

# **OFFRE DE REFERENCE 2026**

## **SNCF COMBUSTIBLE**

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

**DESTINÉE AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES AUTORISÉES À ACQUERIR  
DES CAPACITÉS DE TRANSPORT SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE ET AUX  
AUTRES CANDIDATS**

**Avertissement :**

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

# SOMMAIRE

<b>Glossaire et abréviations utilisées dans le présent document et ses annexes .....</b>	<b>4</b>
<b>PREAMBULE .....</b>	<b>6</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>6</b>
<b>Objet, publication et validité du document.....</b>	<b>7</b>
<b>Contact pour la commande et la réalisation des prestations régulées.....</b>	<b>8</b>
<b>Contact pour la commande des prestations régulées .....</b>	<b>8</b>
<b>Contact pour la réalisation des prestations régulées .....</b>	<b>8</b>
<b>Site internet de la PSEF .....</b>	<b>9</b>
<b>Objet du site .....</b>	<b>9</b>
<b>Principe de mise à jour .....</b>	<b>9</b>
<b>Système d'abonnement aux actualités .....</b>	<b>9</b>
<b>1. Description des installations de services, des prestations régulées et du dispositif de Puces RFID .....</b>	<b>9</b>
1.1. Les Installations de services .....	9
1.2. Les prestations régulées.....	10
1.3. Le dispositif et les modalités d'installation des Puces RFID.....	12
<b>2. Le processus d'accès aux prestations de l'Offre industrialisée de SNCF Combustible .....</b>	<b>12</b>
2.1. La contractualisation entre le Candidat et SNCF Combustible .....	13
2.2. La fourniture et la pose des Puces RFID sur les EMs du Candidat.....	14
2.3. La commande locale, l'information préalable par site, la formation éventuelle et l'analyse des risques .....	14
2.4. Les critères de priorisation de traitement des demandes.....	15
2.5. La transmission des prévisions annuelles et budgétaires des quantités de Combustible distribuées par station.....	15
2.6. La programmation locale des entrées pour le Combustible .....	16
2.7. Les situations dérogatoires aux processus de programmation locale des entrées pour le Combustible.....	17
2.8. Les modalités pratiques d'entrée/sortie du site, la circulation sur le site.....	18
2.9. La gestion des incidents .....	18
<b>3. Fourniture de Combustible .....</b>	<b>19</b>
<b>4. Modalités pratiques de commande de la prestation de fourniture de Combustible .....</b>	<b>19</b>
4.1. La demande du Candidat.....	19
4.2. Le processus de commande de fourniture de Combustible via l'Offre industrialisée .....	20
<b>5. Modalités financières .....</b>	<b>21</b>
5.1. Les modalités de tarification.....	21
5.2. Les principes de facturation de l'Offre industrialisée .....	24
5.3. Des exemples types de tarifs .....	24
<b>ANNEXE A : Contrat applicatif de l'Offre industrialisée .....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE B : Liste des sites comportant des installations d'approvisionnement en combustible et caractéristiques techniques des installations .....</b>	<b>28</b>
<b>ANNEXE C : Tarifs de Pilotage par site pour l'horaire de service 2026 .....</b>	<b>29</b>

## Glossaire et abréviations utilisées dans le présent document et ses annexes

- Accès en autonomie : Le Candidat peut accéder directement aux Installations simples d'accès depuis/vers le Réseau Ferroviaire sous réserve de la visite préalable du site et de la connaissance du DLES,
- Accès et service en autonomie : Désigne l'Accès en autonomie aux Installations simples d'accès et de la possibilité pour le Candidat d'effectuer un Service en autonomie,
- Bordereau : Désigne le formulaire pour la fourniture de Combustible par SNCF Combustible qui est commun aux prestations d'accès aux installations de distribution de sable et de fluides et aux passerelles de visite de toiture et doit être rempli lorsque le matériel roulant n'est pas équipé de Puces RFID.
- Candidat : Désigne, aux termes de l'article L2122-11 du Code des transports, une Entreprise Ferroviaire, un regroupement international d'Entreprises Ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'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,
- Combustible : Terme générique qui désigne le Gazole et/ou le B100 lorsque celui-ci est proposé
- Combustible B100 : Désigne un combustible qui répond aux spécifications techniques définies par l'arrêté du 29 mars 2018 « relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100 ». Les conditions de son utilisation sont précisées dans le Code des Douanes.
- Document Local d'Exploitation et de Sécurité ou DLES : Désigne le document local établi et géré par l'exploitant du site. Il précise pour chaque site, la consistance et les caractéristiques des installations ferroviaires exploitées par SNCF Voyageurs, les règles et les conditions d'exploitation en sécurité des Installations et les particularités locales. Le terme générique DLES sera utilisé dans tout le document pour désigner le document propre à chaque site, qui peut être également une Consigne Locale d'Exploitation (CLE) ou toute autre dénomination locale,
- Dépôt ou Site : Site où se trouvent les Installations (par exemples : dépôt traction, centre d'entretien, gare, ...),
- Entreprise Ferroviaire ou 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.
- Engin Moteur ou EM : Véhicule ferroviaire disposant de ses propres moyens de traction,
- Exploitant d'Installations de Service (EIS) : Désigne, aux termes de l'article préliminaire du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, toute entité publique ou privée chargée d'exploiter une ou plusieurs installations de service qu'elle en soit ou non propriétaire ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services mentionnés à l'article 2 du décret 2012-70 modifié, quelle que soit son activité principale. Les fonctions d'exploitant d'installation de service peuvent être, pour une même installation de service, exercées par plusieurs entités ou entreprises ;

