



PJ n° 02 sur 30 dans le cadre de la
saisine du 24 juillet 2020

DOCUMENT DE REFERENCE DE MAINTENANCE DE FRET SNCF POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2020

**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.....	8
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 Pilotage et de manœuvre des Installations de sécurité	12
2.1.3. Les services de maintenance légère (niveaux 1 à 3) réalisés par FRET SNCF.....	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 références stockées en chariot.....	18
2.1.6.1 La fourniture des références stockées en chariot lorsque le Candidat ou son prestataire réalise.....	18
lui-même la maintenance	18
2.1.6.2 La fourniture des références stockées en chariot lorsque FRET SNCF réalise la maintenance	18
2.1.6.3 L'entreposage de pièces sur site, pour les pièces et matériels du Candidat ou des prestataires	19
agissant pour le compte du Candidat	19
2.1.6.4 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 L'approvisionnement (complément) en sable	19
2.1.7.2 La fourniture d'un complément de liquide lave-vitre	20
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	21
2.1.8 Les prestations de nettoyage	21
2.1.8.1 Les opérations de nettoyage extérieur	24
2.1.8.2 Les opérations de nettoyage accidentel	24

2.1.8.3 Les opérations de nettoyage intérieur.....	25
2.1.8.4 Les opérations de nettoyage technique	26
2.1.8.6 La Vidange WC	26
2.1.8.7 Le Détagage.....	26
2.1.9 Autres prestations du service de base	26
2.1.9.1 Le Dégagement du matériel roulant, la manœuvre additionnelle sur la rame, la mise en attente	26
2.2 Les prestations complémentaires	26
2.2.1 La fourniture du courant de traction	27
2.3 Les Prestations connexes	27
2.3.1 Le contrôle technique du Matériel Roulant.....	27
2.4 Les modalités d'accès aux Installations et de réalisation des Prestations.....	27
3 DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE SERVICE.....	28
3.1 LISTE DES INSTALLATIONS.....	28
3.1.1 Les Installations en extérieur (maintenance légère).....	28
3.1.2 Les Installations situées dans des ateliers couverts permettant des Opérations de maintenance	29
légère	29
3.1.4 Les Installations permettant l'approvisionnement en sable des Matériels Roulants et la visite de la toiture des engins moteurs	29
4 TARIFICATION.....	30
4.1 INFORMATION SUR LA TARIFICATION.....	30
4.1.1 Tarification des prestations du service de base	30
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)	30
L'accès aux installations extérieures.....	30
L'accès aux installations intérieures	30
4.1.1.2 Le tarif du service de prise en charge et de mouvement des Matériels Roulants	30
4.1.1.4 Le tarif du reprofilage d'essieux.....	33
4.1.1.5 Le tarif de l'examen de toiture du matériel roulant depuis la passerelle de visite de toiture	33
4.1.1.6 Le tarif des produits consommables nécessaires à la réalisation d'une prestation de maintenance (boulons, huile, graisse, liquides, chiffons,...)	34
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.....	34

