

OUTIL D'AIDE A LA PREPARATION D'UNE PROCEDURE DE MARCHE PUBLIC D'ACHAT DE CARBURANT

L'origine du pétrole remonte à des centaines de millions d'années. Le pétrole est issu de la décomposition de micro-organismes marins, végétaux et animaux déposés au fond des mers et des lagunes.

Des milliers de produits sont issus du pétrole. Les plus connus sont : les carburants automobiles (essence, gazole, GPLc), le carburéacteur pour les avions, le fioul de chauffage, les lubrifiants, le fioul industriel, les bitumes, les produits dérivés de la pétrochimie (matières plastiques, produits de beauté, médicaments....), les gaz liquéfiés.

Tout pouvoir adjudicateur (PA) qui a un parc automobile conséquent (plus de 50 véhicules) a intérêt à se préoccuper de ses achats de carburant et à donc se doter de cartes carburants.

Le code APE version 2008 (Activité Principale Exercée) dédié à ces fournitures est 4730Z Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé.

Ce code permet de retrouver l'ensemble des entreprises enregistrées dans ce domaine.

Pour être en mesure de rédiger un tel marché, l'acheteur public doit être capable de définir son besoin (I.). Une fois ce point abordé, il doit déterminer les éléments nécessaires à la passation du marché public d'achat de carburant... et ses caractéristiques (II.).

Enfin, il ne doit pas omettre le suivi d'exécution d'un tel marché (III.).

I. Définition du besoin

Les sources d'information sur le thème sont diverses et variées.

A/ Les informations externes

1° contexte juridique complexe

Les principaux textes ou codes sont les suivants :

Cadre juridique communautaire	Directive n°2009/30/CE du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE
Cadre juridique national	Décision du 3 juin 2009 modifiant la décision du 26 janvier 2009 fixant les méthodes d'essai relatives aux caractéristiques du supercarburant sans plomb et du supercarburant sans plomb 95-E10 (JORF du 13-06-2009) Décision du 28 mai 2009 modifiant la décision du 6 février 2009 fixant les méthodes d'essai aux caractéristiques du gazole et du gazole grand froid (JORF du 11-06-2009) Arrêté du 19 mai 2009 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2006 modifié relatif aux caractéristiques du gazole B30 (JORF du 30-05-2009) Arrêté du 18 mars 2009 modifiant l'arrêté du 8 juillet 1988 relatif à la publicité des prix de vente des carburants (JORF

	<p>du 01-04-2009) Arrêté du 7 avril 2009 modifiant l'arrêté du 8 juillet 1988 relatif à la publicité des prix de vente des carburants (JORF du 17-04-2009) Décision du 3 mars 2009 modifiant la décision du 26 janvier 2009 fixant les méthodes d'essai relatives aux caractéristiques du supercarburant sans plomb et du supercarburant sans plomb 95-E10 (JORF du 04-04-2009) Arrêté du 6 février 2009 modifiant l'arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques du gazole et du gazole grand froid (JORF du 14-03-2009) Décision du 6 février 2009 fixant les méthodes d'essai relatives aux caractéristiques du gazole et du gazole grand froid (JORF du 18-03-2009) Arrêté du 26 novembre 2008 modifiant l'arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques du supercarburant sans plomb (JORF du 01-01-2009) Arrêté du 26 janvier 2009 relatif aux caractéristiques du supercarburant sans plomb 95-E10 (SP95-E10) (JORF du 31-01-2009) Décision du 26 janvier 2009 fixant les méthodes d'essai relatives aux caractéristiques du supercarburant sans plomb et du supercarburant sans plomb 95-E10 (JORF du 31-01-2009) Décision du 2 octobre 2008 fixant les méthodes d'essai aux caractéristiques du supercarburant sans plomb (JORF du 02-12-2008) Arrêté du 28 décembre 2006 Caractéristiques du super éthanol Arrêté du 29 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 23 décembre 1999 relatif aux caractéristiques du gazole et du gazole grand froid (JORF du 8/2/2001) Arrêté du 29 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 23 décembre 1999 relatif aux caractéristiques du super carburant sans plomb (JORF du 8/2/2001) Arrêté du 12 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 28 décembre 1966 modifié relatif aux caractéristiques du pétrole lampant désaromatisé (JORF du 21/12/2000) Arrêté du 12 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 28 décembre 1966 modifié relatif aux caractéristiques du pétrole lampant (JORF du 21/12/2000) Arrêté du 4 septembre 2000 relatif aux caractéristiques des émulsions d'eau dans le gazole (JORF du 04/10/2000) Arrêté du 26 juillet 2000 modifiant les arrêtés du 23 décembre 1999 relatifs aux caractéristiques du supercarburant, du supercarburant sans plomb, du gazole et du gazole grand froid pour les départements d'outre-mer (JORF du 22/08/2000)</p>
--	---

2° données économiques

Il s'agit pour l'essentiel de données économiques.