- Gazole Ferroviaire ou Gazole : Gazole non routier (GNR) ou tout gazole à utiliser pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le réseau ferré qui serait indiqué dans le Code des Douanes en application de la loi de finances, avec sa TICPE associée.
- Inspection Commune Préalable ou ICP : Visite obligatoire dans le cadre du Code du travail (Article R4512-2 et s.) pour identifier les risques éventuels liés à la coactivité sur un site,
- Installations ou Installations de service : Désigne, quel qu'en soit le propriétaire, l'installation mentionnée à l'article 1er i) du Décret n°2012-70 modifié, à savoir, au titre de la présente Offre, les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture de Combustible dans ces infrastructures, y compris les terrains, bâtiments et équipements, qui a été spécialement aménagée, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services mentionnés à l'article 2 du Décret précité. Dans la présente Offre, elles désignent l'ensemble des Installations de service listées en annexe B.
- Installation ou équipement non directement accessible depuis/vers le RF : Installation ou équipement nécessitant de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien et/ou de réaliser des déplacements complexes (par exemple de type « manœuvre en Z »). Pour accéder à ce type d'installation ou d'équipement, ou en partir, la prise en charge du conducteur du Candidat est obligatoire durant tous les déplacements de son EM sur le site,
- Installation ou équipement simple d'accès depuis/vers le RF : Installation ou équipement situés dans un site hors technicentre et où les déplacements sont simples. L'Accès en autonomie y est possible et la prise en charge du conducteur du Candidat n'est réalisée qu'à sa demande expresse ou en cas d'incident,
- Offre de référence ou Offre: Document établi pour chaque horaire de service et contenant les informations sur l'accès aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible selon le système de fourniture manuelle (ci-après l'« Offre générique ») ou sous condition d'équipement compatible des engins ferroviaires (ci-après l'« Offre industrialisée ») ainsi que les informations sur la tarification de leur utilisation,
- Pilotage : Désigne le guidage, réalisé exclusivement par du personnel autorisé de SNCF Voyageurs, du conducteur du Candidat dans la manœuvre de son Engin Moteur depuis l'entrée du Site jusqu'à sa sortie, dès lors que celui-ci se déplace sur l'emprise du Dépôt. Le point de prise en charge pour le Pilotage est l'entrée du Site, telle que précisée dans le DLES du Dépôt.
- Prestation assistée : Le personnel de l'UP assure toutes les prestations du service de base (fourniture de Combustible, pilotage, prestation d'approvisionnement en combustible des matériels roulants, ...),
- Prestation semi-assistée : Sur les Installations ou équipements simples d'accès depuis/vers le RF, le Candidat demande à bénéficier d'un Accès en autonomie et de l'approvisionnement en combustible par le personnel de l'UP,
- PSEF : Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires, entité au sein de SNCF Réseau, interlocutrice des Candidats pour toute demande de services dont ils ont besoin. La PSEF assure l'interface avec les autres Candidats pour l'accès aux installations de services décrites dans l'Offre de Référence au titre du droit d'accès des Candidats.
- Puce RFID : Dispositif à fixer à proximité du bouchon du réservoir d'un EM, qui est identifié par radiofréquence (Radio Frequency Identification Devices) et permet d'associer automatiquement les litres de Combustible délivrés au numéro de l'engin,

- Réseau Ferroviaire ou RF : Le Réseau Ferroviaire est composé du Réseau Ferré National et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux installations de service ou celles desservant ou pouvant desservir plus d'un client final, conformément à l'article L2122-1 du code des transports,
- Réseau Ferroviaire National ou RFN : La consistance du RFN est fixée par le décret n° 2002-1359 du 13 novembre 2002,
- Responsable local de la station ou RLS : Agent de l'UP représentant SNCF Combustible et interlocuteur du Candidat,
- Service en autonomie : Il s'agit de la possibilité proposée au Candidat de se servir lui-même du Combustible au pistolet de distribution après l'activation de ce dernier par le personnel de l'UP,
- SNCF Combustible : Direction au sein de SNCF Voyageurs en charge de l'exploitation des Installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible présentes dans l'offre de référence de SNCF Voyageurs,
- Station-service : Installation de ravitaillement en combustible accessible à toutes les Entreprises Ferroviaires et Candidats, pour y obtenir la prestation régulée de fourniture de Combustible. Les Stations-service comportent des stockages d'une taille suffisante pour y garantir la fourniture du Combustible commandé dans le respect des règles, ainsi que des compteurs qui permettent de mesurer les quantités distribuées en vue de leur facturation.
- Unité de production ou UP : Représentant local de SNCF Combustible exécutant la prestation de ravitaillement en combustible sur site.

## PREAMBULE

### Introduction

SNCF Voyageurs est une Société Anonyme (SA) du Groupe Public Unifié (GPU) constitué au 1er janvier 2021 en application de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (Loi n° 2018-515).

Son siège social est situé 1 rue Camille Moke 93200 Saint Denis.

SNCF Voyageurs a une double mission :

- Il est opérateur de transport ferroviaire et routier de voyageurs,
- Il est exploitant d'installations de service et notamment des infrastructures de ravitaillement en combustible ; à ce titre, il est fournisseur des prestations d'accès à ces Installations et aux services qui y sont offerts, conformément aux dispositions de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (Directive 2012/34), du Règlement 2017/2177, du code des transports et du Décret n° 2012-70 modifié par le Décret n° 2021-776 du 16 juin 2021 (Décret 2012-70).

Au sein de SNCF Voyageurs, la direction SNCF Combustible est chargée de l'activité d'exploitant des Installations de service et publie une Offre de référence. Elle dispose d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible conformément à l'Article L2123-3-7 du code des transports.

Dans la suite du document, « SNCF Voyageurs » désigne SNCF Voyageurs en tant qu'EIS.