4.1.1.8 Le tarif du déplacement sur site de pièces nécessaires aux Opérations réalisées par le Candidat	34
4.1.1.9 Le tarif de l’approvisionnement en sable	34
4.1.1.10 Le tarif d'un complément de liquide lave-vitre.....	34
4.1.1.11 Le tarif d’un complément de liquide de refroidissement	34
4.1.1.12 Le tarif d’un complément d’huile moteur.....	34
4.1.1.13 Le tarif des opérations de nettoyage	35
4.1.1.14 Le tarif des autres prestations du service de base.....	35
4.1.2 Tarification des prestations complémentaires.....	35
4.1.2.1 Le tarif du courant de traction	35
4.1.3 Tarification des prestations connexes	35
4.1.3.1 Le contrôle technique du Matériel Roulant	35
4.2 INFORMATION SUR LES REDUCTIONS.....	35
5 CONDITIONS D’ACCES.....	35
5.1 EXIGENCES LEGALES	35
5.1.1 Les Candidats	35
5.1.2 La contractualisation entre le Candidat et FRET SNCF.....	36
5.1.3 La prise en charge et le mouvement du Matériel Roulant du Candidat.....	37
5.1.4 Les règles de sûreté.....	37
5.2 CONDITIONS TECHNIQUES.....	38
5.2.1 Les Matériels Roulants autorisés	38
5.2.2 La compatibilité des matériels roulants des Candidats avec les infrastructures ferroviaires et les.....	38
Installations destinées à réaliser des Opérations de maintenance légère	38
5.3 FOURNITURE DE SERVICES POUR COMPTE PROPRE.....	40
5.4 SYSTEMES D’INFORMATIONS.....	41
6 ATTRIBUTION DE CAPACITES	41
6.1 DEMANDE D’ACCES OU DE SERVICES	41
6.2 REPONSE AUX DEMANDES.....	43
6.3 INFORMATION SUR LA CAPACITE DISPONIBLE ET LES RESTRICTIONS	44
TEMPORAIRES DE CAPACITE	44
LISTE DES ANNEXES.....	45

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 ne peut être émis qu'après signature du contrat national.
- **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.
- **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, ...)
- **Document de Référence de Maintenance FRET (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.
- **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.
- **Entité en Charge de la Maintenance (ECM)** : Désigne, au sens du règlement UE445/2011, 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 et 3 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 de FRET SNCF, à l'exclusion de toute manœuvre des Véhicules.
- **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 sur 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 D¹ 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.
- **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

¹ 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).

l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure.

- **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.

Nota : FRET SNCF maintient prioritairement du Matériel Roulant ferroviaire de type locomotives et locotracteurs. Sur un nombre limité de sites (Dijon et Lens) il est possible, à titre de dépannage, de maintenir du Matériel roulant Voyageurs de petite taille (2 caisses). Par ailleurs le site de Thionville entretient historiquement certaines séries de Matériel Roulant Voyageurs, automoteurs, Z2, AGC, ..., séries historiquement entretenues à Thionville.

1 INFORMATIONS GENERALES

1.1 INTRODUCTION

FRET SNCF est une Société par Actions Simplifiée (SAS) du Groupe Public Unifié (GPU) constitué au 1^{er} 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, liquide de refroidissement; 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.

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 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 unique et de commercialisation de son Document de Référence 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

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°2 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 l'Offre de Référence Combustible de SNCF Combustible, 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, 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 FRET est valable pour l'Horaire de Service 2020, à compter du 1^{er} janvier 2020 à 00:00 au 12 décembre 2020 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 6.3 de ce Document de Référence.

2 PRESTATIONS

FRET SNCF ne dispose pas d'Installations de service de maintenance de wagon ni d'Installations de service

(IS) réservées à des TGV ou à d'autres types de MR nécessitant des IS Spécifiques.

FRET SNCF ne dispose que d'Installations de maintenance légère.

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 ou de cabine du Matériel roulant, vidange des toilettes à Thionville uniquement, 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, ...)

- 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 :

- Le nettoyage externe des faces latérales et/ou le nettoyage externe des vitres frontales ou le nettoyage de cabine peut être réalisé 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 sur le site de Thionville

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 Roulants de FRET SNCF.

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

- Des raccords entre ses Matériels Roulants et les Installations de FRET SNCF,
- Du programme de l'Installation de vidange des WC (cycle de vidange, rinçage et remplissage),
- Des produits présents dans ses Matériels Roulants 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 figure en Annexe 2a de ce Document.

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 Roulants 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.

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 Pilotage et de manœuvre des Installations de sécurité

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) réalisés par FRET SNCF

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 3² :

- 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 wagons³, 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 (...) sur le site de Thionville uniquement.
- 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.

² En application de la norme FDX 60-000.