Un certain nombre de données économiques est à connaître, avant d'envisager toute rédaction d'un marché public d'achat de carburant.

Ces données peuvent être collectées depuis le site de l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP <http://www.ufip.fr>).

Il s'agit un syndicat professionnel qui représente l'ensemble des activités pétrolières exercées sur le territoire français métropolitain regroupant :

- La Chambre Syndicale de l'Exploration Production d'Hydrocarbures (CSEP)
- La Chambre Syndicale du Raffinage du Pétrole (CSR)
- La Chambre Syndicale des Transports Pétroliers (CSTP)
- La Chambre Syndicale de la Distribution des Produits Pétroliers (CSDPP)

En sont membres les principaux pétroliers :

- TOTAL
- BP
- AGIP
- ESSO SAF
- SHELL

Le site est riche en informations, dont les plus intéressantes sont les suivantes :

- Demande de pétrole (Millions barils/ jour)

	2007	2008	2009
Monde	86,5	86,2	84,9
Europe	15,3	15,3	14,6

- Production de pétrole (Millions barils/ jour)

	2007	2008	2009
Monde	85,6	86,5	84,9
Europe	19,9	19,3	19,3

- Marge de raffinage (€/ tonne)

	2007	2008	2009
France	31,7	39	15

• Consommation (Millions de m³)

	2007	2008	2009
Supers	13,03	12,05	11,6
Gazole	39	38,85	38,9
GPLc	0,22	0,22	0
Total :	52,28	51,10	50,5

• Facture pétrolière (Milliards €)

	2007	2008	2009
France	36,7	46,4	28,9

• TIPP (€/ litre)

	2007	2008	2009
Super	0,640	/	/
Super sans plomb	0,602	0,606	0,606
SP95 E10	/	/	0,607
Gazole	0,426	0,428	0,428

• Prix moyen annuel (€/ litre)

	2007	2008	2009
SSP95	1,28	1,35	1,21
Gazole	1,09	1,27	1

• Nombre de raffineries et production (Millions de tonnes) en 2008

	Nombre	Production
TOTAL	6	52,9
ESSO	2	18
PETROPLUS	2	11
LYONDELLBASELL	1	6,3
INEOS	1	9,9
Total :	12	98,1

- Nombre de stations services

	2006	2007	2008
Réseau UFIP*	8 498	8 214	7 903
GMS*	4 672	4 715	4 796

(*Réseau des membres UFIP + indépendants et GMS correspond aux grandes et moyennes surfaces)

La densité du réseau, c'est-à-dire le nombre de stations services pour 100km² est passé de 7,52 en 1980 à 2,30 en 2008. Elle est donc en baisse constante alors que le nombre de stations en grande surface est en augmentation constante. Cette donnée n'est pas neutre pour un PA multi-sites avec des véhicules répartis sur tout le territoire.

Il convient également de consulter le site de la Direction Générale de l'Energie et du Climat (DGEC) au sein du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, et de la Mer (MEEDDM) :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/sommaire.htm>

En revanche, il n'existe aucun guide GEM émanant du ministère de l'économie, de l'industrie de l'emploi sur ce thème.

Le site internet du BOAMP permet de connaître les pouvoirs adjudicateurs lançant des procédures dans ce domaine afin d'obtenir des informations, et d'avoir un échange ou retour d'expériences.

Les autres sources potentielles sont les : colloques, salon professionnels...

B/ Les information internes

Les services hospitaliers, les collectivités territoriales ainsi que les établissements publics ou les ministères s'ils sont dotés d'un progiciel de gestion intégrée (PGI ou ERP en anglais) permettant de gérer le budget, les achats (engagements et mandatements), la paie...disposent d'un outil de référence exploitable.

En effet, ce progiciel constitue un outil important pour l'acheteur public, car il lui permet de connaître les marchés publics, leur nombre, leur objet, leurs montants et leurs dates d'échéances. Le plus souvent des requêtes paramétrées permettent d'extraire ces données de manière efficace. L'acheteur public peut se faire aider sur ce point par le service gérant le suivi du progiciel ou une personne du service financier maîtrisant l'usage de ce progiciel.

La mise en place du marché n'est pas abordée de la même manière s'il s'agit d'un renouvellement du marché, ou s'il s'agit d'un nouveau marché. En cas de renouvellement, l'acheteur dispose des données du ou des marchés antérieures ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble.