## Objet, publication et validité du document

Au sein de l'Offre de référence 2026 SNCF Combustible, l'Offre industrialisée relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible sous condition d'équipement compatible des engins ferroviaires (à l'aide de puces RFID) a pour objet de définir la nature et les conditions de fourniture de ces prestations par SNCF Combustible aux Candidats pour le service horaire 2026 en application des dispositions de la Directive 2012/34/UE, du Règlement 2017/2177, du Code des transports et des décrets n°2003-194 et n°2012-70 en vigueur à la date de publication de l'Offre de référence 2026.

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

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

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

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

L'Offre est publiée annuellement conformément aux dispositions de l'article L. 2123-3-2 du code des transports en vigueur à sa date de publication.

Elle est accessible en français sur le site internet de la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) et le document de référence du réseau ferroviaire auquel l'installation est reliée indique l'adresse de ce site.

L'Offre est valable pour **le service horaire 2026 du 14 décembre 2025 au 12 décembre 2026**. Elle pourra être révisée en tant que de besoin, après son entrée en vigueur en cas de modifications législatives, réglementaires ou de décisions de l'Autorité de Régulation des Transports (ci-après « l'ART »).

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

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

L'ensemble de l'Offre générique et de l'Offre industrialisée constitue l'Offre de référence 2026 de SNCF Voyageurs pour la fourniture de combustible dans ses installations.

## Contact pour la commande et la réalisation des prestations régulées

### Contact pour la commande des prestations régulées

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

Cette instance est principalement chargée :

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

Les Candidats doivent prendre contact par écrit (lettre, ou courriel) auprès de la PSEF pour toute demande de renseignement concernant lesdites prestations, ainsi que pour toute commande de prestations.  
Aucune demande effectuée directement auprès d'un autre interlocuteur ne sera prise en compte.

Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires  
Campus Rimbaud  
12 rue Jean-Philippe Rameau  
CS 80001  
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Téléphone : (+ 33) (0)9 80 98 03 29

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

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

**En revanche, la PSEF ne se substitue pas aux contacts opérationnels indispensables à la réalisation des prestations ou à l'accès aux installations régulées, notamment pour le processus de commande locale (Cf. point 2.3 de l'Offre).**

### Contact pour la réalisation des prestations régulées

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

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

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

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

## Site internet de la PSEF

### Objet du site

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

Il comprend toute la documentation utile par horaire de service.

### Principe de mise à jour

Ce document est publié une fois par an.

La description des caractéristiques techniques des installations, publiée dans les conditions indiquées au point 1.1 de l'Offre, peut faire l'objet de mises à jour en cours de service, en tant que de besoin, pour tout complément ou correction éventuelle.

Les Candidats ayant déjà présenté une demande d'accès ou de fourniture d'un ou de plusieurs services dans une Installation concernée par la mise à jour, seront informés par la PSEF en temps utile de tout changement significatif dans la description de celle-ci.

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

### Système d'abonnement aux actualités

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

## DETAIL DE L'OFFRE INDUSTRIALISEE

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

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

#### 1.1. Les Installations de services

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

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

Dans une perspective pluriannuelle, il est précisé, qu'à date, cette liste ne devrait pas subir de modification notable pour le service horaire suivant.

Les caractéristiques techniques détaillées de ces installations sont également disponibles dans l'annexe B. L'annexe B distingue également les Installations simples d'accès depuis/vers le RF où le Pilotage n'est normalement pas réalisé (sauf demande expresse du conducteur ou incident), et les Installations non directement accessibles depuis/vers le RF où le Pilotage est obligatoire.

L'annexe B renvoie au site de la PSEF (<http://www.psef.sncf-reseau.fr>).

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

SNCF Voyageurs 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 à transmettre sa demande d'habilitation à la PSEF (Nom, Prénom, adresse mail, société).

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

## 1.2. Les prestations régulées

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

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

...

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

Soit pour la présente Offre :

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

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

Les Candidats peuvent y bénéficier, au choix :

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

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

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

Toutefois, le Candidat peut, s'il en exprime le souhait, réaliser lui-même, après avoir été formé, un Service en autonomie sous réserve d'une formation ad hoc pour l'approvisionnement en Combustible décrite au point 1.2.4. ci-après.

### **1.2.3 Fourniture de Combustible : nature du produit proposé**

Jusqu'à la fin de l'horaire de service 2021, les Stations-service exploitées par SNCF Combustible ne délivraient qu'un seul Combustible : le Gazole, dont les particularités varient selon la saisonnalité.

Le Combustible proposé dans toutes les stations-service de l'ORC est un gazole dont les caractéristiques sont conformes à la norme EN 590. Par ailleurs, il s'agit d'un gazole d'hiver du 1er novembre au 31 mars (température limite de filtrabilité de -15°C maximum) et d'un gazole d'été en dehors de cette période (TLF de 0°C).

En fonction du besoin, lors de la période de plein hiver (c'est-à-dire pour la période allant du 1er décembre au dernier jour de février), SNCF Combustible distribue un Gazole plus particulièrement adapté aux très basses températures dans certaines Stations-service utilisées par les matériels voyageurs situées sur des axes en zones météorologiques sensibles et dont la TLF est de -20 °C. Ce carburant a un coût plus élevé.

La liste de ces Stations-service est donnée dans l'annexe B. Les caractéristiques de ce Gazole dit « grand froid » sont disponibles sur demande.

SNCF Combustible propose également du B100 dans un nombre limité de Stations-service listées à l'ORC tel qu'indiqué dans l'annexe B. et sous condition de respect des arrêtés en vigueur par le Candidat. Le Combustible B100 est composé à 100% d'esters de colza, dont les caractéristiques sont conformes aux spécifications techniques définies par l'arrêté du 29 mars 2018. Il appartient au Candidat de vérifier la compatibilité de ce Combustible avec ses engins moteurs, tant techniquement que fiscalement.