³ Les opérations de premier niveau pour les wagons ne sont pas réalisées dans les centres d'entretien, s'agissant d'opérations de surveillance de 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, relaiscontacteurs...) et des dépannages lourds comme des échanges d'organes (essieux / bogies / climatisation / transformateur / pantographe / powerpack-moteur diesel...)
- Des reprofilages des essieux...

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 de Référence 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 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. Dans le cas où le nombre d'essieux liés dépasse le nombre pouvant être traités sur le site, il y aura nécessité de prévoir une opération de démontage des transmissions avant d'effectuer l'opération de reprofilage.

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 2.1.7 de ce Document de Référence.

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 roulants 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'examen réalisé se fait en accord avec les règles définies et appliquées par l'Entité en Charge de la Maintenance du Candidat, responsable des activités externalisées.

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

2.1.6 Les prestations liées aux références stockées en chariot

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, 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

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 références stockées en chariot 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 consommable » figurant dans les formulaires de demande d'accès figurant en Annexes n°1a et 1b 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 références stockées en chariot lorsque FRET SNCF réalise la maintenance

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

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 site d'entretien). Le Candidat doit fournir la(les) pièce(s) 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 site d'entretien. Les modalités pratiques pour réceptionner la livraison 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 révision de pièces.

2.1.6.3 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 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.

2.1.6.4 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 L'approvisionnement (complément) en sable

La manœuvre de la sablière et l'approvisionnement en sable sont assurés, sauf cas particulier, 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 (SiO₂)⁴.

⁴ Conformément aux caractéristiques du sable définies en annexe 1 de la recommandation SAM S 901 de l'EPSF sur le dispositif de sablage.

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 2019, 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.

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, dans les sites équipés et pour les matériels diesel, de fournir un complément de liquide de refroidissement 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 1er juin 2019, 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, dans les sites équipés et pour les matériels diesel, de fournir un complément d'huile moteur 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^{er} juin 2019, 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 ses centres de maintenance, en fonction des installations existantes et des prestataires opérants, les prestations de nettoyage des matériels roulants décrites ci-dessous.

Le nettoyage des matériels roulants a pour but :

- D'offrir au personnel de conduite, du Matériel Roulant en bon état de propreté et d'hygiène, d'éviter l'encrassement et de sauvegarder l'intégrité des revêtements :
 - Le nettoyage extérieur du Matériel Roulant porte sur la carrosserie et les vitres (faces et bouts) ;
 - Le nettoyage intérieur du Matériel Roulant porte sur toutes les parties accessibles à l'agent de conduite (cabine de conduite) ;
- 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 seulement.

<u>Nettoyage Automoteurs / Automotrices</u>		
Code	Type de nettoyage	Thionville
NEF	Nettoyage manuel de l'Extérieur des Faces latérales	X
NEB	Nettoyage Extérieur d'un Bout	X
DE	Décrassage de l'Extérieur	X
NS1	Nettoyages de Service	X
NS4	Nettoyages de Service	X
NS5	Nettoyages de Service	X
NSNSV	Nettoyage de Service Normal + complément Sols + complément vitres	X
MS	Opération Majeure limitée aux Sols	X
MF	Opération Majeure limitée aux Sièges (ou Fauteuils)	X
CRR	Complément d'eau des Réservoirs	X
DETAG_INT	Nettoyage des tags ou fresques intérieurs	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.

