matériel Roulant à la suite de la réalisation de l'Opération de reprofilage et d'obtenir l'autorisation de circulation sur le RFN. Dans le cadre de la prestation de reprofilage, FRET SNCF n'effectue pas les visites, tests et contrôles postérieurs au reprofilage visant à vérifier l'aptitude du Matériel Roulant sur le RFN et en particulier sur les équipements de sécurité (KVB, ERTMS, enregistreurs, etc...).

FRET SNCF procède, si nécessaire pour des raisons de compatibilité avec le tour en fosse, au démontage et au remontage avec réglage des divers organes mécaniques touchés par l'Opération de reprofilage. Il s'agit en particulier, sans que cette liste soit exhaustive : des chasse-pierres, des graisseurs de boudin, des sablières, des brosses et de la timonerie de freins. En revanche, les matériels présentant des constructions mécaniques spécifiques qui ne se trouvent pas sur les matériels roullants de FRET SNCF (comme par exemple des roues indépendantes à écartement variable) ne sont pas traités dans le cadre du périmètre de ces opérations préalables,

Lorsque le Candidat demande à FRET SNCF de réaliser le démontage, remontage et réglage des organes mécaniques, celui-ci doit obligatoirement fournir la documentation correspondante lors de la signature du Bon de Commande, gratuitement et en français à FRET SNCF, notamment au travers :



- Des procédures et modes opératoires en vigueur au moment de la commande (préalablement à la réalisation de l'Opération de reprofilage),
- Ainsi que d'une feuille de traçabilité à remplir par FRET SNCF et co-signée par le Candidat pour valider les démontages, remontages, réglages à effectuer.

Le Candidat devra si nécessaire former ou faire former le personnel de FRET SNCF à ces procédures de démontage, remontage et réglage des organes mécaniques.

Les informations à fournir impérativement par le Candidat au moment de la commande, pour permettre aux agents FRET SNCF du Centre d'Entretien de procéder à l'Opération de reprofilage et ses suites, sont :

- Les caractéristiques techniques du Véhicule,
- La fiche technique de mise en Véhicule qui se trouve dans les documents de bord du Véhicule,
- Les préconisations spécifiques à respecter par rapport au Véhicule, telles que les procédures de calage d'essieu, de vidange du frein, de démontage, de remontage et de réglage des divers organes mécaniques (des couples de serrage, des hauteurs de réglages), etc.,
- Toutes autres informations utiles pour le Centre d'Entretien à renseigner sur la feuille de données d'entrée jointe au Bon de Commande.

Sans la documentation fournie dans les délais nécessaires à son appropriation et, le cas échéant, la formation nécessaire du personnel de FRET SNCF, l'Opération de reprofilage ne pourra pas être réalisée par FRET SNCF, qui décline toute responsabilité sur la remise en service des Véhicules concernés du Candidat.

L'archivage et la conservation des relevés de travaux réalisés par FRET SNCF restent à la charge et sous l'entière responsabilité du Candidat, conformément aux indications relatives au dossier technique tel que défini dans la directive n° 2008/57/CE du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Les Sites offrant la Prestation de reprofilage d'essieux sont listés en Annexe 3.

### **2.1.5 L'examen de toiture du matériel roulant depuis la passerelle de visite de toiture**

La visite de toiture du Matériel Roulant du Candidat par le personnel de FRET SNCF permet un examen visuel de la toiture. Il appartient au Candidat de définir la liste et la consistance des examens visuels à mener par le personnel FRET SNCF puis de fournir les éléments de documentation / formation.

L'Annexe 2a de ce Document liste les Sites disposant de passerelles de visite de toiture.

### **2.1.6 Les prestations liées aux produits consommables<sup>4</sup> du matériel**

Dans le cadre des services de maintenance que FRET SNCF fournit dans ses installations d'entretien, FRET SNCF propose, au titre du service de base, et en fonction des cas exposés ci-dessous, la fourniture de quelques produits et pièces consommables. Fret SNCF ne fournit pas de prestations de révision et de réparation des pièces de rechange nécessaires à la réalisation des opérations de maintenance.

La fourniture n'est possible que pour les références reprises dans l'annexe 5 et uniquement pour les sites mentionnés dans la même annexe. En dehors de ces références, le Candidat fournit les pièces à travers son propre contrat avec son fournisseur (FRET SNCF fournit le déplacement au sein du site d'entretien).

---

<sup>4</sup> Voir la définition dans le glossaire.

Concernant la dotation des Candidats en pièces de maintenance, FRET SNCF rappelle que :

- Pour le **matériel roulant conventionné**, le Candidat est doté d'une certaine quantité de pièces dans le cadre de l'appel d'offre auquel il a répondu :
  - **L'ordonnance 2018-1135** précise dans son article 3,4°, III que : « *Lorsqu'elle n'a pas été financée en totalité par l'autorité organisatrice dans le cadre de la convention de financement de l'acquisition du matériel ou de la convention d'exploitation, cette dotation se fait en contrepartie du versement d'une somme égale à la valeur de marché des pièces transférées, le cas échéant réduite en proportion de la part qui a été financée. SNCF Mobilités transmet à l'autorité organisatrice, dans les trois mois suivant la demande de transfert, les références, sources d'approvisionnement, descriptifs et plans des pièces consommables et réparables correspondant à cette série de matériel.* »
- Pour le **matériel roulant SLO**, le Candidat achète ses rames et ses locomotives avec leurs stocks de pièces selon deux possibilités :
  - **LAI** : liste d'approvisionnement initial ;
  - **LAE** : liste d'approvisionnement étendu.

#### **2.1.6.1 La fourniture des produits consommables lorsque le Candidat ou son prestataire réalise lui-même la maintenance**

Lorsque le Candidat demande seulement l'accès à l'installation, FRET SNCF fournit l'accès au chariot présent au bord de la voie aux conditions contractuelles du catalogue de FRET SNCF. Le Candidat anticipe ses besoins en renseignant l'additif intitulé « Bordereau de commande de produits consommables » figurant dans les formulaires de demande d'accès figurant en annexes n°1a, 1b et 2b du contrat DRM, qu'il fait parvenir au centre d'entretien 48h avant la date de mise à disposition souhaitée.

#### **2.1.6.2 La fourniture des produits consommables lorsque FRET SNCF réalise la maintenance**

FRET SNCF ne fournit que les pièces consommables référencées au travers du chariot.

Le Candidat s'assure, avec le concours de FRET SNCF, de la compatibilité entre les pièces consommables proposées par FRET SNCF, ses Matériels Roulants et les règles de maintenance que le Candidat a défini pour ces derniers.

A cet effet, le Candidat pourra solliciter la PSEF pour connaître les caractéristiques techniques des pièces demandées. Pour toute demande allant au-delà des caractéristiques techniques, une étude complémentaire pourra être réalisée par FRET SNCF sur demande du Candidat, avec un devis associé.

Lorsque les pièces consommables ne figurent pas dans le chariot, le Candidat fournit les pièces à travers son propre contrat avec son fournisseur (FRET SNCF fournit le déplacement au sein du Centre d'entretien). Le Candidat doit fournir la pièce au plus tard 48h avant le début de la prestation (programmée).

Lorsque le Candidat fournit les pièces, ce dernier est en charge d'organiser le transport vers le Centre d'entretien. Les modalités pratiques pour réceptionner la livraison sur site sont arrêtées au moment de l'instruction de la demande de services (ex : lieu et date de livraison).

Nota : FRET SNCF ne fait pas de réparation ou de révision de pièces.

#### **2.1.6.4 L'entreposage de pièces sur site, pour les pièces et matériels du Candidat ou des prestataires agissant pour le compte du Candidat**

Dans les cas où les Opérations réalisées par le Candidat nécessitent l'entreposage de pièces (bogies...), une aire d'entreposage spécifique pourra être allouée au Candidat, dans la limite des possibilités du Site.

La superficie de cette aire d'entreposage et la durée de son utilisation sont fixées, en toute transparence et d'un commun accord entre les Parties, en rapport avec l'Opération envisagée.

Les modalités d'organisation de cet entreposage sont déterminées lors de la phase d'échange entre le Candidat et FRET SNCF dans le cadre de l'instruction de la demande et formalisées dans le Bon de Commande. Le Candidat peut être amené à partager l'emplacement mis à disposition pour l'entreposage avec d'autres Candidats.

Le Candidat reste à tout moment responsable de ses pièces et matériels, la responsabilité de FRET SNCF ne pouvant en aucun cas être recherchée en cas de pertes, vols ou dégradations.

#### **2.1.6.5 Le déplacement sur site de pièces nécessaires aux Opérations réalisées par le Candidat**

Le déplacement, au sein du Centre d'Entretien, des produits et pièces nécessaires aux Opérations réalisées par le Candidat, dès lors que celui-ci implique des moyens de manutention spécifiques (de type chariot élévateur), est pris en charge par le personnel de FRET SNCF, pour des raisons de sécurité.

Les modalités d'organisation de ces déplacements sont déterminées lors de la phase d'échange entre le Candidat et FRET SNCF dans le cadre de l'instruction de la demande et formalisées dans le Bon de Commande.

### **2.1.7 Les prestations logistiques**

#### **2.1.7.1 La fourniture d'un complément de sable**

La manœuvre de la sablière et l'approvisionnement en sable sont assurés exclusivement par le personnel de FRET SNCF.

Le sable fourni est un sable naturel roulé (sable naturel de carrières ou cours d'eau) ou sable de concassage de pierre naturelle composé à 80% minimum de son poids en silice (SiO<sub>2</sub>)<sup>5</sup>.

Le Candidat passe commande de la fourniture d'un complément de sable, pour mise à niveau des réservoirs, auprès de l'entité gestionnaire du Site, simultanément à sa demande d'accès aux Installations.

En cas d'insuffisance de stock, la quantité fournie pourra être limitée à l'initiative de l'entité gestionnaire du Site en fonction des stocks restants, au prorata des quantités initialement prévues pour les différents Candidats programmés, y compris FRET SNCF.

#### **2.1.7.2 La fourniture d'un complément de liquide lave-vitre**

FRET SNCF propose de fournir un complément de liquide lave-vitre aux Candidats qui en font la demande. Le liquide lave-vitre est fourni selon la norme d'approvisionnement en vigueur pour FRET SNCF à la date de la fourniture du complément de liquide lave-vitre. Au 1er juin 2020, le liquide lave-vitre disponible dans les centres d'entretien est un produit « lave glace 2 en 1 » utilisable en toutes saisons fourni par la société NAGA sous la référence 10804-2.

---

<sup>5</sup> Conformément aux caractéristiques du sable définies en annexe 1 de la recommandation SAM S 901 de l'EPSF sur le dispositif de sablage.

Il appartient au Candidat de vérifier la compatibilité du produit proposé avec son matériel. A cet effet, il pourra solliciter la PSEF pour connaître la référence du (des) produit(s) proposé(s). La responsabilité de FRET SNCF ne saurait en revanche être engagée du fait d'éventuelles dégradations résultant de l'approvisionnement avec le liquide lave-vitre distribué par FRET SNCF.

Le Candidat passe commande auprès de l'entité gestionnaire du Site, simultanément à sa demande d'accès aux Installations.

### **2.1.7.3 La fourniture d'un complément de liquide de refroidissement**

FRET SNCF propose de fournir un complément de liquide de refroidissement, pour les matériels diesel, aux Candidats qui en font la demande. Le liquide de refroidissement est fourni selon la norme d'approvisionnement en vigueur pour FRET SNCF à la date de la fourniture du complément de liquide de refroidissement. Au 1<sup>er</sup> juin 2020, le produit disponible dans les centres d'entretien est le liquide refroidissement TOTAL COOL ELF SUPRA.