### **1.2.4 Processus de formation pour le Service de Combustible en autonomie :**

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

#### **- Formation théorique**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La transmission d'informations par la puce aux systèmes d'information de SNCF Combustible aux fins de traitement pour la facturation des prestations, est faite dans le respect de la confidentialité des données.

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

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

Lorsqu'un EM équipé de Puces RFID parvient dans une Station-service de SNCF Combustible, le pistolet équipé d'un lecteur de Puces RFID détecte la puce et identifie automatiquement l'engin auquel elle se rapporte. Si cet EM est « valide » (appartient à un Candidat sous contrat avec SNCF Combustible), la pompe de distribution se déclenche et le plein de Combustible peut être réalisé. En cas de défaut de fonctionnement, l'agent du site doit intervenir pour saisir le code du Candidat sur l'automate, et établir un Bordereau papier co-signé.

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

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

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

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

## **2.1. La contractualisation entre le Candidat et SNCF Combustible**

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

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

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

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

La langue applicable pour tout échange ou contact, tant écrit qu'oral, est le français. En particulier, les documents échangés entre le Candidat et SNCF Combustible et ses représentants sont établis en français, le cas échéant selon le ou les formats sollicités par SNCF Combustible. D'autre part, il est demandé à chaque entreprise ferroviaire candidate de fournir son certificat de sécurité pour circuler sur le réseau ferré national.

Toute demande de prestation par un Candidat intervenant avant ou pendant la période d'instruction par l'ART du projet de tarifs de redevances dues au titre des prestations régulées sera enregistrée et traitée par la PSEF. Cependant, en raison de l'instruction du projet, le cas échéant, l'envoi du contrat, actant la réponse faite au Candidat, n'interviendra qu'à l'issue de ladite instruction.

Conformément aux dispositions de l'article 10 du décret n°2012-70, et dans les conditions qui sont précisées au contrat conclu entre SNCF Combustible et le Candidat [article 14 « Confidentialité »], les personnels de SNCF Combustible chargés du traitement des demandes de prestations et de leur réalisation doivent respecter la confidentialité des informations à caractère industriel ou commercial qui leur sont communiquées par le Candidat

et, réciproquement, la même exigence s'impose aux personnels du Candidat pour les informations qui leur sont communiquées par SNCF Combustible.

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

### La première adhésion à l'Offre industrialisée

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

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

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

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

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

### Phase de test de la conformité

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

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

### La commande locale

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

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

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

### L'information préalable par site

Lors d'une visite de site, l'UP présente les installations qui le composent et fournit une analyse des risques (cf. paragraphe suivant). L'UP remet et commente tous les documents opérationnels et/ou techniques, dont le DLES

applicable au site. Ce document reprend la description du site, de ses installations, des organisations de la concomitance d'activité ferroviaire entre les Candidats sur le site et les échanges entre le Candidat entrant et l'UP. Le Candidat est responsable de la transmission de l'ensemble des informations fournies par l'UP aux conducteurs susceptibles de venir sur le site concerné.

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

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

### L'analyse de risques

Conformément aux dispositions de l'article L.4121-5 du Code du Travail, qui institue une obligation de coopération entre employeurs pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs, avant de pouvoir effectivement bénéficier des services fournis sur les sites, SNCF Voyageurs et le Candidat, en leur qualité d'employeurs, s'assurent de la communication mutuelle des documents et informations utiles à l'analyse des risques liés aux opérations effectuées et procèdent pour chaque site à une Inspection Commune Préalable. A cette occasion, les représentants du Candidat et de SNCF Combustible se communiquent toutes les informations utiles à la réalisation des prestations (besoins spécifiques du Candidat, nom des interlocuteurs du Candidat, heures d'ouverture du site...) et à la prévention des risques.

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

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

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

## 2.4. Les critères de priorisation de traitement des demandes

L'UP traite les demandes qui lui sont adressées dans l'ordre des priorités suivantes :

- 1° demandes au titre des offres industrialisées par ordre d'arrivée
- 2° demandes au titre des offres génériques par ordre d'arrivée des demandes d'entrées programmées
- 3° demandes d'entrées non programmées par ordre d'arrivée toutes offres confondues
- 4° demandes d'entrées inopinées par ordre d'arrivée toutes offres confondues

## 2.5. La transmission des prévisions annuelles et budgétaires des quantités de Combustible distribuées par station

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

### 2.5.1. Prévision annuelle anticipée

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

A défaut de disposer de cette prévision, la fourniture aura lieu selon le dispositif « manuel », c'est-à-dire avec signature de Bordereau papier. En outre, si le Candidat ne remédie pas à l'absence de fourniture de cette prévision pour le prochain service, dans le délai d'1 semaine à compter de la mise en demeure qui lui est envoyé par lettre recommandée avec accusé de réception, SNCF Combustible se réserve la possibilité de ne pas mettre en place l'Offre industrialisée pour le Candidat sur le service A+1 (l'Offre générique pouvant s'y substituer).

### 2.5.2. Prévision annuelle budgétaire

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

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

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

## 2.6. La programmation locale des entrées pour le Combustible

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

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

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

Si le Candidat souhaite bénéficier de prestations d'autres offres de référence, pour un accès à des installations présentes sur le même site, il est invité à formuler des demandes séparées.