<u>Nettoyage Locomotives/ locotracteurs</u>													
Code	Type de nettoyage	Dijon	Grande Synthe	Hendaye	Le Bourget	Lens	Miramas	Modane	Perpignan	Sibelin	Somain	Thionville	Woippy
NEF	Nettoyage manuel de l'Extérieur des Faces latérales	X				X			X			X	
NEB	Nettoyage Extérieur d'un Bout	X				X			X			X	
NV	Nettoyage Extérieur des Vitres d'une cabine de conduite	X				X			X			X	
DN	Décrassage Normal des faces	X				X						X	
DB	Décrassage extérieur d'un Bout	X				X						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	Nettoyage Cabine Approfondi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
NB	Nettoyage du Bogie sous caisse ou déposé	X				X						X	
NC	Nettoyage Courant de l'engin	X				X						X	
ND	Nettoyage de Dessous de caisse	X				X						X	
NCC	Nettoyage de la Cabine de Conduite	X				X						X	
NCM	Nettoyage du ou des Compartiments Moteurs	X				X						X	
NMO	Nettoyage du ou des Moteurs Diesel	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 codification⁵. 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 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.

⁵ La codification des opérations correspond à une abréviation de leur libellé.

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 à 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 ». FRET SNCF procède à l'analyse dans des conditions non-discriminatoires et transparentes. A l'issue du processus, 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 des capacités » de ce Document de Référence. 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

Les opérations de nettoyage extérieur 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 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 (NSNSV).

Le nettoyage approfondi

Le nettoyage approfondi se décline en plusieurs opérations :

- 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) ;
 - Le Nettoyage Cabine Approfondi (NCA) pour les locomotives, locotracteurs.

Les autres opérations de nettoyage intérieur

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

- 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).

2.1.8.6 La Vidange WC

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

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

2.1.8.7 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 ci-dessus)

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 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 complémentaires

La Prestation complémentaire, telle que définie dans l'annexe II point 3 de la directive 2012/34/UE et proposée par FRET SNCF, est la suivante :

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

La Prestation connexe, telle que définie dans l'Annexe II point 4 de la directive 2012/34/UE et proposée par FRET SNCF, est la suivante :

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 des capacités » de ce DRM.

Dans tous les cas, le Bon de Commande précise le créneau horaire dans lequel est prévue l'entrée des Matériels Roullants 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 Bon de Commande.

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.

Pour toute demande d'entrée sur un Site de FRET SNCF ayant fait l'objet d'un Bon de Commande mais non conforme au processus de planification défini dans la partie 6 de ce Document de Référence, la demande sera traitée dans les meilleurs délais, mais après celles qui seront réalisées conformément à la procédure reprise dans la partie 6 de ce Document de Référence.

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 Sites et les caractéristiques techniques des Installations sont repris en Annexe 2 de ce Document. Les Candidats sont invités à consulter le site de la PSEF (<https://www.psef.sncf-reseau.fr/>) afin d'accéder à une liste à jour et détaillée des Installations et de leurs caractéristiques techniques.

L'accès aux Installations par les Candidats ou leurs prestataires tiers agissant pour leur compte est fonction des Matériels Roullants, 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 d'accès à la toiture du Matériel Roulant,
- Voies sur fosse simple (une fosse centrale) avec ou sans passerelle d'accès à la toiture du Matériel Roulant,
- Voies sur fosse triple (une fosse centrale et deux fosses latérales) avec ou sans passerelles 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)
- Voies permettant le nettoyage extérieur manuel.

Type d'Installation accessible aux locomotives :

- Installations de type PALOMA (Poste Avancé Local de MAintenance) : Voies couvertes sur fosse triple, équipées de passerelles permettant un accès à la toiture du Matériel Roulant.

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 lourde, 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,
- **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.

3.1.4 Les Installations permettant l'approvisionnement en sable des Matériels Roulants et la visite de la toiture des engins moteurs

Les Installations d'approvisionnement en sable permettent la remise à niveau des réservoirs de sable du Matériel Roulant.

Les passerelles de visite de toiture permettent seulement l'examen visuel de la toiture et non l'accès du personnel à la toiture des engins moteurs électriques.

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 thermique⁶) ;
- Il est proposé selon 4 formules⁷ :
 - 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

⁶ La facturation de la prise en charge est réalisée sur la base des entrées des locomotives.

⁷ 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 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 ;
- 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 Annexe 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 unique 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.