Le Candidat s'assure, avec le concours de FRET SNCF, de la compatibilité :

- Des dispositifs d'accès aux réservoirs de liquide de refroidissement de ses Matériels Roulants avec les Installations fixes de FRET SNCF ;
- Des prescriptions d'utilisation des installations fixes de FRET SNCF (comme celles figurant sur la notice d'utilisation de la station et en particulier du dispositif d'alimentation en fluide) avec les impositions techniques définissant le volume maximal de liquide de refroidissement admissible du moteur thermique ;
- Des caractéristiques techniques du liquide de refroidissement utilisé pour le fonctionnement des moteurs thermiques de ses Matériels Roulants avec celles du liquide de refroidissement distribué dans les Installations FRET SNCF.

A cet effet, le Candidat pourra solliciter la PSEF pour connaître la référence du (des) produit(s) proposé(s). La responsabilité de FRET SNCF ne saurait en revanche être engagée du fait d'éventuelles dégradations résultant de l'approvisionnement avec le liquide de refroidissement distribué par FRET SNCF.

Le Candidat passe commande auprès de l'entité gestionnaire du Site, simultanément à sa demande d'accès aux Installations.

### **2.1.7.4 La fourniture d'un complément d'huile moteur**

FRET SNCF propose de fournir un complément d'huile moteur, pour les matériels diesel, aux Candidats qui en font la demande. L'huile moteur est fournie selon la norme d'approvisionnement en vigueur pour FRET SNCF à la date de la fourniture du complément d'huile moteur. Au 1<sup>er</sup> juin 2020, le produit disponible dans les centres d'entretien est l'huile moteur TOTAL RUBIA WORKS 1000 15W40.

Le Candidat s'assure, avec le concours de FRET SNCF, de la compatibilité :

- Des dispositifs d'accès aux réservoirs d'huile moteur de ses Matériels Roulants avec les Installations fixes de FRET SNCF ;
- Des prescriptions d'utilisation des installations fixes de FRET SNCF (comme celles figurant sur la notice d'utilisation de la station et en particulier du dispositif d'alimentation en fluide) avec les impositions techniques définissant le volume maximal d'huile admissible du moteur thermique ;

- Des caractéristiques techniques de l'huile utilisée pour le fonctionnement des moteurs thermiques de ses Matériels Roulants avec celles de l'huile distribuée dans les Installations FRET SNCF.

A cet effet, le Candidat pourra solliciter la PSEF pour connaître la référence du (des) produit(s) proposé(s). La responsabilité de FRET SNCF ne saurait en revanche être engagée du fait d'éventuelles dégradations résultant de l'approvisionnement avec l'huile moteur distribué par FRET SNCF.

Le Candidat passe commande auprès de l'entité gestionnaire du Site, simultanément à sa demande d'accès aux Installations.

## 2.1.8 Les prestations de nettoyage

FRET SNCF propose dans certains centres de maintenance courante les prestations de nettoyage des matériels roulants décrites ci-dessous. FRET SNCF sous-traite cette prestation à des prestataires externes.

Le nettoyage des matériels roulants a pour but :

- D'offrir à la clientèle, ainsi qu'au personnel d'accompagnement et de conduite, des trains en bon état de propreté et d'hygiène, d'éviter l'encrassement et de sauvegarder l'intégrité des revêtements :
  - Le nettoyage extérieur des trains porte sur la carrosserie et les vitres (faces et bouts) ;
  - Le nettoyage intérieur des trains porte sur toutes les parties accessibles aux voyageurs, à l'agent de conduite et aux agents d'accompagnement (plateformes, espaces voyageurs, sanitaires, cabine de conduite, espace restauration) ;
- D'éviter les amas de matière inflammable afin de prévenir les incendies de matériels, de prolonger la durée de vie des organes ou composants (risque d'altération de leur fonctionnalité), de faciliter la détection de fuites ou de défauts éventuels et de maintenir de bonnes conditions de travail pour les agents de maintenance (nettoyage technique).

Le nettoyage des matériels roulants concerne :

- Les éléments automoteurs, les automotrices sur le site de Thionville et celui de Dijon.

Tableau récapitulatif des prestations de nettoyage assurées.

### Nettoyage Automoteurs/ Automotrices

Code	Type de nettoyage	Thionville	Dijon
NEF	Nettoyage manuel de l'Extérieur des Faces latérales	X	X
NEB	Nettoyage Extérieur d'un Bout	X	X
DE	Décrassage de l'Extérieur	X	X
NS1	Nettoyage de Service		
NS4	Nettoyage de Service		
NS5	Nettoyage de Service		
NSNSV	Nettoyage de Service Normal + Complément Sols + Complément vitres		
NSNSVF	Nettoyage de Service Normal + Complément Sols + Complément vitres + Complément Fauteuils	X	
MS	Opération Majeure limitée au Sols		
MF	Opération Majeure limitée au Sièges (ou Fauteuils)		X
CRR	Complément d'eau des Réservoirs		X
DETAG_INT	Nettoyage des tags ou fresques intérieurs	X	X
DETAG_EXT	Nettoyage des tags ou fresques extérieurs	X	
WCM VR	Vidange du réservoir de rétention et Remplissage sur installation Mobile	X	

- Les locomotives, les locotracteurs et les engins de manœuvre sur l'ensemble des sites FRET mentionnés ci-dessous.

#### Nettoyage Locomotives/ Locotracteurs

Code	Type de nettoyage	Dijon	Gde Synthe	Hendaye	Le Bourget	Lens	Miramas	Modane	Perpignan	Sibelin	Somain	Thionville	Woippy
NEF	Nettoyage manuel de l'Extérieur des Faces latérales	X				X						X	
NEB	Nettoyage Extérieur d'un Bout	X				X						X	
NV	Nettoyage Extérieur des Vitres d'une cabine de conduite												
DN	Décrassage Normal des faces	X											
DB	décrassage Extérieur d'un Bout	X											
DD	Décrassage de Dessous de caisse	X				X						X	
DE	Décrassage de l'Extérieur	X				X						X	
NCS	Nettoyage de Cabine Sommaire	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
NCA	Décrassage Cabine Approfondi	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
NB	Nettoyage du Bogie sous caisse ou déposé	X										X	
NC	Nettoyage Courant de l'engin												
ND	Nettoyage de Dessous de caisse	X										X	
NCC	Nettoyage de la Cabine de Conduite											X	
NCM	Nettoyage du ou des Compartiments Moteurs	X				X						X	
NMO	Nettoyage du ou des Moteurs Diesel	X				X						X	
DETAG_EXT	Nettoyage des tags ou fresques extérieurs	X				X						X	

Le maintien du matériel roulant à un niveau de propreté satisfaisant repose sur l'exécution de diverses opérations de nettoyage périodique. Certaines opérations de maintenance peuvent être mises à profit pour effectuer simultanément des opérations de nettoyage approfondi.

Par ailleurs, des interventions non périodiques – dites accidentelles – peuvent être nécessaires pour remédier à des dégradations exceptionnelles, pour lesquelles les opérations de nettoyage périodique se révèlent ponctuellement insuffisantes.

Les différentes opérations proposées sont décrites ci-après, avec leur codification<sup>6</sup>. Elles s'inscrivent dans le niveau d'engagement et de savoir-faire définis pour les matériels de FRET SNCF.

#### Cas particulier des produits de nettoyage et de désinfection

La réalisation des opérations de nettoyage nécessite l'emploi de produits de nettoyage et de désinfection qui doivent être au préalable qualifiés techniquement. Dans le cas du produit bleu des WC chimiques et du produit lave-vitre, FRET SNCF procède à une homologation, en complément de la qualification technique.

La qualification technique a pour objectif de s'assurer que le produit de nettoyage ou de désinfection répond aux exigences légales et réglementaires dans les domaines Hygiène et Environnement, ainsi qu'aux exigences spécifiques de FRET SNCF en termes de performance et de non dégradation des surfaces.

L'homologation permet d'établir un constat d'aptitude pour un produit, à une utilisation donnée, fabriqué suivant un processus bien défini, dans une unité de production identifiée d'un fournisseur préalablement qualifié.

Les opérations proposées par FRET SNCF incluent la fourniture des produits de nettoyage et de désinfection préalablement validés et figurant au catalogue de FRET SNCF. Dans les cas particuliers où le Candidat souhaite que des produits de nettoyage et de désinfection ne figurant pas au catalogue de FRET SNCF soient utilisés, alors FRET SNCF doit s'assurer au préalable que ces produits répondent aux exigences légales et réglementaires dans les domaines Hygiène et Environnement.

A cette fin, le Candidat transmet la formulation chimique (100% des composants) des produits qu'il souhaite utiliser, lors de sa demande de service. Il joint la formulation chimique au document « Annexe 1f : Demande de fourniture d'une Prestation de Nettoyage de Matériel Roulant » dans le cas d'une demande ad hoc unitaire ou dans son expression de besoin dans le cas d'une demande programmable (Annexe 2a du contrat). FRET SNCF procède à l'analyse dans des conditions non-discriminatoires et transparentes. A l'issue du processus,

<sup>6</sup> La codification des opérations correspond à une abréviation de leur libellé.

FRET SNCF délivre un avis sous deux semaines maximum à compter de la réception des informations complètes.

En cas d'avis favorable, le produit est présumé répondre aux exigences légales et réglementaires dans les domaines Hygiène et Environnement. La responsabilité de FRET SNCF ne saurait en revanche être engagée du fait d'éventuelles dégradations des surfaces résultant de l'utilisation du produit.

En cas d'avis défavorable dûment justifié de FRET SNCF, ce dernier propose au Candidat, dans un délai de 5 jours, un produit de substitution de son propre catalogue. FRET SNCF offre la possibilité au Candidat de réaliser un test du produit ou de fournir un échantillon. Le Candidat dispose d'un délai de 5 jours pour transmettre sa réponse. En cas d'acceptation, la demande de service est instruite par FRET SNCF selon les modalités exposées au chapitre « 6 – Attribution de la capacité d'accès et de services » de ce Document. Le Candidat demeure responsable de l'utilisation du produit de substitution sur son matériel roulant. En cas de refus, la demande de prestation de nettoyage est considérée comme non valide et rejetée.

### 2.1.8.1 Les opérations de nettoyage extérieur

Le passage en machine à laver au défilé est directement opéré par le Candidat, sous pilotage de FRET SNCF, dans le cadre de sa demande d'accès à cette installation spécifique.

Les opérations de nettoyage extérieur, autres que le passage en machine à laver au défilé, sont :

- Le Nettoyage manuel de l'Extérieur des Faces latérales (NEF) ;
- Le Nettoyage Extérieur d'un Bout (NEB). Cette opération est effectuée sur le véhicule de tête et/ou de queue des trains et sur les engins moteurs ;
- Le Nettoyage Extérieur des Vitres des faces latérales (NEV) ;
- Le Nettoyage Extérieur des Vitres d'une cabine de conduite (NV) ;

### 2.1.8.2 Les opérations de nettoyage accidentel

Le nettoyage accidentel est un complément éventuel au nettoyage périodique en cas d'insuffisances ponctuelles et exceptionnelles de ce dernier. Il comprend :

- Le Décrassage Normal des faces (DN) ;
- Le Décrassage extérieur d'un Bout (DB) ;
- Le Décrassage de Dessous de caisse (DD) ;
- Le Décrassage de l'Extérieur (DE).