Autre précision non moins importante, en cas de renouvellement de marchés, il est primordial de s'attacher à collecter toutes les dates d'échéance des marchés en cours surtout si elles diffèrent.

L'objectif est de planifier le début d'exécution du marché pouvant varier d'un marché à l'autre.

Dans le cas d'un nouveau marché, l'acheteur public part de rien, et donc s'attacher à réunir certaines données essentielles :

Données essentielles	Nombre de véhicules
	Localisation géographique des véhicules (par département et/ou par région)
	Types de véhicules (super sans plomb, gasoil, GPLc etc.)
	Numéro d'immatriculation de chaque véhicule
	Nom du ou des conducteurs par véhicule selon organisation du PA
	Consommation en € TTC par type de carburant
	Consommation en litre par type de carburant

Tout cela participe à la définition du besoin, véritable pierre angulaire des marchés publics. Cette nécessité est affirmée à l'article 5 du CMP. La définition du besoin est déterminante en ce sens que la qualité du cahier des charges repose sur une définition précise de son besoin.

II. Passation du marché

A/ Les notions clés

Un certain nombre de notions sont à définir pour comprendre l'achat de carburant :

Carte accréditive	<p>À la différence d'une carte d'achat qui implique obligatoirement un opérateur bancaire, les cartes carburant sont émises directement par le fournisseur qui distribue ses produits pétroliers au travers d'un réseau dont il est propriétaire. Les programmes sont mis en place par les responsables de parc de véhicules, et les cartes sont attribuées directement aux conducteurs, qui bénéficient donc de fait d'une délégation de commande.</p> <p>Chaque carte bénéficie d'un paramétrage spécifique qui indique les types de produits et de services qui peuvent être achetés (uniquement un type de carburant ou l'ensemble de l'offre disponible), ainsi que des plafonds d'engagement. Le responsable du programme est informé d'une manière globale des dépenses effectuées sous la forme d'un relevé régulier, le plus souvent mensuel.</p> <p>Une facture à payer correspondant à ce relevé est alors transmise au comptable public qui en effectue le règlement.</p> <p>Comme pour la carte d'achat, la carte carburant supprime la nécessité d'un bon de commande. La validation du service fait est implicite ; le conducteur effectuant lui-même le plein, le PA est en mesure d'être garanti sur ce point. Les cartes de carburant sont aujourd'hui largement répandues.</p> <p>Tous les pétroliers proposent une telle carte : carte GR pour TOTAL, carte BPPLUS pour BP, carte euroShell pour SHELL etc.</p>
--------------------------	---

<p>Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)</p>	<p>Il s'agit de la principale taxe perçue en France sur certains produits pétroliers.</p> <p>Depuis 2005, la France a obtenu une dérogation de la part de l'Union européenne et opère une taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers régionalisée sur les supercarburants sans plomb (95 et 98) et gazole. Cette taxe vise des produits dont la liste est commune à tous les États membres de l'Union européenne (Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 « restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité »).</p> <p>L'article 265 du code des douanes précise que seuls sont taxés les usages en tant que carburant ou combustible de chauffage.</p> <p>Elle s'applique à tout produit qui est destiné à être utilisé, qui est mis en vente ou qui est utilisé comme carburant pour moteur, comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur (à ce titre, elle s'applique à tous les biocarburants).</p> <p>Cette taxe est perçue sur les volumes, et non sur le prix de vente du produit. C'est donc un montant fixe en euros qui est perçu sur chaque unité vendue. Le montant dépend de la nature du produit (essence ou gazole par exemple), mais aussi du type de consommation (usage comme carburant ou pour le chauffage, par exemple). C'est le super qui supporte la TIPP la plus élevée : 0,6069 euro pour un litre de sans plomb en 2008.</p> <p>À une époque où le pétrole était bon marché, la part totale des taxes (TIPP et TVA) a représenté jusqu'à 80 % du prix du "super". Cette part a baissé avec la hausse du pétrole (60 % pour le Super sans plomb, 52 % pour le gazole et 23,7 % pour le fioul domestique en 2007). La hausse du prix des carburants hors taxes augmente bien le produit de la TVA, mais par contre n'augmente pas la recette de TIPP.</p> <p>La TIPP rapporte environ 25 milliards d'euros par an aux finances publiques. Depuis la loi de finances 2006, les régions perçoivent une part importante de la TIPP (en 2007, plus de 6 milliards d'euros sur les 25). Elles ont également la faculté d'en moduler le taux dans une faible mesure (représentant environ 1 % du prix à la pompe). Depuis 2007 et ce, jusqu'en 2009, les fractions de tarifs régionales augmentent sensiblement parallèlement aux nouveaux transferts de compétences.</p> <p>Il existe des exonérations à cette taxe (certain nombre de professions et activités) par exemple les taxis (jusqu'à 5 000 litres par véhicule et par an), le transport routier de voyageur (15 000 litres par semestre et par autocar), le transport routier de marchandises (remboursement d'une fraction de la TIPP pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes) etc. Entre le 1^{er} octobre 2000 et le 21 juillet 2002 a été mise en place une TIPP flottante. L'idée était de réduire la TIPP en période de hausse, et de l'augmenter en période de baisse pour écrêter les hausses, et lisser les baisses.</p>
--	--