### Procédure de coordination

Aux fins de coordination des demandes concurrentes, dans l'hypothèse où la demande d'un Candidat ne pourrait être satisfaite (plusieurs demandes d'accès ou de service en conflit ou demande concernant une capacité déjà attribuée), l'UP fait de son mieux pour répondre aux demandes, grâce au dialogue et à la coordination avec les

Candidats concernés, sous réserve que cela ne nécessite pas d'investissements supplémentaires en ressources ou en installations. L'UP étudiera notamment les possibilités d'accueil à un autre créneau horaire dans le Dépôt et, dans la mesure du possible, proposera un nouveau créneau dans les 24 heures suivant le jour initialement demandé par le Candidat à condition que l'installation soit opérationnelle.

### **Critères de priorité**

Dans le cas où les demandes concurrentes ne peuvent pas être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination citée ci-dessus, l'UP retient comme critères de priorité l'ordre chronologique d'arrivée des demandes comme suit :

- 1° demandes au titre des offres industrialisées par ordre d'arrivée (feuilles de rentrée types)
- 2° demandes au titre des offres génériques par ordre d'arrivée des demandes d'entrées programmées
- 3° demandes d'entrées non programmées par ordre d'arrivée toutes offres confondues
- 4° demandes d'entrées inopinées par ordre d'arrivée toutes offres confondues

## **2.7. Les situations dérogatoires aux processus de programmation locale des entrées pour le Combustible**

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

### **2.7.1. Entrée non programmée**

Pour toute demande d'entrée sur site repris à l'Offre de SNCF Combustible ayant fait l'objet d'une commande locale pour la fourniture de Combustible (2.3) mais non conforme au processus de programmation locale défini dans le point 2.6 ci-dessus, la demande du Candidat sera traitée dans les meilleurs délais selon les critères de priorité définis au 2.4.

### **2.7.2. Entrée inopinée**

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

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

Dans l'hypothèse d'un besoin tout à fait imprévu du Candidat, l'entrée est soumise aux délais de disponibilité des installations du site objet de la demande et la fourniture peut être contingentée en fonction des quantités de Combustible disponibles compte-tenu des besoins éventuellement déjà exprimés par les Candidats selon les modalités prévues pour la programmation locale de l'Offre. L'UP traite la demande selon les critères de priorité définis au 2.4 et informe le Candidat, au moment de son entrée sur le site, du délai approximatif du traitement de sa demande de prestation de fourniture de Combustible.

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

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

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

La conduite de l'EM est assurée par le conducteur désigné du Candidat et une prestation de Pilotage est mise en œuvre pour la prise en charge de l'EM dans les cas suivants :

- Lorsque l'Installation est non directement accessible depuis/vers le Réseau Ferroviaire,
- Lorsque l'Installation est simple d'accès depuis/vers le Réseau Ferroviaire, et lorsque le Candidat l'a expressément demandé (mention au Bordereau).

Le conducteur du Candidat est alors pris en charge localement par un représentant de l'UP, et ce depuis les points remarquables d'entrée ou de sortie du site repris dans le DLES, y compris pendant l'exécution des prestations.

Dans les autres cas où il n'y a pas de prise en charge de l'EM, le conducteur du Candidat déplace son engin sur le site en se conformant aux prescriptions reprises dans le DLES qui lui auront été préalablement présentées par son entreprise, et sous sa propre responsabilité.

Dans le cas où le Candidat aurait commandé conjointement des Prestations relevant de l'Offre de Référence SNCF Combustible et des prestations relevant des offres de référence de maintenance de SNCF Voyageurs ou de Fret SNCF, nécessitant également la prise en charge des EM, alors le Pilotage sera facturé une seule fois, aux tarifs et conditions du service de prise en charge et mouvement des matériels roulants de l'offre de référence de maintenance concernée (l'annexe B indique pour chaque Installation la (ou les) offre(s) de référence de maintenance qui y proposent des prestations).

## 2.9. La gestion des incidents

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

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

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

En cas notamment d'indisponibilité du conducteur du Candidat, et si les circonstances les y obligent (EM bloquant l'utilisation des voies de sortie par exemple), le Candidat autorise les employés de l'UP à mettre en véhicule l'EM du Candidat et à le tirer vers une voie de terre-plein en attendant un conducteur de relève. A cet effet, le Candidat devra veiller à ce que la documentation technique nécessaire à la mise en véhicule soit toujours disponible à bord de ses EM ou l'avoir communiquée au préalable à l'UP.

Dans ce cas, le Candidat sera redevable envers SNCF Voyageurs des frais supplémentaires générés par le dégagement du matériel roulant et son immobilisation sur voie de terre-plein suivant les principes de tarification du point 5 de la présente Offre.

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

### 3. Fourniture de Combustible

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

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

Le combustible fourni par SNCF Combustible est du Combustible qui répond aux spécifications de raffinage, conformément à la norme européenne en vigueur.

### 4. Modalités pratiques de commande de la prestation de fourniture de Combustible

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

- une demande du Candidat qui donne lieu à la signature par le Candidat et SNCF Voyages d'un contrat (annexe A) valable pour les sites listés en annexe B à la présente Offre,
- une commande locale en application de ce contrat, permettant de gérer l'entrée sur un site entre le Candidat et SNCF Combustible, par la communication du DLES et le cas échéant par la mise en place d'un plan de prévention,
- la fourniture des prévisions annuelle anticipée et annuelle budgétaire des quantités de Combustible souhaitées par nature et par station (cf. point 2.5 ci-dessus),
- la programmation locale des entrées des EM sur chaque site concerné (cf. point 2.6 ci-dessus).

#### 4.1. La demande du Candidat

La demande du Candidat doit être exprimée à la PSEF et donne lieu à l'établissement d'un contrat avec SNCF Voyages. La PSEF lui répond dans les cinq (5) jours ouvrés à compter de la date de réception de la demande.