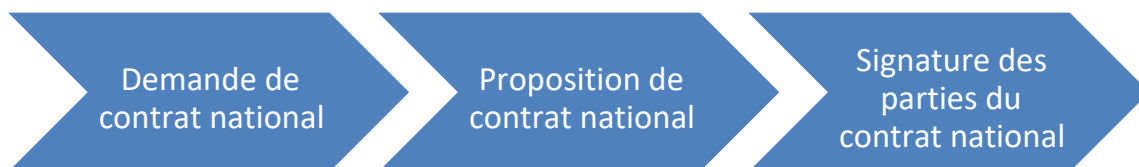
5.1.2 La contractualisation entre le Candidat et FRET SNCF

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, qu'il s'agisse d'effectuer des Opérations de maintenance légères ou de nettoyage, préventives ou correctives. 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 de Référence 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 préventives 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 huit (8) mois avant la date souhaitée pour la fourniture de la Prestation, 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.

Ainsi, les demandes de maintenance programmables annuelles doivent-elles être transmises 8 mois avant le démarrage de l'Horaire de Service.

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

Les opérations de maintenance corrective et de réparation accidentelle ne sont **pas programmables** et doivent être **réalisées dans les meilleurs délais**.

La demande de contrat national doit être effectuée par le Candidat auprès de la PSEF à partir du **mois de la date de Prestation souhaitée** (jour J du mois M), 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 de Référence 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 automotrices et automoteurs,

Matériel Roulant « moteur » :

- Locomotives et locotracteurs.

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 du matériel roulant est menée en parallèle de l'instruction de la demande d'accès et de services. En cas de réponse favorable à la demande d'accès et de services avant que le résultat de l'étude de comptabilité ne soit connu, le bon de commande est établi « sous réserve de compatibilité du matériel roulant avec les installations ». En cas de résultat négatif de l'étude de compatibilité, le bon de commande est automatiquement annulé, sans frais pour le Candidat.

L'étude de compatibilité est étroitement liée à la demande d'accès et de services qu'elle accompagne. Elle ne s'applique donc qu'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 ou 1e (selon le type de demande) du contrat de ce Document de Référence 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 ou 1e (selon le type de demande) du contrat de ce Document de Référence.

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 2 semaines maximum à compter de la complétude du dossier, c'est-à-dire de la 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.

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 ou de faire appel à des prestataires tiers agissant pour son compte, dans les conditions précisées au contrat national joint en Annexe 1.

Toutefois, 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 de Référence 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 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 de Référence, 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 CAPACITES

6.1 DEMANDE D'ACCES OU DE SERVICES

Une fois le contrat national signé, le Candidat transmet sa demande d'accès ou de services à la PSEF. La demande d'accès ou de services peut être récurrente sur une période donnée, ou ponctuelle. Chaque demande ne concerne qu'un seul centre d'entretien.

La date limite pour la présentation des demandes programmables annuelles d'accès et de services est fixée à six (6) mois avant le démarrage de l'Horaire de Service de façon à être intégrée dans la planification des activités du Centre d'Entretien. Les demandes programmables présentées après la date limite sont prises en compte en fonction du plan de charge de FRET SNCF.

Pour les Opérations non programmables, les demandes sont présentées par le Candidat au fil de l'eau et prises en compte en fonction du plan de charge de FRET SNCF.



Emission de la demande d'accès et/ou de services

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 par un Candidat ou ses sous-traitants : Annexe 1a du contrat ;

- 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 du contrat ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de reprofilage d'essieux : Annexe 1c du contrat ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de maintenance légère : Annexe 1d du contrat ;
- Demande de fourniture d'une Prestation de contrôle technique : Annexe 1e du contrat
- Demande de fourniture d'une Prestation de Nettoyage du Matériel Roulant : Annexe 1f du contrat ;
- Demande d'accès⁸ aux Installations permettant l'approvisionnement en sable et aux passerelles de visite de toiture ainsi que la fourniture de liquide lave-vitre : Annexe 1g du contrat.