<p>Biocarburant</p>	<p>Un biocarburant est un carburant produit à partir de matériaux organiques non fossiles, provenant de la biomasse. Il existe actuellement deux filières principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> -filière huile et dérivés (biodiesel) ; -filière alcool, à partir d'amidon, de cellulose. <p>D'autres formes moins développées voire simplement au stade de la recherche existent aussi : carburant gazeux (biogaz carburant, dihydrogène), carburant solide.</p> <p>L'expression « biocarburant » (formé du grec <i>bios</i>, <i>vie</i>, <i>vivant</i> et de carburant) indique que ce carburant est obtenu à partir de matière organique (biomasse), par opposition aux carburants issus de ressources fossiles. L'appellation « biocarburant » a été promue par les industriels de la filière et certains scientifiques.</p> <p>Il s'agit également de la dénomination retenue par le Parlement européen.</p> <p>On distingue aussi les biocarburants de première et de seconde génération. Plusieurs définitions complémentaires coexistent, la distinction entre un biocarburant de première génération, et un biocarburant de seconde génération devrait cependant s'affiner (ou se confirmer) avec le temps. Parmi ces définitions on compte celles qui distinguent les carburants issus de produits alimentaires des carburants issus de source ligno-cellulosique (bois, feuilles, paille, etc.).</p> <p>Une autre définition repose sur les moyens utilisés pour produire le carburant avec : d'une part les biocarburants produits à partir de processus techniques simples, et d'autre part ceux produits à partir de techniques avancées. Une troisième définition distingue les cultures agricoles à vocation générique (utilisables pour remplir des besoins alimentaires, industriels ou énergétiques), de cultures à vocation strictement énergétique.</p> <p>Le supercarburant 95-E10, nouveau carburant pouvant contenir jusqu'à 10 % en volume d'éthanol a été progressivement distribué dans les stations-service à partir du 1er avril 2009.</p> <p>La mise sur le marché de ce supercarburant 95-E10 va contribuer à atteindre les objectifs d'incorporation prévus par le plan biocarburants français, en particulier l'objectif de 7 % en énergie prévu en 2010.</p> <p>Ses caractéristiques principales, à l'exception de sa teneur en éthanol ou équivalent, sont identiques à celles du supercarburant SP 95.</p>
----------------------------	---

B/ La forme du marché

Le CMP, et les décrets d'application définissent plusieurs procédures de passation des marchés publics en fonction de seuils financiers :

Marchés formalisés	Marchés dont le montant >133 000€HT (125 000€HT à compter du 01/01/2010) ou 206 000€HT (193 000€HT à compter du 01/01/2010) pour les marchés pluri annuel sur la durée d'exécution
Marchés à procédure adaptée (MAPA)	Marchés dont le montant <133 000€HT ou 206 000€HT (ou 5 150 000€HT en travaux sachant que cela passe à 4 845 000€HT au 01/01/2010)

L'article 27 du CMP nous indique que pour les marchés de fournitures et services, il est procédé une estimation de la valeur totale des fournitures ou des services qui peuvent être considérés comme homogènes en raison de leurs caractéristiques propres ou de leur unité fonctionnelle. En référence à une nomenclature européenne dite CPV (Common Procurement Vocabulary) qui constitue le vocabulaire commun (famille 09... : ...), ou à celle issue du code 2001 si elle a été conservée ou encore une nomenclature propre, il s'agit dans notre cas d'espèce de l'ensemble des carburants (09132000-3 Essence, 09132100-4 Essence sans plomb, 09132300-6 Essence à l'éthanol, 09133000-0 Gaz de pétrole liquéfié LPG, 09134000-7 Gasols, etc.). Il paraît délicat de scinder les prestations en n'additionnant pas les différents codes.

La valeur à prendre en compte est dans le cas d'un marché d'une durée inférieure ou égale à un an conclu pour répondre à un besoin régulier, la valeur totale estimée sur un an. Au-delà, il convient de prendre en compte la valeur estimée sur la durée d'exécution tous lots confondus (si l'allotissement a été retenu).