##### 4.1.1 Première adhésion l'Offre industrialisée

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

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

Lors d'une première adhésion, la PSEF établit le contrat signé par le Candidat et SNCF Combustible lorsque le Candidat confirme son souhait d'adhérer à l'Offre industrialisée et avant que SNCF Combustible ne lui fournisse les Puces RFID dans les conditions prévues au 2.2. A cette occasion, le Candidat fournit à la PSEF une prévision annuelle anticipée de ses besoins (cf. 2.5.1 ci-dessus).

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

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

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

#### **4.1.2 Adhésions suivantes à l'Offre industrialisée**

Neuf mois avant l'entrée en vigueur du service souhaité, le Candidat adresse à la PSEF une prévision annuelle anticipée de ses besoins (cf. 2.5.1 ci-dessus).

Au plus tard au 31 juillet précédent le service visé, le Candidat devra fournir à la PSEF sa prévision annuelle budgétaire (cf. 2.5.2 ci-dessus).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.2. Le processus de commande de fourniture de Combustible via l'Offre industrialisée**

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

<b>30 avril avant le précédent service de A+1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmission à la PSEF de la prévision annuelle anticipée des quantités de combustible envisagées, par nature et si possible par site</li> </ul>
<b>31 juillet précédent le service de A+1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmission à la PSEF de la prévision annuelle budgétaire des quantités de combustible envisagées exprimées par nature et site par site</li> </ul>

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

## 5. Modalités financières

### 5.1. Les modalités de tarification

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

- Le tarif correspond à la rémunération des prestations dites régulées au sens du décret n°2012-70. Cette rémunération est liée au coût de la prestation SNCF Combustible, calculé d'après le degré d'utilisation réelle, conformément à l'article 3 du décret susmentionné.
- SNCF Combustible a retenu une méthode de tarification dite de « Cost + ». Cette méthode consiste à prendre en compte l'ensemble des coûts afférents à la prestation SNCF Combustible.
- Le tarif de la prestation Combustible de SNCF Combustible résulte de la division de l'ensemble des coûts annuels de la prestation vendue par SNCF Combustible projeté sur l'année de l'horaire de service concerné par le volume d'unités d'œuvre projeté sur cette même année.
- Le tarif des prestations de formation est basé sur le coût moyen complet d'un agent habilité à assurer cette formation. Ce coût est proportionnel à la durée de la formation (1/2 journée pour la formation théorique générale et 1/2 journée pour la formation pratique par site souhaité). Il est indépendant du nombre de formateurs formé, dans la limite de 5 formateurs.
- Information sur les systèmes de réductions : SNCF Combustible ne propose pas de système de réduction dans la présente Offre.

- Compte tenu du délai de préparation, d'instruction de l'ART et de publication, les tarifs de l'année A+1 sont calculés en août de l'année A à partir du réalisé de l'année A-1 (dernier exercice comptable complet disponible), d'éléments budgétaires de l'année A, de projections sur l'année A+1 et de la prise en compte d'hypothèses macroéconomiques pour A+1.
- Les tarifs ne sont exécutoires qu'après avis conforme de l'ART.
- Le tarif unitaire est ensuite facturé selon l'utilisation réelle effectuée par le Candidat.
- Ces tarifs sont élaborés en fonction des contraintes environnementales, réglementaires et du coût des matières connu au moment de leur élaboration.

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

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

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

Prestations réalisées		Tarifs 2026		
Fourniture de gazole	Sur demande, sans approvisionnement par le personnel de l'UP, sous conditions de formation et sauf incident	Coût de la station service	Tous types d'installations	0,121 €/litre (*)
		Coût de fourniture du combustible livré		Coût gazole enlevé + fiscalité + 0,025 €/litre
				Coût B100 transporté + fiscalité + 0,005 €/litre
Service en autonomie	Sur demande, sans approvisionnement par le personnel de l'UP, sous conditions de formation et sauf incident	Coût du Pilotage	Installations simples d'accès	Néant
			Installations non directement accessibles	Obligatoire Prix par prestation à la station (voir annexe C)
		Coût du service	Tous types d'installations	Néant
Service en prestation semi-assistée	Sans Pilotage mais avec approvisionnement par le personnel de l'UP	Coût du Pilotage	Installations simples d'accès uniquement	Néant
		Coût du service		0,043 €/litre
Service en prestation assistée	Avec Pilotage et avec approvisionnement par le personnel de l'UP	Coût du Pilotage	Installations non directement accessibles	Obligatoire Prix par prestation à la station (voir annexe C)
		Coût du Pilotage	Installations simples d'accès	Sur demande expresse ou en cas d'incident Prix par prestation à la station (voir annexe C)
		Coût du service	Tous types d'installations	0,043 €/litre

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

Formation théorique au Service en autonomie (commune à toutes les installations)		311 €/formation
Formation pratique au Service en autonomie (spécifique à chaque Installation)		177 €/formation

**Le coût de la fourniture de Combustible comprend :**

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

Concernant le coût de fourniture du Gazole livré :

Le prix auquel SNCF Combustible achète le Gazole à ses fournisseurs, révisable mensuellement, est fonction de :

- la moyenne mensuelle, pour le mois de livraison, des cotations hautes du PLATT'S retenu par site d'enlèvement exprimées en Dollar par Tonne (\$/t) et de la moyenne mensuelle des cours de l'euro en dollar,
- la fiscalité (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques applicable au Gazole Ferroviaire, redevance du Comité Professionnel des Stocks Stratégiques Pétroliers et surcoût des 8% de biocarburant incorporé relatif à la Taxe Incitative Relative à l'Incorporation de Biocarburants)

- les frais des fournisseurs pour chaque point d'enlèvement.