### 2.1.8.3 Les opérations de nettoyage intérieur

Les opérations de nettoyage intérieur recouvrent le nettoyage sommaire, le nettoyage de base, le nettoyage approfondi et les autres opérations de nettoyage intérieur.

#### **Le nettoyage sommaire**

FRET SNCF entend le nettoyage sommaire comme le nettoyage effectué en cours d'exploitation du matériel. Il a pour vocation d'éliminer les déchets et les souillures occasionnés par l'utilisation et de redonner aux installations un état correct. Il est constitué par :

- Les Nettoyages de Service (NS0 à NS5) ;
- Le Nettoyage de Cabine Sommaire (NCS) pour les locomotives et les locotracteurs.

### **Le nettoyage de base**

Le nettoyage de base assure l'entretien courant des véhicules et se décline sous la forme d'un nettoyage assurant un aspect propre des principaux organes. Sur le site de Thionville, ce nettoyage est défini par :

- Le Nettoyage de Service Normal + complément Sols + complément Vitres + complément Fauteuils (NSNSVF).

### **Le nettoyage approfondi**

Le nettoyage approfondi se décline en plusieurs opérations :

- Le Nettoyage Cabine Approfondi (NCA) pour les locomotives et les locotracteurs.
- L'opération Majeure (M) garantit périodiquement la remise au meilleur niveau des organes à encrassement progressif : cloisons, sièges, boîtes à déchets, coques, grilles, sols, tuyau de chute. Il existe trois variantes :
  - L'opération Majeure limitée aux Sols (MS) ;
  - L'opération Majeure limitée aux Sièges (ou Fauteuils) (MF) ;
  - L'opération Majeure limitée aux Sols et Sièges (ou Fauteuils) (MSF) ;

### **Les autres opérations de nettoyage intérieur**

Les autres opérations de nettoyage intérieur correspondent sur le site de Thionville et celui de Dijon au :

- Le Remplissage des Réservoirs d'eau (RR) ;
- Le Complément d'eau des Réservoirs (CRR) ;

#### **2.1.8.4 Les opérations de nettoyage technique**

Le nettoyage technique du matériel roulant concerne le nettoyage des organes autres que ceux accessibles aux voyageurs, au personnel d'accompagnement et aux agents de conduite. Il est généralement associé aux opérations de maintenance. Il se définit comme toute action de nettoyage visant à prolonger la durée de vie d'un organe ou composant qui, si elle n'est pas effectuée, risque d'altérer sa fonctionnalité.

Il comprend :

- Le Nettoyage du Bogie sous caisse ou déposé (NB) ;
- Le Nettoyage Courant de l'engin (NC) ;
- Le Nettoyage de Dessous de caisse (ND) ;
- Le Nettoyage de la Cabine de Conduite (NCC) ;



- Le Nettoyage du ou des Compartiments Moteurs (NCM) ;
- Le Nettoyage du ou des Moteurs Diesel (NMO).

#### **2.1.8.5 La Vidange WC**

La vidange des WC chimiques ou à eau claire est réalisée à l'aide d'installations fixes ou mobiles selon l'équipement des sites :

- La Vidange du réservoir de rétention, Rinçage et Remplissage sur installation Mobile (WCM VRR) ; Prestation assurée sur le site de Thionville uniquement.

#### **2.1.8.6 Le Détagage**

Le nettoyage des tags ou fresques intérieurs DETAG\_INT ou extérieurs DETAG\_EXT est réalisé sur les sites équipés de systèmes de récupération des effluents (cf. tableaux Page 21 et 22).

### **2.1.9 Autres prestations du service de base**

#### **2.1.9.1 Le Dégagement du matériel roulant, la manœuvre additionnelle sur la rame, la mise en attente**

FRET SNCF propose également le dégagement du Matériel Roulant :

- Le dégagement d'un Matériel Roulant (en cas d'incident), incluant consécutivement au dégagement la mise en attente sur une voie de terre-plein ;
- La manœuvre additionnelle pour le dégagement d'une ou plusieurs voitures au sein d'une rame, incluant la décomposition puis la recombinaison de la rame ;
- La mise en attente complémentaire sur une voie de terre-plein.

En cas d'incident causé par la défaillance du personnel ou du matériel de FRET SNCF, toute heure de présence supplémentaire sur le Site, nécessaire au dégagement du Matériel Roulant du Candidat, ne sera pas facturée au Candidat et restera à la charge de FRET SNCF.

## **2.2 LES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES**

Les Prestations complémentaires, telles que définies dans l'annexe II point 3 de la directive 2012/34/UE et proposées par FRET SNCF, sont les suivantes :

### **2.2.1 La fourniture du courant de traction**

FRET SNCF fournit le courant de traction nécessaire à la circulation des engins moteurs au sein de ses emprises, ici les centres d'entretien, mais pas sur le RFN. La liste des sites disposant de voies électrifiées figure en annexe 2a.

## **2.3 LES PRESTATIONS CONNEXES**

Les Prestations connexes, telles que définies dans l'annexe II point 4 de la directive 2012/34/UE et proposées par FRET SNCF, sont les suivantes :

### 2.3.1 Le contrôle technique du Matériel Roulant

Différents types d'Opérations peuvent relever du contrôle technique : examens visuels, inspections mécaniques, inspections électriques, inspections pneumatiques, mesures.

Les agents de FRET SNCF chargés de réaliser ce contrôle technique ne le réalisent que sur les séries de Matériel Roulant utilisées par FRET SNCF et sur lesquels ils ont été formés, et sous réserve de la fourniture par le Candidat d'un ensemble d'éléments (dont la description détaillée de l'Opération à réaliser, la documentation technique nécessaire, l'identité de l'Entité Chargée de la Maintenance (ECM) du Matériel Roulant, etc.).

### 2.4 Les modalités d'accès aux Installations et de réalisation des Prestations

Le processus de contractualisation et planification ainsi que les délais associés sont précisés dans les parties 5 « Conditions d'accès » et 6 « Attribution de la capacité d'accès et de services » de ce DRM.

Dans tous les cas, le Bon de Commande précise le créneau horaire dans lequel est prévue l'entrée des Matériels Roulants concernés. En cas de décalage dans le temps du créneau horaire du fait d'un retard du Candidat à l'entrée du Site, les conséquences dommageables qui en résultent pour le Candidat resteront à sa charge.

Les autres modalités d'entrée et de sortie du Centre d'Entretien (voies, point de prise en charge par le pilote...) sont également spécifiées dans le DLES.

L'accès à l'Installation ne pourra avoir lieu que lorsque l'ensemble du processus de contractualisation présenté au point 5 aura été effectué, notamment la mise en œuvre du cadre légal et réglementaire relatif à la prévention des risques en situation de co-activité.

La fiche technique de mise en Véhicule, rédigée en français, devra être fournie par le Candidat au Centre d'Entretien concerné lors de la signature du contrat national.

Une mise en attente du Matériel Roulant du Candidat peut être nécessaire avant et/ou après l'accès aux Installations. Cette mise en attente sur une voie de terre-plein, estimée à deux (2) heures maximum entre l'entrée et la sortie du Site pour l'accès aux Installations autres que celles pour reprofilage d'essieux, en sus du créneau horaire réservé, apporte au Centre d'Entretien la souplesse opérationnelle nécessaire à la bonne exploitation du Site.

En dehors du cas de cette mise en attente, aucun stationnement du Matériel Roulant des Candidats au sein des Centres d'Entretien n'est autorisé. A défaut, le Candidat sera redevable envers FRET SNCF des frais supplémentaires générés par la présence du Matériel Roulant au tarif de l'installation occupée voire d'interdiction temporaire d'accès en cas de récidive.

#### **Cas spécifique du dégagement :**

FRET SNCF est autorisé par le Candidat à dégager le Matériel Roulant de l'Installation utilisée par ce dernier, dans les cas suivants :

- Le Matériel Roulant du Candidat ne peut plus se déplacer de manière autonome ou être dégagé par le Candidat (par exemple : indisponibilité du conducteur, pannes diverses remettant en cause la capacité du Matériel Roulant à circuler en toute sécurité et nécessitant l'intervention d'un intervenant externe,...) ;
- Les circonstances le nécessitent (par exemple : engin moteur bloquant l'exploitation des voies du Centre d'Entretien...).

La Prestation de dégagement de FRET SNCF consiste à mettre en véhicule le matériel concerné et à le tracter jusqu'à une voie autre.

## 3 DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE SERVICE

### 3.1 LISTE DES INSTALLATIONS

Les Candidats sont invités à consulter le site de la PSEF (<https://www.psef.sncf-reseau.fr/>) où sont publiées les listes à jour des Installations de service. Les Sites et les caractéristiques techniques des Installations offertes dans ce Document sont repris dans ses annexes 2a, 2b, 2c et 3.

FRET SNCF met également à disposition des Candidats une base de données reprenant la description détaillée des installations de service et permettant de faire des recherches par localisation géographique ou par type d'installation. L'accès à la base nécessite une habilitation : le Candidat intéressé est invité transmettre sa demande d'habilitation à la PSEF (Nom, Prénom, adresse mail, société).

L'accès aux Installations par les Candidats ou leurs prestataires tiers agissant pour leur compte est fonction des Matériels Roulants, comme indiqué au point 5.2.1 « Les matériels autorisés ».

#### 3.1.1 Les Installations en extérieur (maintenance légère)

Type d'Installations accessibles à tout Matériel Roulant compatible :

- Voies de terre-plein avec ou sans passerelle de visite ou d'accès à la toiture du Matériel Roulant,
- Voies sur fosse simple (une fosse centrale) avec ou sans passerelle de visite ou d'accès à la toiture du Matériel Roulant,
- Voies sur fosse triple (une fosse centrale et deux fosses latérales) avec ou sans passerelles de visite ou d'accès à la toiture du Matériel Roulant.

Type d'Installations accessibles aux seuls matériels Voyageurs :

- Voies équipées d'Installations fixes de vidange des WC (site de Thionville et Dijon),
- Voies permettant le nettoyage extérieur manuel.

#### 3.1.2 Les Installations situées dans des ateliers couverts permettant des Opérations de maintenance légère

- **Voies d'atelier** : Voies situées dans des ateliers couverts pouvant être de terre-plein, sur fosse simple ou sur fosse triple. Ces voies peuvent comporter des Installations permettant la réalisation d'Opérations de maintenance légère, telles que listées ci-dessous,
- **Moyens de levage par chevalet** : Colonnes de levage, également appelées "chevalets de levage", permettant la mise à niveau d'un Matériel Roulant pour accéder aux bas de caisse ou sous caisse. Un outillage, à la charge du Candidat, est à prévoir pour assurer le lien entre le bec de levage et le Matériel Roulant suivant les caractéristiques de levage de ce Matériel Roulant,
- **Monte-charges** : Appareils de levage qui permettent de monter ou de descendre des objets pesants. Des limitations de charge et de dimension sont propres à chaque Installation,

- **Elévateurs de bogies** : Monte-charges équipés de rails pour la manutention de bogies,
- **Passerelles d'accès toiture** : Installations fixes permettant la mise à niveau d'opérateurs le long des matériels roulants,
- **Plates-formes Elévatrices Mobiles de Personnes (PEMP)** : Installations mobiles permettant la mise à niveau d'opérateurs le long des Matériels Roulants,
- **Ponts** : Appareils de manutention permettant le levage et le transfert de charges lourdes. Ils sont installés en hauteur et peuvent, selon les configurations, se déplacer sur des rails fixés sur des poutres de roulement. Des limitations de charge et de dimension sont propres à chaque Installation,
- **Vérins en fosse** : Installations permettant l'échange de bogies ou d'essieux sous un Matériel Roulant,
- **Caténaires escamotables** : Caténaires permettant de faire entrer et sortir les matériels roulants dans les ateliers de maintenance et de procéder à des opérations nécessitant du courant de traction (ex : essais de moteur traction, essais de pantographes). Une fois rétractées, elles libèrent l'espace pour permettre la réalisation d'opérations de maintenance en toiture, l'utilisation d'installations aériennes telles que les ponts roulants, le levage des rames pour des interventions sous caisse...
- **Hottes aspirantes** : Installations permettant d'absorber les échappements émis par les moteurs matériels roulants ferroviaires thermiques lors des opérations de maintenance.
- **Zones d'essai boucle inductive** : Installations permettant de tester le bon fonctionnement d'une BIAS (Boucle Inductive d'Aide au Shuntage).