Il est entendu par forme du marché, marché simple (prix forfaitaire) ou marché fractionné (prix unitaire). Cela est déterminé par le choix entre prix unitaire et prix forfaitaire.

L'article 17 du CMP définit les prix unitaires c'est-à-dire applicables aux quantités réellement livrées ou exécutées, et les prix forfaitaires appliqués à tout ou partie du marché quelles que soient les quantités livrées ou exécutées.

Pour les prestations qui nous intéressent, l'utilisation des prix unitaires est la seule solution.

Marché fractionné ou à bons de commande	Article 77 du CMP	Avec mini et maxi ou sans mini ni maxi, ou simplement mini ou maxi Pas de négociation ni de remise en concurrence préalable Durée maxi 4 ans
--	-------------------	--

Dans le cadre d'un marché à bons de commande, il y a un engagement sur le minimum. Or en théorie on ne peut pas toucher ce minimum. La solution semble donc de ne pas indiquer de minimum mais uniquement un maximum ou alors rien.

Le décret n°2008-1334 du 17 décembre 2008 (article 66) a confirmé le principe posé par la jurisprudence (CE 24 octobre 2008 « UGAP » et « Arbis » n°314499 et 313600) : marchés à bons de commande avec minimum et maximum, sans minimum ni maximum, avec seulement minimum ou seulement maximum. La condition posée par la jurisprudence en cas de non indication du minimum et du maximum est de remplir le formulaire d'avis d'appel public à concurrence (AAPC), rubrique « quantité ou étendue globale » en y mentionnant à titre indicatif et prévisionnel les quantités (ou valeur) ou les éléments permettant d'en apprécier l'étendue. Autrement dit, une estimation financière des dépenses et/ou des quantités (annuelles) pour notre cas d'espèce doit être fournie dès l'AAPC (et un éventuel rappel dans le règlement de la consultation RC). Il est à noter que la réforme du CMP n'a pas modifié l'article 27 VI selon lequel si aucun montant maximum n'est mentionné, la procédure est forcément une procédure formalisée.

En MAPA, l'intérêt d'une telle procédure est de pouvoir introduire la négociation dans le respect des principes généraux de la commande publique. Si la valeur estimée sur la durée d'exécution est > 90 000€HT, le seul formalisme va se limiter à une publicité au BOAMP. En revanche, il n'y a pas de délai de remise des offres, pas de CAO obligatoire pour les collectivités territoriales (CT) et rien pour l'Etat et les établissements publics (décret n°2008-1355 du 19 décembre 2008 en ses articles 15 à 18). Il est bien entendu que le recours à une telle procédure ne doit avoir pour fin d'échapper aux seuils de procédure.

Le CMP version 2006 a érigé au rang de principe l'allotissement (article 10) :

Principe = allotissement	Exceptions limitatives : <ul style="list-style-type: none"> - risque de restriction de la concurrence - risque de difficulté technique - justification économique
---------------------------------	--

L'allotissement n'est pas forcément adapté à ce type de marché. Cela dépend de la structure du PA. S'il s'agit d'un PA au niveau local sans antenne éloigné, un lot unique peut s'imposer. Dans le cas d'un PA multi-sites réparti sur tout le territoire national, il est possible de prévoir des lots régionaux ou par département.

Cela suppose une étude en amont pour déterminer s'il est opportun d'allotir ou non selon le nombre de stations services par lot.

Le groupement de commandes (article 8 du CMP) est également envisageable. En effet, s'agissant de besoins standards, il est possible de profiter d'un effet volume pour diminuer les prix. La seule contrainte est d'établir en amont de la procédure de marché public une convention de groupement liant les différents PA.

C/ La rédaction des clauses contractuelles

Les clauses à caractère administratif et à caractère technique sont abordées ici, dans les pièces contractuelles dans un unique document (cahier des clauses particulières : CCP).

Seuls les aspects particuliers à la fourniture de carburant sont traités. Il s'agit d'examiner ce qui fait la singularité de tels marchés.