SNCF Combustible ajoute au prix moyen d'achat du gazole les coûts de gestion des approvisionnements et du transport de la matière depuis les points d'enlèvement (dépôt/raffinerie) jusqu'aux stations-service ferroviaires.

#### Concernant le coût de fourniture du B100 livré :

Le prix auquel SNCF Combustible achète le B100 à ses fournisseurs, révisable mensuellement, est fonction de :

- la moyenne mensuelle, pour le mois de livraison, des cotations hautes du PLATT'S retenu par site d'enlèvement exprimées en Dollar par Tonne (\$/t) et de la moyenne mensuelle des cours de l'euro en dollar,
- la fiscalité (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques),
- le surcoût du bio par rapport au Platt's,
- les frais des fournisseurs pour chaque point d'enlèvement,
- le prix du transport du point d'enlèvement à la station-service.

SNCF Combustible ajoute au prix d'achat du B100 les coûts de gestion des approvisionnements en B100.

De ce fait, SNCF Combustible ne connaît les tarifs de la matière livrée, gazole comme B100, du mois M qu'en début de mois M+1 et les publie alors sur le site de la PSEF.

En résumé, pour un mois donné :

- le montant du gazole fourni par SNCF Combustible correspondra au prix d'achat moyen du gazole enlevé et de sa fiscalité majoré des coûts de gestion des approvisionnements et de transport de SNCF Combustible, communiqués dans les tarifs mensuels publiés sur le site Internet de la PSEF,

- le montant du B100 fourni par SNCF Combustible dans chaque station concernée correspondra au prix d'achat du B100 livré par le fournisseur, majoré des coûts de gestion des approvisionnements de SNCF Combustible, communiqués dans les tarifs mensuels sur le site Internet de la PSEF.

Ces résultats servent de base à la facturation de l'ensemble des Candidats par produit pour le mois donné.

Ce processus explique pourquoi le tarif ne peut être publié à l'avance : les coûts matière sont dépendants de l'évolution des marchés, et il s'agit de surcroît de matières dont la volatilité des cours est avérée.

Pour connaître l'orientation des anticipations du marché pétrolier quant aux prix futurs des 2 combustibles qui en dépendent, les Candidats peuvent se référer aux marchés à terme du pétrole, comme les indices Platt's ou ICE. L'accès aux indices Platt's étant payant, pour avoir une estimation des prix, il est également possible de se référer aux cours ICE (à titre d'information, référence Low Sulphur Gasoil futures : <https://www.theice.com/products/34361119/Low-Sulphur-Gasoil-Futures/data>), étant précisé que des écarts quoique modestes existent entre les 2 indices.

#### **Le coût du Pilotage :**

Lorsqu'une prestation de Pilotage est réalisée, son coût n'est facturé qu'une seule fois, selon les conditions décrites au paragraphe 2.8, quelles que soient les différentes prestations réalisées par SNCF Voyages lors d'une même entrée. Les Installations simples d'accès bénéficient d'une prestation de Pilotage sur demande ou en cas d'incident à coût distinct de celui des Installations non directement accessibles.

En cas d'entrée inopinée (cf. 2.7.2), une prestation de Pilotage sera obligatoirement réalisée par le représentant de SNCF Combustible.

Le coût du pilotage sur les différentes Stations-service se rapporte à une seule formule de prise en charge proposée pour les sites listés en annexe B à la présente Offre et dont le coût dépend du site :

- Prise en charge du conducteur de l'engin uniquement pour l'approvisionnement en Combustible.

L'annexe C détaille les coûts de pilotage pour chaque site.

Lorsque le Candidat a commandé conjointement des prestations de maintenance relevant d'un autre exploitant d'installations de service présentes sur le même site, le tarif du Pilotage pour toutes ces prestations, combustible

compris, sera celui communiqué dans l'offre de référence de cet exploitant, telle qu'indiquée pour chaque Station-service en annexe B de la présente Offre.

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

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

Dans un souci de transparence, SNCF Combustible :

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

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

## 5.2. Les principes de facturation de l'Offre industrialisée

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

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

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

## 5.3. Des exemples types de tarifs

### Exemple 1 (en service en autonomie)

Un Candidat X passe un contrat 2026 pour de la fourniture de Gazole. Il vient à deux reprises dans une installation (exemple Blainville) simple d'accès, en ayant bénéficié de la formation approvisionnement, au mois de mars 2026 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 6 967,8 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	889,35 € (7 350l x 0,121 €/l)
- fourniture de Gazole (matière livrée) :	6 078,45 € (7 350l x 0,827 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,827 €/l (dont 0,026 €/l de transport)</i>	

Le coût de formation au service en autonomie est de 177 € HT au titre de la formation pratique sur site, auquel s'ajoutera 311 € HT si le Candidat n'a pas encore suivi la formation théorique.

La prestation de Service en autonomie fera économiser au Candidat 328 € pour 2 pleins sur le mois de mars 2026, par rapport à une prestation assistée.

### **Exemple 2 (en service en autonomie)**

Un Candidat X passe un contrat 2026 pour de la fourniture de Gazole. Il vient à deux reprises dans une installation (exemple Belfort) non directement accessible, en ayant bénéficié de la formation approvisionnement, au mois de mars 2026 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 7 139 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	889,35 € (7 350l x 0,121 €/l)
- fourniture de Gazole (matière livrée) :	6 078,45 € (7 350l x 0,827 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,827 €/l (dont 0,025 €/l de transport)</i>	
- Pilotage :	171,2 € (2 x 85,6 € tarif publié)

Le coût de formation au Service en autonomie est de 177 € HT au titre de la formation pratique sur site, auquel s'ajoutera 311 € HT si le Candidat n'a pas encore suivi la formation théorique. La prestation de Service en autonomie fera économiser au Candidat 328 € pour 2 pleins sur le mois de mars 2026, par rapport à une prestation assistée.