L'Annexe 4 illustre, à titre indicatif, chacune des Installations mentionnées précédemment.

### 3.1.4 Les Installations permettant la réalisation des opérations logistiques

- Installations d'approvisionnement en sable pour la remise à niveau des réservoirs de sable du Matériel Roulant ;
- Installations de distribution de fluides : lave-vitres, huile moteur et liquide de refroidissement.

## 4 TARIFICATION

### 4.1 INFORMATION SUR LA TARIFICATION

Les tarifs applicables sont repris en Annexe 4 de ce document. Les tarifs sont applicables pour tous les sites appartenant à Fret SNCF réalisant de la maintenance courante (maintenance légère et/ou opérations de logistique) et le nettoyage. Le rattachement éventuel de chaque Site à un Technicentre est précisé dans les annexes 2a et 2b de ce Document.

#### 4.1.1 Tarification des prestations du service de base

##### 4.1.1.1 Le tarif de l'accès du Candidat aux installations en vue de réaliser pour compte propre des opérations de maintenance légère (niveaux 1 à 3)

Les tarifs d'accès sont facturés selon le temps de mise à disposition pour utilisation. Ils n'incluent pas la manœuvre des installations (ex : pont roulant, vérin en fosse...), qui est réalisée nécessairement par le personnel de FRET SNCF conformément aux conditions de fourniture de services pour compte propre au point 5.3 de ce Document. Cette Prestation de manœuvre des Installations est valorisée à partir des tarifs élémentaires de main d'œuvre, sur la base des créneaux horaires réservés par le Candidat.

### **L'accès aux installations extérieures**

Le tarif d'accès correspond à la mise à disposition des installations en extérieur pendant une heure.

Les tarifs d'accès aux installations en extérieur sont divisés en quatre catégories :

- Emplacement en extérieur équipé d'une installation de vidange des toilettes ;
- Emplacement en extérieur équipé d'une fosse (et sans installation de vidange des toilettes) ;
- Autre emplacement en extérieur.

Chaque catégorie est subdivisée en plusieurs sous-catégories en fonction de la longueur de l'emplacement.

### **L'accès aux installations intérieures**

Le tarif d'accès correspond à la mise à disposition des installations en intérieur pendant une heure.

Les tarifs d'accès aux installations en intérieur sont divisés en trois catégories :

- Emplacement en atelier équipé d'un tour en fosse ;
- Emplacement en atelier équipé d'un vérin en fosse ;
- Autre emplacement en intérieur.

Cette dernière catégorie « Autre emplacement en intérieur » est subdivisée en quatre sous-catégories en fonction de la longueur de l'emplacement.

#### **4.1.1.2 Le tarif du service de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants**

##### **Dans les sites de maintenance courante et de nettoyage**

Le tarif de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants correspond à la réalisation de tous les mouvements depuis l'entrée jusqu'à la sortie du site.

Il est facturé au Candidat selon les principes suivants :

- Il est exigible à chaque entrée du Matériel Roulant du Candidat, et quelles que soient les Installations utilisées au cours de sa présence sur le site ;
- Il est identique quelle que soit la manière selon laquelle la prise en charge est réalisée (Conduite par le Candidat sous pilotage de FRET SNCF, Déplacement avec un engin de manœuvre, Conduite par FRET SNCF) ;

- Il est fonction du Matériel Roulant pris en charge (Locomotive électrique / thermique, ou automoteur électrique ou automoteur thermique<sup>7</sup>) ;
- Il est proposé selon 4<sup>8</sup> formules :
  - Prise en charge de l'engin pour les déplacements sur le site vers les installations de maintenance légère et/ou de nettoyage et/ou d'approvisionnement en gazole sans les opérations logistiques de vérification des niveaux/alimentation en consommables (sable, lave-glace) ni de fourniture d'un complément en fluide (huile, liquide de refroidissement) ;
  - Prise en charge de l'engin pour les déplacements sur le site vers les installations de maintenance légère et/ou de nettoyage et/ou d'approvisionnement en gazole avec les opérations logistiques de vérification des niveaux/alimentation en consommables (sable, lave-glace) et/ou de fourniture d'un complément en fluide (huile, liquide de refroidissement).
  - Prise en charge de l'engin pour l'approvisionnement en gazole et la vérification des niveaux/alimentation en consommables (sable, lave-glace) et/ou fourniture d'un complément en fluide (huile, liquide de refroidissement).
  - Prise en charge de l'engin uniquement pour vérification des niveaux/alimentation en consommables (sable, lave-glace) et/ou fourniture d'un complément en fluide (huile, liquide de refroidissement)

Sauf mention contraire dans la description des tarifs des services décrits ci-dessous, le tarif de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants n'est jamais inclus dans les tarifs des services auxquels il vient s'ajouter.

Dans le cas où le Candidat aurait commandé conjointement des Prestations relevant de l'Offre de Référence SNCF Combustible nécessitant également la mise en œuvre d'une Prestation de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants, alors la Prestation de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants est facturée une seule fois, aux tarifs et conditions de ce Document.

#### 4.1.1.3 Le tarif des services de maintenance légère (niveaux 1 à 3) réalisés par FRET SNCF

##### Les services de maintenance légère en préventif

Les services de maintenance légère en préventif sont facturés selon l'une ou l'autre des modalités suivantes :

- Lorsque les opérations figurent dans le catalogue des opérations de FRET SNCF, elles sont facturées à un tarif unitaire par opération et par série / sous-série / variante de matériel roulant ;
- Lorsque les opérations ne figurent pas dans le catalogue des opérations de FRET SNCF (série non exploitée par FRET SNCF ou série nouvelle, opération différente souhaitée par le Candidat), les services de maintenance légère en préventif font l'objet d'un devis par opération.

Pour les services de maintenance préventive facturés à l'opération, le tarif unitaire de chaque opération comprend deux parties :

- La main d'œuvre ainsi que l'utilisation des installations nécessaires à la réalisation des services de maintenance ;

<sup>7</sup> La facturation de la prise en charge est réalisée sur la base des entrées des locomotives.

<sup>8</sup> Une autre formule de prise en charge est proposée dans le cadre de l'Offre de Référence SNCF Combustible : Prise en charge de l'engin uniquement pour l'approvisionnement en gazole.

- Les produits et les pièces consommables, dès lors qu'ils sont fournis par FRET SNCF comme mentionné aux paragraphes 2.1.6.1 et 2.1.6.2 de ce Document ;
  - Le tarif proposé donne un montant indicatif des produits et des pièces consommables qui peuvent être utilisés ;
  - La facturation est réalisée au réel sur le montant des produits et pièces consommables effectivement utilisés.

La Prestation est facturée pour chaque Opération réalisée, quelle que soit la durée effective de l'Opération.

Pour les opérations ne figurant pas au catalogue des opérations de FRET SNCF, un devis est établi sur la base de l'expression de besoins du Candidat. Il est valorisé à partir des tarifs élémentaires de main d'œuvre, des tarifs élémentaires d'utilisation des installations et des tarifs des produits et des pièces consommables dès lors qu'ils sont fournis par FRET SNCF comme mentionné aux paragraphes 2.1.6.1 et 2.1.6.2 de ce Document. Un modèle de devis est fourni en Annexe 6 de ce Document.

La Prestation est facturée pour chaque Opération réalisée selon le tarif établi lors du devis.

### **Les services de maintenance légère en correctif**

Les services de maintenance légère en correctif sont facturés selon l'une ou l'autre des modalités suivantes :

- Lorsque les opérations figurent dans le catalogue des opérations de FRET SNCF (ex : échange d'organes), elles sont facturées à un tarif unitaire par opération et par série / sous-série de matériel roulant ;
- Lorsque les opérations ne figurent pas dans le catalogue des opérations de FRET SNCF, les services de maintenance légère en correctif font l'objet d'un devis global correspondant au dispositif de dépannage mis en place.

Pour les services de maintenance corrective facturés à l'opération, le tarif de chaque opération comprend deux parties :

- La main d'œuvre, ainsi que l'utilisation des installations nécessaires à la réalisation des services de maintenance ;
- Les produits et les pièces consommables, dès lors qu'ils sont fournis par FRET SNCF comme mentionné aux paragraphes 2.1.6.1 et 2.1.6.2 de ce Document ;
  - Le tarif proposé donne un montant indicatif des produits et des pièces consommables qui peuvent être utilisés ;
  - La facturation est réalisée au réel sur le montant des produits et pièces consommables effectivement utilisés.

La Prestation est facturée pour chaque Opération réalisée, quelle que soit la durée effective de l'Opération.

Pour les services de maintenance corrective facturés au devis, 2 cas de figure sont à distinguer :

- Pour les engins connus de FRET SNCF en termes de série de matériel roulant et de conditions d'exploitation (lignes parcourues, tonnage, matériel sous garantie constructeur), un forfait correctif à l'engin est construit par série/sous-série, pour les opérations ne figurant pas au catalogue de FRET SNCF, en s'appuyant sur l'historique (a minima 3 années) d'exploitation de la flotte maintenue par FRET SNCF et sur les échanges avec le prescripteur de la maintenance du candidat.

Il est valorisé à partir des tarifs élémentaires de main d'œuvre, des tarifs élémentaires d'utilisation des installations et des tarifs des produits et des pièces consommables dès lors qu'ils sont fournis par FRET SNCF comme mentionné aux paragraphes 2.1.6.1 et 2.1.6.2 de ce Document de Référence. Un modèle de devis est fourni en annexe 6 de ce Document de Référence.

La Prestation est facturée sur la base du devis global, quelle que soit le niveau effectif des heures consommées.

- Pour les engins non connus de FRET SNCF en termes de série de matériel roulant et de conditions d'exploitation (lignes parcourues, tonnage, matériel sous garantie constructeur), un forfait correctif à l'engin est construit par série/sous-série, pour un ensemble d'opérations prédéterminé, en s'appuyant sur les échanges avec le prescripteur de la maintenance du candidat.

Il est valorisé à partir des tarifs élémentaires de main d'œuvre, des tarifs élémentaires d'utilisation des installations et des tarifs des produits et des pièces consommables dès lors qu'ils sont fournis par FRET SNCF comme mentionné aux paragraphes 2.1.6.1 et 2.1.6.2 de ce Document de Référence. Un modèle de devis est fourni en annexe 6 de ce Document de Référence.

La Prestation est facturée sur la base du devis global. Le devis est ajusté dans le cas où le pointage des heures réellement consommées montre un écart de + ou - 10% par rapport au nombre d'heures du devis initial. FRET SNCF réalisera un point d'avancement à la fin de chaque trimestre, qui sera transmis au Candidat.