Objet des clauses	Contenu des clauses
Durée du marché et reconduction	3 possibilités : <ul style="list-style-type: none"> - marché conclu pour une durée de 1 an ferme à compter de la notification - marché conclu pour une durée de 1 an puis une reconduction annuelle avec un maximum de 4 ans - marché de 4 ans ferme à compter de la notification

<p>Objet du marché</p>	<p>Fourniture de carburants à la pompe, de lubrifiant, d'huile, de liquide lave-glaces, de liquide de refroidissement, d'accessoires divers (ampoules, essuie-glaces...) et de prestations annexes (frais de péage, frais de télépéage, parkings, ponts, tunnels, lavage) au moyen de cartes accréditatives au profit du PA</p> <p>Marché comportant 2 options :</p> <ul style="list-style-type: none"> - option 1 : assurance vol ou perte de cartes - option 2 : outil de suivi quotidien des consommations avec téléchargement des fichiers de facturation. <p>Nécessité de décider au préalable si nécessité de livraisons en vrac</p> <p>Options levées lors la notification</p> <p>Prestations exclues du présent marché :</p> <ul style="list-style-type: none"> - entretien ou réparation des véhicules - achats en boutique sans lien avec un véhicule (nourriture, boissons, bouteille de gaz...). <p>Lieu(x) d'exécution : Métropole et Corse par exemple</p>
<p>Contenu des prestations</p>	<p>Prestation principale comprenant l'approvisionnement en toutes natures de carburant à la pompe (gasoil, sans plomb 95, sans plomb 98 et gaz de pétrole liquéfié), en lubrifiant, en d'huile, en liquide lave-glaces, en liquide de refroidissement en accessoires divers automobiles (essuie-glaces, ampoules...).</p> <p>Prestation comprend également des services :</p> <ul style="list-style-type: none"> frais de péages autoroutiers, frais de télépéage, frais de parkings, frais de tunnels, frais de ponts, frais de lavage des véhicules. <p>Approvisionnement assuré sur l'ensemble du territoire métropolitain (plus la Corse), au moyen de cartes accréditatives affectées (cartes « parc ») ou non à un numéro de véhicules (cartes « hors parc »).</p> <p>Liste des points d'approvisionnement de carburant jointe à la proposition.</p> <p>Indiquer le parc automobile du PA, par exemple 708 véhicules dont la répartition est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> 682 véhicules au gasoil, 24 véhicules au gaz de pétrole liquéfié, 2 essences. <p>Nombre de véhicules pouvant varier à la hausse comme à la baisse, selon les besoins du PA, sans que le titulaire du marché ne puisse s'y opposer.</p>

	<p>Possibilité de demande de cartes accréditives supérieure au nombre de véhicules car prise en compte de l'approvisionnement du parc des bateaux (environ 1 à 2 cartes par lieu d'affectation), et des véhicules éventuellement loués, en prêt ou de remplacement par exemple</p> <p>Cartes non affectées à un véhicule (cartes « hors parc ») bénéficiant des mêmes prestations accordées aux porteurs de cartes nominatives</p> <p>Au moment de l'attribution du marché, indication par le PA au titulaire du nombre de cartes de chaque catégorie nécessaires (avec les numéros d'immatriculation par entité)</p> <p>Cartes fournies dans un <u>délai maximum de 15 jours</u> afin que la procédure soit opérationnelle au plus vite.</p> <p>En cas de délai plus court, mention par le titulaire dans le cadre de mémoire technique</p> <p>Information par le PA du titulaire concernant des modifications ultérieures qui affectant son parc de véhicules, soit en lui restituant les cartes qui sont devenues sans objet, soit au contraire, en lui demandant des cartes supplémentaires</p> <p>Cartes supplémentaires remises au PA dans un <u>délai maximum de 10 jours à compter de la demande</u>. En cas de délai plus court, mention dans le cadre de mémoire technique</p> <p>Annulations et créations de cartes exécutées de manière centralisée à la demande de la Direction Générale ou du siège du PA, ou alors des entités déconcentrées selon son organisation</p> <p>Toute demande présentée par un autre service rejetée par le titulaire en cas de centralisation</p> <p>Cartes initiales et toutes cartes supplémentaires adressées à la Direction Générale ou au siège du PA, ou alors aux entités déconcentrées selon son organisation</p> <p>Mise à la disposition par le titulaire d'un outil de gestion en ligne permettant au moyen d'un login et d'un mot de passe d'avoir accès à l'ensemble des cartes de l'établissement et aux fonctionnalités minimales suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - n° de carte - immatriculation le cas échéant ou « hors parc » - carburant - services liés à la carte - création et suppression de cartes - modification des paramètres des cartes. <p>Aucune demande particulière acceptée par le titulaire.</p>
--	---