Il revient au Candidat de collecter et renseigner 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.

Le même document servira dans un premier temps à recueillir la demande du Candidat puis dans un second temps à décrire la réponse de FRET SNCF à la demande. Ce document, une fois signé par le Candidat devient alors le Bon de Commande de la Prestation.

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 aux passerelles de visite de toiture ainsi que la fourniture de liquide lave-vitre, huile moteur et liquide de refroidissement qui doit être directement transmis au Centre d'Entretien concerné. Le Candidat n'est autorisé à adresser ces demandes, directement au centre d'entretien, que s'il a préalablement signé son contrat DRM et si son plan de prévention est à jour, et ce quel que soit le type de sa demande.

Pré-instruction de la demande

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

En cas de dossier incomplet, la PSEF transmet, dans un délai de deux (2) jours ouvrés, au Candidat 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 pourra être considérée comme non valide et rejetée.

Une fois le dossier complété, il s'agit ensuite de s'assurer de la compatibilité du Matériel Roulant avec les Installations des centres d'entretien visés. L'étude de compatibilité est réalisée concomitamment à la demande d'accès et à sa préparation (voir point 5.2.2 de ce Document de Référence). Néanmoins, FRET SNCF pourra refuser l'accès à ses Installations si la sécurité du Matériel Roulant et des personnels n'est pas assurée et justifiera sa décision par écrit.

⁸ Également appelé « BORDEREAU pour la fourniture de gazole et d'accès aux Installations de distribution de sable et aux passerelles de visite de toiture ».

6.2 REPONSE AUX DEMANDES

FRET SNCF gère les demandes d'accès aux Installations de services et aux services qui y sont proposés, dans un souci de non-discrimination entre les différents Candidats.

Les délais de réponse aux demandes d'accès et de services commencent à courir dès lors que la demande est complète et que la compatibilité du Matériel Roulant avec les Installations a été établie.

Réponse aux demandes programmées d'accès et de services

FRET SNCF, par l'intermédiaire de la PSEF, répond au Candidat dans un délai de trente (30) jours ouvrés après la date limite de présentation des demandes programmées d'accès et de service.

La PSEF transmet au Candidat la réponse à sa demande, en complétant le Bon de Commande qui reprendra notamment les créneaux proposés et une estimation financière. 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.

Réponse aux demandes non programmables d'accès et de services

Pour les Opérations non programmables, les demandes sont présentées par les Candidats au fil de l'eau ; la durée de traitement des demandes dépend de leur complexité :

- Accès aux Installations en vue de réaliser une Opération de maintenance légère non programmée, accès aux Installations d'approvisionnement en sable et aux passerelles de visite de toiture, réalisation d'une Prestation de reprofilage :
 - Proposition d'une date de rendez-vous sous deux (2) jours ouvrés à compter de la date de réception d'une demande complète et pour laquelle la compatibilité technique du Matériel Roulant a été établie ;
 - FRET SNCF ne peut s'engager sur un délai ferme de rendez-vous pour une Prestation de reprofilage mais fait ses meilleurs efforts pour trouver une solution au Candidat pour un rendez-vous dans les quatorze (14) jours ouvrés à compter de la date de réception d'une demande complète et pour laquelle la compatibilité technique du Matériel Roulant a été établie ;
- Demande de services de maintenance légère non programmée :
 - Proposition d'une date de rendez-vous sous un (1) mois à compter de la date de réception d'une demande complète et pour laquelle la compatibilité technique du Matériel Roulant a été établie.

La PSEF transmet au Candidat la réponse à sa demande, en complétant le Bon de Commande qui reprendra 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.

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 coactivité.

Modification et annulation des demandes d'accès et de services

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).

Réalisation de la Prestation

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.

6.3 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 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