#### **4.1.1.4 Le tarif du reprofilage d'essieux**

Le reprofilage d'essieux fait l'objet d'un tarif unitaire correspondant au reprofilage d'un essieu.

Le tarif comprend la main d'œuvre ainsi que l'utilisation des installations. Il s'applique à toutes les séries de matériel roulant.

#### **4.1.1.5 Le tarif de l'examen de toiture du matériel roulant depuis la passerelle de visite de toiture**

Le tarif de l'examen de toiture du matériel roulant depuis la passerelle de visite de toiture est calé sur une intervention de 15 minutes d'un agent de maintenance. Il comprend la main d'œuvre et l'utilisation de la passerelle de visite de toiture.

#### **4.1.1.6 Le tarif des produits consommables nécessaires à la réalisation d'une prestation de maintenance (boulons, huile, graisse, liquides, chiffons,...)**

Le tarif de chaque produit consommable est constitué du prix contractuel d'achat du produit auquel est ajouté un taux de frais global correspondant aux des frais de distribution (gestion des contrats, approvisionnements, transports), des frais logistiques nationaux (stockage, management de la supply chain), aux frais logistiques locaux (du Centre d'entretien) et aux frais de structure de FRET SNCF. Le taux de frais global dépend du Centre d'Entretien dans lequel la pièce est livrée.

Lorsque les produits consommables sont référencés au catalogue de FRET SNCF mais que le Candidat demande seulement l'accès à l'installation, FRET SNCF fournit l'accès au chariot des petits consommables présents au bord de la voie aux conditions contractuelles du catalogue de FRET SNCF.



#### **4.1.1.7 Le tarif d'entreposage de pièces sur site, pour les pièces et matériels du Candidat ou des prestataires agissant pour le compte du Candidat**

L'entreposage des pièces ne fait pas l'objet d'une facturation séparée dans ce DRM.

A date, FRET SNCF n'est pas en mesure de construire le tarif d'entreposage des pièces qui sont fournies par le Candidat.

#### **4.1.1.8 Le tarif du déplacement sur site de pièces nécessaires aux Opérations réalisées par le Candidat**

Le déplacement des pièces ne fait pas l'objet d'une facturation séparée dans ce DRM.

En effet, lorsque FRET SNCF fournit la pièce, les charges de déplacement sont portées dans le tarif des pièces fournies.

A date, FRET SNCF n'est pas en mesure de construire le tarif du déplacement des pièces qui sont fournies par le Candidat.

#### **4.1.1.9 Le tarif de l'approvisionnement en sable**

Le tarif d'approvisionnement en sable est compris dans le tarif de prise en charge et de mouvement du Matériel Roulant dans les cas exposés au point 4.1.1.2 de ce Document.

#### **4.1.1.10 Le tarif d'un complément de liquide lave-vitre**

Le tarif de fourniture d'un complément de liquide lave-vitre est compris dans le tarif de prise en charge et de mouvement du Matériel Roulant les cas exposés au point 4.1.1.2 de ce Document.

#### **4.1.1.11 Le tarif d'un complément de liquide de refroidissement**

Le tarif de fourniture d'un complément de liquide de refroidissement est compris dans le tarif de prise en charge et de mouvement du Matériel Roulant les cas exposés au point 4.1.1.2 de ce Document.

#### **4.1.1.12 Le tarif d'un complément d'huile moteur**

Le tarif de fourniture d'un complément d'huile moteur est compris dans le tarif de prise en charge et de mouvement du Matériel Roulant les cas exposés au point 4.1.1.2 de ce Document.

#### **4.1.1.13 Le tarif des opérations de nettoyage**

Les services de nettoyage, quels qu'ils soient, font l'objet d'un tarif unitaire par opération, à la caisse et par série de matériel roulant. Le tarif comprend la main d'œuvre, l'utilisation des installations, les produits de nettoyage et les frais de contrôle des prestations de nettoyage sous-traitées à des prestataires externes.

#### **4.1.1.14 Le tarif des autres prestations du service de base**

##### **Le tarif du dégagement du matériel roulant, de la manœuvre additionnelle sur la rame et de la mise en attente**

La Prestation de dégagement d'un Matériel Roulant est comprise dans le tarif de prise en charge et de mouvement du Matériel Roulant exposé au point 4.1.1.2 de ce Document.

Les journées supplémentaires de présence sur le Site, suite au dégagement sont facturées conformément au tarif d'accès aux Installations exposé au point 4.1.1.1 de ce Document.

## **Le tarif de l'étude de compatibilité d'un matériel roulant pour accéder à un site de maintenance**

Il n'y a pas de tarif spécifique pour l'étude de compatibilité.

### **4.1.2 Tarification des prestations complémentaires**

#### **4.1.2.1 Le tarif du courant de traction**

Le tarif du courant de traction fourni dans les centres d'entretien de FRET SNCF est compris dans le tarif des prestations de SNCF Réseau.

### **4.1.3 Tarification des prestations connexes**

#### **4.1.3.1 Le contrôle technique du Matériel Roulant**

Un devis est établi sur la base de l'expression de besoins du Candidat. Il est valorisé à partir du tarif horaire de l'heure de main d'œuvre de maintenance et des installations mobilisées. Un modèle de devis est fourni en annexes 6 de ce Document.

## **4.2 INFORMATION SUR LES REDUCTIONS**

FRET SNCF ne propose pas de système de réduction dans ce Document.

## **5 CONDITIONS D'ACCES**

### **5.1 EXIGENCES LEGALES**

#### **5.1.1 Les Candidats**

En application du Code des transports (articles L. 2123-2 et L. 2122-11), FRET SNCF répond aux demandes d'accès (via son guichet de commercialisation de la PSEF) des Candidats :

- Entreprise Ferroviaire, sous réserve de présentation d'une copie de la licence ferroviaire, d'une copie du certificat de sécurité et de la justification d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure avec SNCF Réseau pour l'HDS requis (ex : une lettre d'intention de mise en place dudit contrat),
- Candidat non Entreprise Ferroviaire, sous réserve de justifier d'un contrat d'attribution de sillons avec SNCF Réseau pour l'HDS requis, ou de produire une lettre d'intention de mise en place dudit contrat, ou de produire une lettre d'intention démontrant l'existence de raisons commerciales ou de service public de réserver des capacités de l'infrastructure, ou d'agir en qualité de mandataire d'un client Candidat autorisé.

L'accès d'un Candidat aux Installations de service de maintenance de FRET SNCF ne crée aucune obligation, pour FRET SNCF, de porter les missions d'Entité en Charge de la Maintenance (ECM) du Matériel Roulant concerné.

#### **5.1.2 La contractualisation**

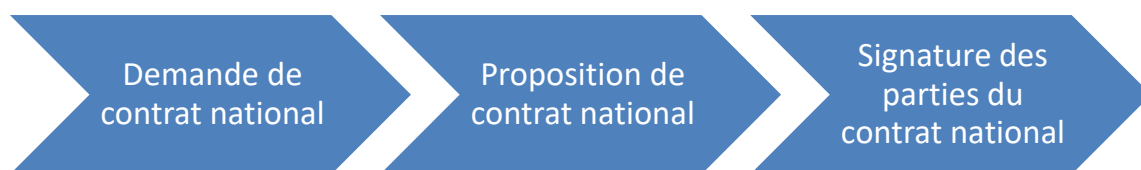
##### **5.1.2.1 La contractualisation entre le Candidat et FRET SNCF pour les opérations de maintenance courante et de nettoyage sur les matériels roulants**

Toute demande d'accès aux Installations de FRET SNCF ou à tout ou partie des services décrits dans ce Document qui y sont proposés, nécessite la signature préalable d'un contrat national entre FRET SNCF et le Candidat. Le contrat national peut couvrir un ou plusieurs Centres d'Entretien.

Le contrat national entre le Candidat et FRET SNCF est conclu pour une ou plusieurs Prestation(s) pour un seul Horaire de Service, en application du Document en vigueur. Le modèle de contrat figure en Annexe 1 de ce Document de Référence.

En l'absence de contrat préalablement signé, aucune entrée sur un Site ne sera autorisée. En outre, l'accès à chaque Site est conditionné à la mise en œuvre du cadre légal et réglementaire relatif à la prévention des risques en situation de co-activité.

Le processus d'élaboration du contrat national comprend 3 étapes :



### **La demande de contrat national pour les opérations programmables**

Les opérations de maintenance préventive et de nettoyage du matériel roulant sont **programmables à l'avance et annuellement** pour un HDS.

La **demande de contrat national** doit être effectuée par le Candidat auprès de la PSEF au plus tard deux (2) mois avant la date à laquelle le Candidat souhaite envoyer sa demande d'accès et de services, en précisant le(s) type(s) d'Opération(s) et les Sites souhaités ainsi que le Matériel Roulant concerné.

Une fois la demande de contrat national enregistrée, la **PSEF répond sous un délai d'un (1) mois** au Candidat et lui adresse une proposition de contrat national correspondant aux Opérations demandées.

A compter de la date de transmission, par la PSEF, du projet de contrat national, le Candidat dispose d'un délai **d'un (1) mois pour étudier et signer** ce contrat, puis le retourner à la PSEF.

En l'absence de contrat national signé par les 2 parties, les demandes d'accès et de services formulées par le Candidat ne seront pas recevables.

### **La demande de contrat national pour des opérations non programmables**

Sont considérées comme non programmables et non prévisibles, les opérations de maintenance corrective et de réparation accidentelle.

Le contrat signé pour les demandes programmables permet au Candidat de présenter également des demandes non programmables.

Dans le cas où le Candidat n'a pas signé de contrat national pour des opérations programmables, il est indispensable de conclure ce contrat, dans les meilleurs délais, pour lui permettre d'émettre ses demandes non programmables.

La demande de contrat national doit être effectuée par le Candidat auprès de la PSEF le plus tôt possible, et postérieurement à la demande de sillons, en précisant le(s) type(s) d'Opération(s) et les Sites souhaités ainsi que le Matériel Roulant concerné.

Une fois la demande de contrat national enregistrée, la PSEF répond sous un délai d'une (1) semaine au Candidat et lui adresse une proposition de contrat national correspondant aux Opérations demandées.

A compter de la date de transmission, par la PSEF, du projet de contrat national, le Candidat dispose d'un délai d'une (1) semaine pour étudier et signer ce contrat, puis le retourner à la PSEF.

En l'absence de contrat national signé par les 2 parties, les demandes d'accès et de services formulées par le Candidat ne seront pas recevables.

### **5.1.3 La prise en charge et le mouvement du Matériel Roulant du Candidat**

Dans l'enceinte du Centre d'Entretien de FRET SNCF et pour toute Opération, le Véhicule du Candidat autre que FRET SNCF est, pour des raisons de sécurité, obligatoirement piloté localement par un agent Mouvement de FRET SNCF.

Le représentant du Candidat doit se présenter à l'interlocuteur désigné du Centre d'Entretien (précisé par la commande) et doit rester joignable par ce dernier à tout moment pendant toute la durée de la présence du Matériel Roulant sur le Site.

Lorsque la conduite du Matériel Roulant est assurée par le Candidat, le conducteur du Candidat est présent sur le Site pendant la durée du créneau d'utilisation des Installations afin d'intervenir dans les délais nécessaires pour dégager le Matériel Roulant une fois la(les) Opération(s) terminée(s).

Durant toute la durée de sa présence sur le Site, le personnel du Candidat et des prestataires tiers agissant pour le compte du Candidat est tenu d'appliquer les dispositions réglementaires en vigueur sur le Site et de se conformer à toute consigne donnée par l'interlocuteur du Centre d'Entretien ou ses remplaçants désignés.