	<p>Seules les prestations d'usage courant de la carte accréditive relèvent de la responsabilité de l'utilisateur.</p> <p>Obligation de proposer (en option) un service d'assurance en cas de vol ou de perte d'une carte (spécifications de ce service détaillées dans le cadre de mémoire technique).</p> <p>Enfin, obligation de proposer un outil de gestion (en option 2) permettant le suivi quotidien des facturations des cartes de l'établissement avec notamment le kilométrage indiqué lors du passage à la pompe.</p> <p>Si le PA dispose d'un progiciel de gestion et d'analyse du parc automobile nécessité de le préciser et de pouvoir importer dans celui-ci via un support informatique sous format .csv (disquette, CD, téléchargement...) toutes les prises de carburant, lubrifiant et autres prestations décrites dans le présent document.</p> <p>Différentes données permettant de calculer les consommations et les kilométrages parcourus de tous les véhicules du parc de l'établissement.</p> <p>Mensualisation de ces données pour avoir un suivi optimal et une bonne gestion de sa flotte automobile.</p>
Conditions d'exécution	<p>Engagement sur des prestations conformes aux normes et spécifications techniques en vigueur notamment celles issues des arrêtés du 28 décembre 1966 modifiés par les arrêtés du 29 octobre 1987 fixant les caractéristiques de l'essence, du supercarburant, et du gasoil etc.</p> <p>Afin d'éviter toute possibilité de contestation, le système d'utilisation des cartes accréditives intégrant une vérification de l'accréditation de l'utilisateur par un système de code à valider (code entreprise par exemple)</p> <p>Pas d'émission de bons de commande, présentation de la carte et du kilométrage du véhicule remplaçant le bon de commande classique</p>
Dérogations au CCAG-FCS	Mentionner les dérogations article par article

Concernant la sélection des offres, la pondération étant la règle on peut imaginer un système privilégiant l'aspect technique : coefficient 60 pour la valeur technique (pondération des sous-critères à déterminer) et coefficient 40 pour le prix.

Critères de sélection des offres	Délai de mise à disposition des cartes
	Taux de couverture des stations services sur le territoire
	Prix des prestations

Enfin la notation peut se faire sur un modèle distinguant qualité des prestations et le volet financier.

Le système de notation applicable pour comparer la qualité des propositions est le suivant :

- pour chaque critère, une note est attribuée, sur la base du référentiel ci-dessous :

- 1 = mauvais
- 2 = acceptable
- 3 = bon
- 4 = excellent

- chaque note est pondérée par le coefficient indiqué précédemment;

- le total des notes pondérées donne la note finale.

La formule suivante est appliquée pour comparer les offres financières (sur la base d'une simulation s'agissant de prix unitaires en fonction par exemple des consommations antérieures et selon la taille du parc actuel) :

Note du candidat : $NM \times (T1/T2)$

NM= note maximale

T1= tarif du candidat ayant proposé l'offre tarifaire la plus intéressante

T2= tarif du candidat proposé dans son offre

A tout cela, on peut ajouter un document (cadre de mémoire technique) à remplir par chaque candidat pour apprécier la valeur technique, la qualité et la performance environnementale :

Éléments du cadre de mémoire technique	<p>Sur les cartes accréditives :</p> <ul style="list-style-type: none"> Enlèvement au moyen de cartes accréditives Utilisation avec saisi d'un code secret Cartes distinctes selon utilisation gas-oil ou autre carburant Cartes utilisables pour achat de lubrifiant Cartes utilisables pour péages Cartes utilisables pour d'autres prestations Possibilité d'interdire certaines prestations (à développer) Les cartes portent l'immatriculation du véhicule Possibilité de délivrer des cartes utilisables pour tous véhicules (cartes hors parc) Fourniture d'une liste détaillée du réseau par cartes délivrée
	<p>Taux de couverture des stations services sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre de points de vente sur le territoire français métropolitain dont implantés sur réseau routier dont implantés sur réseau autoroutier
	<p>Outil de gestion quotidien des facturations (à préciser)</p> <ul style="list-style-type: none"> Contact commercial dédié Contact chargé du suivi d'exécution Contact service facturation
	<p>Délai de mise à disposition des cartes (à compléter) Délai de remplacement des cartes ou modification de paramétrage (à compléter)</p>

--	--

En plus de tout cela, il est prudent d'exiger des candidats les fiches techniques des carburants proposés dans le cadre du marché en s'inspirant des fiches que l'on peut trouver sur le site du Comité Professionnel du Pétrole (<http://www.cdpd.org>). Ces fiches comportent les spécifications techniques du gasoil, du sans plomb 95, sans plomb 98, sans plomb 95 E, et du GPL.

Les éléments indispensables sont :

Eléments	Référence douanière et administrative
	Méthode d'essai
	Norme AFNOR <i>par exemple NF EN 590 pour le gasoil</i>
	Définition administrative : Par exemple « <i>Mélange d'hydrocarbures d'origine minérale ou de synthèse et, éventuellement, d'ester méthylique d'acide gras, destiné à l'alimentation des moteurs thermiques à allumage par compression</i> » pour le gasoil
	Masse volumique
	Teneur en soufre, en eau, en cendres
	Viscosité
	Résidu de carbone etc.