### **Exemple 3 (en prestation semi-assistée)**

Un Candidat X passe un contrat 2026 pour de la fourniture de Gazole. Il vient à deux reprises dans une installation (exemple Blainville) simple d'accès au mois de mars 2026 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 7 283,85 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	889,35 € (7 350l x 0,121 €/l)
- fourniture de Gazole (matière livrée) :	6 078,45 € (7 350l x 0,827 €/l)

*sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,827 €/l (dont 0,025 €/l de transport)*

- coût du service (approvisionnement en combustible des matériels roulants par le personnel de l'UP) :

316,5 € (7 350l x 0,043 €/l)

Le choix du service en prestation semi-assistée fera économiser au Candidat 77,8 € (38,9 € x 2 visites) du fait de l'absence de Pilotage lors de l'accès à l'installation, par rapport à une prestation assistée.

### **Exemple 4 (en prestation assistée)**

Un Candidat X passe un contrat 2026 pour de la fourniture de Gazole. Il vient à deux reprises dans une installation (exemple Blainville) simple d'accès au mois de mars 2026 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 350 litres (4 100l la première fois et 3 250l la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 7 361,65 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	889,35 € (7 350l x 0,121 €/l)
- fourniture de Gazole (matière livrée) :	6 078,45 € (7 350l x 0,827 €/l)
<i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,827 €/l (dont 0,025 €/l de transport)</i>	
- Pilotage :	77,8 € (2 x 38,9 € tarif publié)
- coût du service (approvisionnement en combustible des matériels roulants par le personnel de l'UP) :	
	316,05 € (7 350l x 0,043 €/l)

### **Exemple 5 (en prestation assistée)**

Un Candidat X passe un contrat 2026 pour de la fourniture de Gazole. Il vient à deux reprises dans une installation (exemple Belfort) non directement accessible au mois de mars 2026 et fait le plein de ses locomotives à hauteur de 7 455,05 litres (4 100L la première fois et 3 250L la deuxième fois).

La facturation est la suivante : 6 321,35 € HT au Candidat, dont

- accès à la station-service :	889,35 € (7 350l x 0,121 €/l)
- fourniture de Gazole (matière livrée) :	6 087,45 € (7 350l x 0,827 €/l) <i>sur la base d'une hypothèse de tarif Platt's de 0,827 €/l (dont 0,025 €/l de transport)</i>
- Pilotage :	171,2 € (2 x 85,6 € tarif publié)
- coût du service (approvisionnement en combustible des matériels roulants par le personnel de l'UP) :	316,05 € (7 350l x 0,043 €/l)

## **ANNEXE A : Contrat applicatif de l'Offre industrialisée**

*(Voir document joint)*

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

*Document consultable sur le site internet de la PSEF*

## ANNEXE C : Tarifs de Pilotage par site pour l'horaire de service 2026

Station	DA/ NDA	Coût de pilotage (€)
BLAINVILLE	DA	38,9
BRIANCON	DA	31,6
BRIVE	DA	37,8
CAPDENAC	DA	38,8
CHALON-SUR-SAONE	DA	30,5
CHARTRES	DA	34,3
LAON	DA	37,3
LILLE	DA	37,6
LAROCHE	DA	33,1
LE HAVRE GARE	DA	26,3
LE MANS	DA	26,0
MOHON	DA	44,6
MONTLUCON	DA	37,4
PANTIN	DA	36,8
PAU	DA	32,2
PERIGUEUX	DA	29,7
PORTES LES VALENCE	DA	40,0
SAINTE BRIEUC	DA	31,3
VIERZON	DA	28,1
SAINTE ETIENNE	NDA	89,4
BELFORT	NDA	85,6
DIJON VILLE	NDA	60,4
ACHERES	NDA	42,9
AMIENS	NDA	86,3
AVIGNON	NDA	116,5
BESANCON	NDA	85,7
BORDEAUX	NDA	73,1
CAEN	NDA	69,8
CALAIS	NDA	72,4
CHALINDREY	NDA	54,2
CHAMBERY	NDA	128,1
CLERMONT FERRAND	NDA	89,4
EPERNAY	NDA	76,3
GRANVILLE	NDA	77,9
GRENOBLE	NDA	84,8
LIMOGES	NDA	68,1
LONGUEAU	NDA	52,4
OURCQ	NDA	113,6
LYON VAISE	NDA	68,4
MARSEILLE	NDA	118,8
METZ	NDA	102,6
MULHOUSE VILLE (PMR)	NDA	72,4
NANTES	NDA	67,7
NEVERS	NDA	74,1
NICE	NDA	79,0
NIMES	NDA	68,6
QUIMPER	NDA	105,3
RENNES	NDA	87,1
SAINTES	NDA	65,0
SOTTEVILLE	NDA	79,8
STRASBOURG	NDA	72,4
TOULOUSE PERIOLE	NDA	83,3
TOULOUSE RAYNAL	NDA	83,3
SAINTE PIERRE DES CORPS	NDA	80,3
VILLENEUVE	NDA	54,7
CHALONS EN CHAMPAGNE	DA	33,7
LE BOURGET	DA	33,7
MULHOUSE NORD	DA	34,5
PERPIGNAN	DA	32,7
SIBELIN	DA	33,7
TERGNIER	DA	33,7
AMBERIEU	NDA	68,3
DIJON PERRIGNY	NDA	66,3
DUNKERQUE	NDA	67,4
LENS	NDA	66,3
MIRAMAS	NDA	66,3
SOMAIN	NDA	67,4
WOIPPY	NDA	67,4
CHOLET	NDA	27,5
AURAY	NDA	34,1
CARHAIX	NDA	35,5