### **5.1.4 Les règles de sûreté**

L'accès offert au Candidat aux termes de ce Document est limité aux Installations et aux horaires indiqués dans la Commande.

Le personnel du Candidat ou les prestataires tiers agissant pour le compte du Candidat ne sont pas autorisés à se déplacer librement dans l'enceinte du Site, en dehors du périmètre prévu.

L'entrée sur le Site est généralement contrôlée, notamment par un système de badge. Le Candidat déclare l'identité et la fonction de ses personnels, et des prestataires tiers agissant pour son compte, habilités à pénétrer dans l'enceinte du Site.

Les badges doivent être rendus à la direction du centre d'entretien à la fin du contrat, sauf s'il est renouvelé.

## **5.2 CONDITIONS TECHNIQUES**

Pour accéder aux Installations, le Matériel Roulant doit remplir les conditions d'admission exposées ci-après :

### **5.2.1 Les Matériels Roulants autorisés**

L'entrée dans un Site et l'accès aux Installations sont autorisés pour la maintenance des Matériels Roulants correspondant aux caractéristiques suivantes :

Matériel Roulant de type « voyageurs » :

- Matériels à grande vitesse ( $\geq 250$  km/h),
- Matériels automotrices et automoteurs,

#### Matériel Roulant « moteur » :

- Locomotives et locotracteurs.

#### Engins spéciaux :

- Engins de travaux,
- Engins de mesure.

### **5.2.2 La compatibilité des matériels roulants des Candidats avec les infrastructures ferroviaires et les Installations destinées à réaliser des Opérations de maintenance légère**

FRET SNCF peut être amené à réaliser une étude afin de s'assurer de la compatibilité du matériel roulant du Candidat avec les infrastructures ferroviaires et les installations de service de FRET SNCF auxquelles le Candidat souhaite accéder. Cette étude de compatibilité couvre aussi bien le cheminement vers l'installation de service que l'adéquation entre le matériel roulant et l'installation de service. L'étude de compatibilité est effectuée de manière transparente et équitable.

L'étude de cette compatibilité est nécessaire pour prévenir les dommages au matériel roulant du Candidat et à l'installation de service exploitée par FRET SNCF, susceptibles d'être générés par une incompatibilité entre le matériel roulant et l'installation de service.

Les conclusions de l'étude permettent de déterminer si FRET SNCF peut accorder l'accès au Candidat.

L'étude de compatibilité doit être effectuée dans les cas suivants :

- Lorsqu'un matériel roulant accède pour la première fois à une installation de maintenance ;
- Lorsque des modifications substantielles ont été apportées aux caractéristiques techniques d'un matériel roulant, par rapport aux caractéristiques techniques dont dispose le site de maintenance et qui ont été fournies antérieurement dans l'additif de demande d'étude de compatibilité figurant dans la demande d'accès ou de services. La modification substantielle des caractéristiques techniques s'entend pour une demande similaire (mêmes installations, même site) et doit avoir un effet sur l'accessibilité à l'installation demandée. Il s'agit par exemple de la modification de la longueur du Matériel Roulant avec l'ajout d'une caisse intermédiaire ou encore des modifications de la suspension secondaire d'une locomotive entraînant une modification de la hauteur de caisses.

Pour avoir une assurance raisonnable de la compatibilité de son matériel roulant avec les installations extérieures d'un site de maintenance, auxquelles il envisage d'accéder, le Candidat a la possibilité de réaliser une pré-analyse en consultant les caractéristiques techniques de ces installations qui sont mises à disposition dans l'annexe au DRM « 2a – Installations de maintenance extérieures ». Toutefois, cette pré-analyse n'est pas envisageable pour les installations situées en atelier en raison des nombreux facteurs d'analyse à prendre en compte.

L'étude de compatibilité peut prendre la forme :

- D'études approfondies du dossier technique du matériel roulant ;

- De visites du matériel roulant ;
- D'essais du matériel roulant sur les Installations.

L'étude de compatibilité est étroitement liée à la demande d'accès et de services qu'elle accompagne. Elle s'applique uniquement aux installations spécifiquement étudiées. Si une demande ultérieure d'accès et de services concerne d'autres installations, FRET SNCF aura à mener une étude complémentaire.

Pour permettre à FRET SNCF de mener cette étude de compatibilité, le Candidat décrit les caractéristiques techniques de son matériel roulant. Il renseigne, à cet effet, l'additif pour la réalisation d'une étude de compatibilité figurant dans le formulaire de demande d'accès ou de service en annexes 1a, 1b, 1d, 1e ou 1f ou 2a (selon le type de demande) du contrat de ce Document et y joint, si nécessaire, un schéma coté indiquant les dimensions et emplacement des équipements. Cet additif peut être transmis spontanément par le Candidat en même temps que sa demande d'accès aux installations d'un centre d'entretien ou sur sollicitation de la PSEF.

Lorsque la PSEF reçoit la demande d'accès et de service d'un Candidat, elle dispose d'un délai de 2 jours ouvrés pour établir la nécessité de mener une étude de compatibilité et demander, le cas échéant, au Candidat de renseigner l'additif de demande d'étude de compatibilité figurant en annexes 1a, 1b, 1d, 1e ou 1f ou 2a (selon le type de demande) du contrat de ce Document.

Le Candidat dispose d'un délai de 2 jours ouvrés pour retourner le formulaire renseigné à la PSEF. Sur demande écrite du Candidat, le délai de réponse du Candidat peut être porté à 5 jours ouvrés.

A réception du formulaire, la PSEF dispose d'un délai de 2 jours ouvrés pour vérifier que le Candidat a renseigné les différentes informations demandées dans le formulaire. Le cas échéant, la PSEF formule les demandes pour les informations manquantes. Le Candidat dispose alors d'un délai de 2 jours ouvrés pour apporter les réponses demandées. Passé ce délai, la demande d'accès et de services pourra être considérée comme non valide et rejetée.

FRET SNCF réalise l'étude de compatibilité dans un délai de 10 jours ouvrés à compter de la complétude du dossier, c'est-à-dire de la mise à disposition de l'ensemble des données nécessaires telles que détaillées dans l'additif de demande d'étude de compatibilité. Des échanges entre les experts des deux parties sont à prévoir pendant cette période d'étude. La compatibilité du matériel avec les installations pourra n'être définitivement confirmée qu'après le premier accès physique du matériel aux différentes installations.

Une fois que la compatibilité technique du matériel roulant avec les installations et équipements du Centre d'Entretien a été validée, FRET SNCF étudie la demande d'accès et de services du Candidat. Dans le cas où l'étude de compatibilité du matériel roulant serait menée en parallèle de l'instruction de la demande d'accès et de services, et qu'une réponse favorable serait possible, cette réponse resterait subordonnée au résultat définitif de l'étude de comptabilité.

L'étude de compatibilité réalisée par FRET SNCF est établie selon les caractéristiques techniques du matériel roulant fournies par le Candidat.

Si les caractéristiques techniques d'un matériel roulant évoluent substantiellement entre deux demandes d'accès à une même catégorie d'installations de service, le Candidat est tenu de déclarer, lorsqu'il adresse sa demande d'accès à la PSEF, ces modifications à FRET SNCF, qui appréciera si une nouvelle étude de compatibilité est nécessaire, dans un délai de 2 jours ouvrés.

Si le Candidat présente, sur une installation de service de FRET SNCF, un matériel roulant dont les caractéristiques techniques ont été substantiellement modifiées, sans en avertir au préalable FRET SNCF lors de sa demande d'accès et de services et que ce matériel provoque des dommages à cette installation de service, le Candidat sera tenu d'indemniser FRET SNCF de tout préjudice en lien avec ce défaut d'information.

## 5.3 FOURNITURE DE SERVICES POUR COMPTE PROPRE

Le Candidat peut choisir de réaliser par lui-même les Opérations de maintenance courante et de nettoyage ou de faire appel à des prestataires tiers agissant pour son compte, dans les conditions précisées au contrat national joint en Annexe 1.

Cette possibilité n'est offerte que dans les Installations de maintenance légère, dont la prestation d'accès est présentée aux points 2.1.1.1 et 2.1.1.2 de ce Document et listées dans les annexes 2a et 2b.

En effet, pour des raisons techniques et de responsabilités, les Candidats n'ont pas accès aux Installations de maintenance lourde ni de révision ou de réparation des pièces du matériel.

Par ailleurs, comme indiqué dans ce même point 2.1.1.2, le Candidat doit nécessairement faire appel à FRET SNCF pour manœuvrer les Installations. Ses besoins de manœuvres seront à préciser dans sa demande d'accès aux Installations.

Si la configuration des Installations, les contraintes d'exploitation et de coordination au sein du Centre d'Entretien et les conditions d'exercice de la co-activité ne permettent pas d'accepter tous les prestataires ou Candidats exploitants en même temps dans le respect des règles de sécurité en vigueur, FRET SNCF pourra limiter le nombre maximum de sociétés sous-traitantes ou Candidats exploitants au sein du Centre d'Entretien, auquel cas le Candidat en sera informé dans les meilleurs délais. FRET SNCF justifie sa décision en toute transparence au Candidat en lui expliquant les contraintes de la situation.

Le Candidat utilise ses propres moyens de maintenance (personnel, outillages légers tels que dispositifs de charge de batterie et appareils d'essais de frein ...) autres que les Installations dans les limites du périmètre d'intervention défini avec FRET SNCF lors de l'instruction de la demande. Néanmoins, le Candidat pourra utiliser les interfaces permettant l'accès aux fluides disponibles dans le Centre d'Entretien tels que prises de courant électrique, prises d'air comprimé... si les Installations en sont équipées et sont fonctionnelles, afin d'alimenter ses propres outils nécessaires pour la réalisation des Opérations prévues sur le Véhicule. Les conditions d'utilisation de ces interfaces sont indiquées dans le DLES.

FRET SNCF fournit le « chariot » c'est-à-dire les produits consommables (liquides, graisses, chiffons, visserie...). En revanche, le Candidat assure son propre approvisionnement en pièces réparables du matériel, en autres pièces (semelles de frein...) nécessaires à la maintenance de ses Matériels Roulants. Il est responsable de leur conformité à la réglementation en vigueur.

Les Opérations sont réalisées par le Candidat, ou les prestataires agissant pour son compte, sous son entière et seule responsabilité.

Le retrait de produits chimiques tels que définis par la réglementation relative à la Prévention des Risques Chimiques, en ce compris, les fibres d'amiante ou les fibres de céramique réfractaire, est expressément interdit.

Il revient au Candidat d'assurer, par ses propres moyens, la gestion des déchets qu'il produit dans le cadre de son activité de maintenance. Par exception, et dans le cas défini au point 2.1.6.1 de ce Document, FRET SNCF assure la gestion des déchets produits par le Candidat. Lorsque FRET SNCF fournit la prestation de maintenance, il assure la gestion des déchets qu'il produit.

## 5.4 SYSTEMES D'INFORMATIONS

FRET SNCF ne demande pas au Candidat autre que FRET SNCF de saisir dans un Système d'Informations des informations relatives à sa demande d'accès ou de services.

Si un changement devait intervenir, les Candidats en seraient avisés 2 mois en avance.

## 6 ATTRIBUTION DE LA CAPACITE D'ACCES ET DE SERVICES

### Types de demandes

Les demandes d'accès à une installation de service ou les demandes de prestations de service sont à distinguer comme suit :

- **Demandes soumises dans le calendrier, programmables**, introduites avant l'expiration du délai du calendrier pour la soumission des demandes fixé par FRET SNCF ;
- **Demandes tardives, programmables**, introduites après l'expiration du délai du calendrier pour la soumission des demandes fixé par FRET SNCF ;
- **Demande ad hoc unitaire** : introduite après l'expiration du délai du calendrier pour la soumission des demandes fixé par FRET SNCF.

La distinction s'applique aussi bien pour la maintenance courante et le nettoyage.

### Délais de réponse

Les délais de réponse, précisés ci-après pour chaque type de demande, s'appliquent à des demandes simples (non concurrentes avec d'autres demandes) et commencent à courir dès que :

- Le contrat national est signé ;
- La demande est complète ;
- La compatibilité technique du matériel roulant avec les installations et équipements du Centre d'Entretien a été validée.

Tous les délais de réponse indiqués peuvent être prolongés avec l'accord du Candidat.

## 6.1 DEMANDES ET REPONSES AUX DEMANDES DE MAINTENANCE COURANTE ET DE NETTOYAGE

### 6.1.1 Calendriers et délais de réponses

#### Demandes soumises dans le calendrier

FRET SNCF présente ci-après le calendrier de présentation des demandes en fonction de leur typologie. Toutefois, lorsqu'un Candidat soumet pour la première fois une demande d'accès ou de service pour un Centre d'Entretien et pour un matériel roulant donné, il est invité à transmettre sa demande au plus tôt, a fortiori lorsque le matériel roulant n'est pas connu de FRET SNCF.

Cette anticipation vise à permettre :

- Le cas échéant, la réalisation d'une étude de compatibilité du matériel roulant du Candidat, dans les conditions décrites au point 5.2.2. de ce Document,



- La clarification de la demande du Candidat, et son information sur les caractéristiques techniques et organisationnelle du Centre d'Entretien.

Pour l'Horaire De Service 2021, FRET SNCF définit dans ce Document, **la date limite annuelle de soumission des demandes dans le calendrier au 26 juin 2020.**

Pour les demandes soumises dans le calendrier, c'est-à-dire avant le 26 juin 2020, FRET SNCF répondra sous 30 jours calendaires, c'est-à-dire au plus tard le 26 juillet 2020.

### Demandes tardives

Pour l'Horaire De Service 2021, pour les demandes tardives programmables, reçues avant le 21 septembre 2020, FRET SNCF traitera ces demandes à partir du 22 septembre 2020, dans leur ordre d'arrivée.

A partir de cette date, elle répondra dans les meilleurs délais et au plus tard sous 30 jours calendaires, soit au plus tard le 21 octobre 2020.

Les demandes soumises à partir du 22 septembre 2020, seront traitées au fur et à mesure de leur réception. FRET SNCF répondra dans les meilleurs délais et au plus tard sous 30 jours calendaires.

### Demandes ad hoc unitaires

Pour l'Horaire De Service 2021, pour les demandes ad hoc unitaires, FRET SNCF traitera les réponses à partir du 17 novembre 2020, dans leur ordre d'arrivée.

A partir de cette date, elle répondra dans les meilleurs délais et au plus tard sous 2 jours ouvrés.

**Les différents types de demandes sont traités selon les calendriers résumés ci-après.**

Maintenance courante	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
<b>Demandes et réponses</b>								<b>HDS</b>			
Demandes dans le calendrier	26		◆ réponse avant 26/07								
Demandes tardives reçues entre 27/06 et 21/09		27	réception								
Etude groupée du 22/09 au 20/10						étude	◆ réponse avant 21/10				
Demandes tardives reçues à partir du 22/09					22						
Demandes ad hoc à partir du 17/11							17				

#### 6.1.2 Demandes ad hoc unitaires

##### Demande d'accès et / ou de services

Une fois le contrat national signé, le Candidat transmet sa demande d'accès ou de services à la PSEF. Chaque demande ne concerne qu'un seul Centre d'Entretien.

Suivant la nature de la Prestation demandée, le Candidat utilise l'un ou l'autre des documents en annexe du contrat national pour formaliser sa demande et décrire son besoin :

- Demande d'accès aux Installations en extérieur d'un Centre d'Entretien de FRET SNCF pour la réalisation d'Opérations de maintenance légère ou de nettoyage par un Candidat ou ses sous-traitants : Annexe 1a ;
- Demande d'accès aux Installations en intérieur d'un Centre d'Entretien de FRET SNCF pour la réalisation d'Opérations de maintenance légère par un Candidat ou ses sous-traitants : Annexe 1b ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de reprofilage d'essieux : Annexe 1c ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de maintenance légère : Annexe 1d ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de contrôle technique : Annexe 1e ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de Nettoyage du Matériel Roulant : Annexe 1f ;
- Demande d'accès aux Installations permettant l'approvisionnement en sable et aux passerelles de visite de toiture ainsi que la fourniture de liquide lave-vitre : Annexe 1g.

Les formulaires de demandes sont à adresser à la PSEF, à l'exception du formulaire de demande d'accès aux Installations permettant l'approvisionnement en sable et l'accès aux passerelles de visite de toiture ainsi que la fourniture de liquide lave-vitre, huile moteur et liquide de refroidissement, qui est à transmettre directement au Centre d'Entretien concerné. Le Candidat n'est autorisé à adresser une telle demande, directement au Centre d'Entretien, que s'il a préalablement signé son contrat DRM, si la compatibilité de son matériel roulant avec le Centre d'Entretien demandé est avérée et si son plan de prévention est à jour.

Le Candidat renseigne dans l'expression de besoins toutes les informations techniques relatives au(x) Véhicule(s) et aux produits ou consommables nécessaires pour la réalisation des Opérations.

### **Pré-instruction de la demande**

Dès réception d'une demande d'accès ou de services, par la PSEF, FRET SNCF réalise une pré-instruction du dossier visant d'une part à vérifier la complétude de cette demande et d'autre part à s'assurer, le cas échéant, de la compatibilité du Matériel Roulant avec les installations visées.

En cas de dossier incomplet, FRET SNCF transmet au Candidat, dans un délai de deux (2) jours ouvrés à compter de la réception de sa demande, une demande d'informations complémentaires.

Le Candidat dispose également d'un délai de deux (2) jours ouvrés pour répondre à la demande d'informations complémentaires. Passé ce délai, la demande sera considérée comme non valide et rejetée.

Après complétude du dossier FRET SNCF réalise, le cas échéant, une étude de compatibilité du matériel roulant dans les conditions décrites au point 5.2.2. de ce Document.

### **Traitement et réponse à la demande**

Dans le souci d'assurer un traitement non discriminatoire des demandes d'accès aux installations et aux services qui y sont offerts, FRET SNCF traite les demandes comme indiqué au point 6.1.1.

Si des demandes sont concurrentes, FRET SNCF les traite comme indiqué dans la partie 6.4.

### **Commande**

Quand FRET SNCF et le Candidat ont convenu de l'accès à l'installation et aux services, FRET SNCF complète le Bon de commande, en indiquant notamment, les créneaux proposés, et une estimation financière.

Le Candidat dispose d'un délai de sept (7) jours ouvrés pour accepter la proposition, en signant le Bon de Commande et en le retournant à la PSEF. Passé ce délai, la demande d'accès ou de services est annulée.

Le Bon de Commande signé par le Candidat constitue une réservation ferme.

### **Modification et annulation du bon de commande**

Aucune modification ne sera examinée en deçà d'un (1) mois avant la date de la Prestation.

En cas d'annulation ou de modification en deçà d'un (1) mois, le Candidat est redevable de la totalité des Prestations commandées (Accès et services).

Exception : si un Candidat a accepté de modifier ou d'annuler une demande dans le cadre du processus de coordination (cf chapitre 6.4), y compris si c'est en deçà d'un mois, il n'est pas redevable de la Prestation.

### **Réalisation de la Prestation**

Avant toute première Prestation sur un Site donné, le Centre d'Entretien organise une Inspection Commune Préalable avec mise à jour et remise du Plan de Prévention aux futurs intervenants du Candidat sur le Site, dans le respect du cadre légal et réglementaire applicable relatif à la prévention des risques en situation de co-activité.

A l'issue de la Prestation, les personnes habilitées du Candidat et de FRET SNCF signent le bordereau attestant de la réalisation de la Prestation, dans le formulaire figurant dans le Bon de Commande.

## **6.1.3 Demandes programmables**

### **Une demande globale précisée au fil du temps**

Les demandes programmables, qu'elles aient été soumises dans le calendrier ou qu'elles soient tardives, se caractérisent par un volume (nature et nombre d'accès / prestations) et une occurrence (échelonnement dans le temps) d'accès et de services, pour un Centre d'Entretien donné.

Elles peuvent être pour l'ensemble de l'horaire de service ou pour une période donnée de l'horaire de service 2021.

Certaines prestations font l'objet d'une prévision globale au moment de la commande et nécessitent d'être précisées au fur et à mesure. Il s'agit notamment des opérations de maintenance légère, afin d'ajuster au mieux capacité du Centre d'Entretien et besoin du Candidat.

Lors de la commande, le Candidat s'engage sur des volumes mensuels pour une période et un type de matériel roulant donnés.

Ensuite, chaque mois, le Candidat précise sa demande avec une projection pour les 6 prochains mois, et s'engage sur un volume d'accès et ou de prestation, semaine par semaine.

Enfin, toutes les semaines, le Candidat précise sa demande sur 4 semaines glissantes, en indiquant un volume jour par jour, ainsi que le créneau horaire souhaité.

### **Demande d'accès et / ou de services**

Une fois le contrat national signé, le Candidat transmet sa demande d'accès ou de services, couvrant la totalité de ses besoins (accès aux installations, prestations de maintenance, de nettoyage et logistiques) à la PSEF. Chaque demande ne concerne qu'un seul Centre d'Entretien pour une période donnée.

Le Candidat utilise le modèle de trame figurant en annexe 2a du contrat du DRM pour formaliser sa demande et décrire son besoin. Il peut joindre un fichier Excel pour des demandes récurrentes.

### **Pré-instruction de la demande**

Dès réception d'une demande d'accès ou de services, par la PSEF, FRET SNCF réalise une pré-instruction du dossier visant d'une part à vérifier la complétude de cette demande et d'autre part à s'assurer, le cas échéant, de la compatibilité du Matériel Roulant avec les installations visées.

En cas de dossier incomplet, FRET SNCF transmet au Candidat, dans un délai de cinq (5) jours ouvrés à compter de la réception de sa demande, une demande d'informations complémentaires.

Le Candidat dispose également d'un délai de cinq (5) jours ouvrés pour répondre à la demande d'informations complémentaires. Passé ce délai, la demande sera considérée comme non valide et rejetée.

Après complétude du dossier FRET SNCF réalise, le cas échéant, une étude de compatibilité du matériel roulant dans les conditions décrites au point 5.2.2. de ce Document.

### **Traitement et réponse à la demande**

Dans le souci d'assurer un traitement non discriminatoire des demandes d'accès aux installations et aux services qui y sont offerts, FRET SNCF traite les demandes comme indiqué au point 6.1.1.

Si des demandes sont concurrentes, FRET SNCF les traite comme indiqué dans la partie 6.4.

### **Commande**

Quand FRET SNCF et le Candidat ont convenu des prestations à réaliser pour un Centre d'Entretien donné, FRET SNCF complète le Bon de commande, en indiquant les volumes mensuels prévus pour la période donnée, le cas échéant les créneaux horaires réservés, ainsi qu'une estimation financière. Un modèle de bon de commande pour les demandes programmables figure en annexe 2b du contrat DRM.

Le Candidat dispose d'un délai de quatorze (14) jours ouvrés pour accepter la proposition, en signant le Bon de Commande et en le retournant à la PSEF. Passé ce délai, la demande d'accès ou de services est annulée.

Le Bon de Commande signé par le Candidat constitue une réservation ferme.

Toute demande complémentaire (ex : opérations supplémentaires, nouvelle série de matériel roulant ...) fera l'objet d'une nouvelle demande de la part du Candidat et d'un bon de commande distinct.

### **Modification et annulation du bon de commande**

Le Candidat est tenu de prévenir FRET SNCF, le plus en amont possible et au minimum trois (3) mois à l'avance, de toute circonstance particulière pouvant réduire le niveau de sa commande globale de 10% et plus.

En cas d'annulation ou de modification en deçà de trois (3) mois, FRET SNCF fera son meilleur possible pour s'adapter et réallouer les ressources décommandées. Dans le cas où ce ne serait pas possible, le Candidat est redevable de la totalité des Prestations commandées (Accès et services).

Exception : si un Candidat a accepté de modifier ou d'annuler une demande dans le cadre du processus de coordination, y compris si c'est en deçà de trois mois, il n'est pas redevable de la Prestation.

### **Réalisation de la Prestation**

Pour accompagner la mise en œuvre des prestations commandées, FRET SNCF complète le bon de commande par un document local décrivant les modalités particulières d'accès au Centre d'Entretien (ex : les interlocuteurs du site, l'organisation du site sur le plan de la sécurité, de la prévention des risques, des livraisons, de la manœuvre des équipements (...), les procédures métier telles que les prises de protection ...).

Le Candidat accuse réception de ce document local et participe aux visites organisées par le Centre d'Entretien avant toute première Prestation sur le Site. Il s'agit notamment de l'Inspection Commune Préalable avec mise à jour et remise du Plan de Prévention aux futurs intervenants du Candidat sur le Site, dans le respect du cadre légal et réglementaire applicable relatif à la prévention des risques en situation de co-activité.

A l'issue de la prestation, FRET SNCF fournit un ou des documents attestant de sa réalisation :

- Opérations de maintenance : à l'issue de la Prestation, FRET SNCF remet au Candidat les documents et données formalisant la remise en service pour les opérations de maintenance réalisées par FRET SNCF du matériel roulant. A cet effet, FRET SNCF propose au Candidat les documents et données usuels du Centre d'Entretien pour matérialiser la remise en service pour les opérations de maintenance réalisées par FRET SNCF. Toute autre modalité (format de données différent, contrôles supplémentaires ...) fait l'objet d'un échange entre les parties.
- Opérations de reprofilage des essieux : FRET SNCF remet au Candidat les éléments de traçabilité des essieux (Relevé Dimensionnel des Essieux ...).
- Opérations de nettoyage : la liste des opérations effectuées est transmise avec la facture.

Pour les commandes récurrentes, FRET SNCF peut organiser des échanges périodiques avec le Candidat sur le suivi de la production (ex : suivi de la ponctualité à l'arrivée et au départ du site).

### **6.1.4 Demandes relatives aux installations de service gérées par plusieurs exploitants**

Dans le cas où FRET SNCF fournit des services sur une installation dont l'accès est géré par un autre exploitant, alors le Candidat est invité à adresser une unique demande d'accès et de service à FRET SNCF.

A l'inverse, lorsqu'un exploitant autre que FRET SNCF fournit des services sur une installation dont l'accès est géré par FRET SNCF, alors le Candidat est invité à adresser une unique demande d'accès et de service à cet exploitant.

## **6.2 TRAITEMENT DE DEMANDES CONCURRENTES**

Si le traitement des demandes met en évidence que certaines sont en conflit, FRET SNCF met en œuvre, en lien avec les Candidats concernés, en fonction de besoin :

- Coordination avec les Candidats ;

- Application de critères de priorité ;
- Indication d'alternatives viables.

### **Coordination avec les Candidats**

En cas de demande d'accès à une installation de service ou à la fourniture de service en conflit avec une autre demande ou qui concerne une capacité déjà attribuée, FRET SNCF fait de son mieux pour répondre aux demandes, grâce au dialogue avec les Candidats.

Sous réserve que cela ne nécessite pas d'investissements supplémentaires en ressources ou en installations, FRET SNCF recherchera différentes solutions permettant de satisfaire des demandes concurrentes, dont les mesures suivantes :

- Proposer un autre calendrier ;
- Changer les horaires d'ouverture ou l'organisation du travail par équipes, lorsque cela est possible ;
- Permettre l'accès à l'installation pour la fourniture de services pour compte propre, dans les conditions prévues à l'article 5.3 de ce Document.

La coordination prend en compte l'ensemble des demandes présentées.

Toutefois si des droits d'accès ont déjà été accordés à un Candidat, et que ce dernier ne donne pas son accord pour une modification, ces droits d'accès ne peuvent être intégrés dans le périmètre de la coordination.

Le processus s'appuie sur la communication écrite, y compris par voie électronique, entre FRET SNCF et les Candidats concernés, des informations nécessaires à la coordination :

- Les demandes d'accès et ou de services soumises ;
- Les latitudes horaires et géographiques acceptables par les Candidats ;
- Le cas échéant, les réponses faites à ces demandes, dans le cas où un droit d'accès a déjà été accordé.

Ces informations sont anonymes à moins que les demandeurs concernés n'acceptent que leur identité soit communiquée.

Le cas échéant, afin d'examiner collégialement les solutions possibles, FRET SNCF, peut proposer une réunion de coordination, et inviter les Candidats concernés à y prendre part. L'absence d'un des Candidats à la réunion de coordination vaut acceptation de sa part des conclusions de la réunion.

Les candidats s'engagent à considérer comme confidentielle toute information obtenue dans le cadre de la coordination et à ne transmettre les informations qu'aux seules personnes ayant à les connaître pour le bon déroulé de la planification.

FRET SNCF, via la PSEF, assure la traçabilité des échanges et des décisions prises, et les communique aux Candidats concernés.

Dans le cas où la coordination, une fois menée à son terme, ne permettrait pas de répondre positivement à toutes les demandes, FRET SNCF informe sans retard le Candidat et peut selon les situations :

- Répartir la capacité demandée en appliquant des critères de priorité ;
- Proposer des alternatives viables.

### **Application de critères de priorité**

En cas d'échec de la procédure de coordination et de conflit persistant entre au moins deux demandes d'accès ou de service, FRET SNCF applique les critères de priorité mentionnés ci-après, pour répartir la capacité dans ses Centres d'Entretien entre les différents Candidats, et cela pour les différents types de demandes :

- Pour les demandes soumises dans le calendrier, en vue de garantir une utilisation efficace et non discriminatoire des installations ;
- Pour les demandes soumises hors calendrier, c'est-à-dire les demandes tardives et les demandes ad hoc unitaires ; les critères sont appliqués pour allouer la capacité restant disponible à l'issue des droits déjà accordés.

Les droits accordés par FRET SNCF à un Candidat ne peuvent être remis en cause qu'avec l'accord écrit du bénéficiaire.

FRET SNCF appliquera les critères de priorité suivant :

- La finalité de l'installation ;
- L'objet et la nature des services de transport ferroviaires concernés ;
- Les caractéristiques techniques de l'installation ;
- Les contrats existants ;
- L'intention et la faculté d'utiliser la capacité demandée, y compris, le cas échéant, le défaut d'utilisation antérieur ;
- Les sillons déjà attribués en liaison avec la fourniture des services demandés ;
- La présentation des demandes en temps voulu ;
- La robustesse de la planification.

FRET SNCF informe les Candidats concernés des capacités qu'elle peut leur attribuer.

### **Indication d'alternatives viables**

Sauf avis contraire du Candidat, lorsqu'une demande d'accès ou de services pour un centre d'entretien donné ne peut pas être satisfaite à l'issue de la coordination, FRET SNCF et le Candidat déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables, dans d'autres centres d'entretien, permettant de réaliser le service de transport dans des conditions économiquement acceptables.

Le processus de recherche d'alternative viable s'appuie sur une communication écrite, y compris par voie électronique, entre FRET SNCF et le Candidat. Cela vaut pour les différentes phases mentionnées ci-après.

FRET SNCF indique les alternatives viables dont elle a connaissance, dans ses installations et celles d'autres exploitants, y compris le cas échéant hors de France. Pour évaluer les alternatives viables, FRET SNCF s'appuie sur les descriptions publiées par leur exploitant et sur toute information fournie par le Candidat.

Dans la mesure où FRET SNCF peut les évaluer, elle prend en considération les critères suivants :

- Le caractère remplaçable des caractéristiques opérationnelles de l'installation de service de substitution ;
- Le caractère remplaçable des caractéristiques physiques et techniques de l'installation de service de substitution ;
- L'impact évident du caractère attractif et compétitif du service de transport ferroviaire envisagé par le Candidat, à la condition que le Candidat communique ces éléments ;
- Le coût supplémentaire estimé pour le Candidat.

FRET SNCF et le Candidat conviennent d'un délai pendant lequel, le Candidat :

- Vérifie les conditions de l'installation de substitution identifiée : capacité disponible, caractéristiques opérationnelles et techniques ;
- Évalue si l'installation alternative lui permettrait d'exploiter son service dans des conditions économiquement acceptables.

Le candidat informe FRET SNCF de son choix d'utiliser ou non l'installation de substitution.

Si le candidat choisit d'utiliser une alternative viable, FRET SNCF peut rejeter sa demande.

Si FRET SNCF et le Candidat conviennent qu'il n'existe pas d'alternative viable, et qu'il n'est pas possible de satisfaire la demande soumise pour le Centre d'Entretien demandé, FRET SNCF peut rejeter la demande.

## **6.4 INFORMATION SUR LA CAPACITE DISPONIBLE ET LES RESTRICTIONS TEMPORAIRES DE CAPACITE**

Les informations de type conjoncturel (exemple : travaux générant une indisponibilité temporaire d'une Installation) font l'objet d'une information dans les actualités du site internet de la PSEF. Il est possible de s'abonner aux alertes conjoncturelles (travaux, indisponibilités) en s'inscrivant sur le site en bas du menu à gauche dans l'encart « Inscription Alert'infos » en saisissant son adresse courriel. Toute mise à jour d'alertes sur le site générera un courriel.

Les indisponibilités programmées des Installations de maintenance sensibles (ex : Tour en Fosse) sont accessibles sur le site de la PSEF dans la rubrique « Indisponibilités ».



## LISTE DES ANNEXES

**Annexe 1** : Contrat national pour l'accès aux Installations de service des centres d'entretien et aux services de maintenance courante et de nettoyage sur les matériels roulants offerts dans ces Installations

**Annexe 2** : Liste des Centres d'Entretien et de leurs caractéristiques techniques

- Annexe 2a : Liste des Centres d'Entretien disposant d'Installations en extérieur destinées à la réalisation d'Opérations de maintenance légère, d'Installations de distribution de sable et de passerelles de visite de toiture,
- Annexe 2b : Liste des Centres d'Entretien disposant d'Installations en intérieur destinées à la réalisation d'Opérations de maintenance légère.

**Annexe 3** : Liste des Centres d'Entretien disposant d'Installations de reprofilage d'essieux

**Annexe 4** : Annexe tarifaire (résumant les tarifs à publier dans le cadre du DRM)

**Annexe 5** : Catalogue des produits consommables

**Annexe 6** : Modèle de devis pour une demande d'accès et de service de maintenance légère

**Annexe 7** : Liste des habilitations à la conduite des engins par Site