III. Exécution du marché

Il s'agit du suivi d'exécution du marché. Cela comporte les éléments ci-dessous.

Le suivi financier peut se matérialiser par les informations fournies par le titulaire ou les titulaires.

Ces informations sont à recouper avec les extractions que l'acheteur public peut obtenir du progiciel de gestion intégrée (PGI ou ERP selon les termes anglo-saxon). Une comparaison des données est essentielle.

Selon l'article 18 du CMP le prix peut être ferme, ferme actualisable ou révisable par ajustement ou selon une formule paramétrique (sachant que le décret n°2008-1355 du 19 décembre a modifié l'article 18 V du CMP en imposant une révision de prix pour les marchés dont le délai d'exécution est > 3 mois s'ils comportent des fournitures notamment matières premières dont le prix est affecté par les fluctuations de cours mondiaux).

Les prestations faisant l'objet du marché seront réglées par application des prix unitaires indiqués dans l'annexe financière (bordereau des prix).

Les prix sont réputés comprendre toutes les charges fiscales, parafiscales (notamment la taxe intérieure sur les produits pétroliers ou TIPP) ou autres frappant obligatoirement les services, ainsi que les frais afférents à leur organisation et à leur exécution dans les conditions prévues au marché.

Les prix du marché sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois qui précède celui de la date limite de réception des offres ; ce mois est appelé « mois zéro ».

Le montant des sommes dues est calculé en appliquant les taux de TVA en vigueur à la date du fait générateur de la TVA.

Les prestations faisant l'objet du marché sont réglées par application aux quantités réellement exécutées, des prix unitaires dont le libellé est donné dans le tarif de référence constitué par le barème du fournisseur (moyenne des prix des carburants affichés dans les stations du fournisseur) affecté des rabais (en €/ litre TTC) indiqués dans le bordereau de prix. Les rabais sont fixes pendant toute la durée du marché.

Les prix sont ajustables par référence au barème du fournisseur en vigueur au jour de l'approvisionnement. Cela est le plus, bien qu'il existe économiquement plusieurs indices reflétant les prix du pétrole et donc des carburants :

Indices	<p>Le Brent est un type de pétrole brut issu de champs de Mer du Nord. Il s'agit d'un pétrole assez léger et peu soufré. Le cours du Brent est le prix par baril de ce pétrole et constitue la référence pour le marché européen. Les cours des autres bruts se fixent par référence à celui du Brent.</p>
	<p>Le Nymex (New York Mercantile Exchange) est le principal marché à terme de brut et de produits pétroliers, situé à New York. Des contrats à terme sur l'électricité, le gaz ou le charbon y sont également proposés. L'IPE (International Petroleum Exchange) est le marché à terme de Londres. Le brut Brent et le gazole y sont cotés. Ces prix servent de référence sur le marché européen.</p>
	<p>Le marché de Rotterdam est un marché spot (marché de gré à gré) pour une livraison instantanée de produits pétroliers qui couvre l'ensemble du commerce de l'Europe du nord. Le terme marché spot s'applique à l'ensemble des transactions spot réalisées sur une zone où se concentre une importante activité de négoce sur un ou plusieurs produits. Le cours de Rotterdam est donc le prix des produits pétroliers sur ce marché, rapporté par des agences de journalistes (Platt's, Argus).</p>

B/ Le contrôle qualité

Les contrôles vont porter sur les points suivants :

Points à contrôler	Nombre de véhicules à une date t (et évolution)
	Répartition des véhicules par type (super sans plomb, gasoil, GPLc etc.)
	Consommation en €TTC par véhicule
	Consommation en €TTC pour l'ensemble du parc
	Consommation en €TTC par lot le cas échéant
	Consommation en litre par véhicule
	Consommation en litre pour l'ensemble du parc
	Consommation en litre par lot le cas échéant
	Consommation en €TTC par an
	Consommation en litre par an
	Consommation en € TTC pour le biocarburant notamment pour les véhicules neufs
	Consommation en litre pour le biocarburant notamment pour les véhicules neufs
	Consommation en litre par an en € TTC et en litre pour le biocarburant notamment pour les véhicules neufs
	Consommation en € TTC pour les prestations annexes (frais de péages autoroutiers, frais de télépéage, frais de parkings, frais de tunnels, frais de ponts, frais de lavage des véhicules, achats d'accessoires liés au véhicule comme l'huile etc.)
Consommation en nombre pour les prestations annexes (frais de péages autoroutiers, frais de télépéage, frais de parkings, frais de tunnels, frais de ponts, frais de lavage des véhicules, achats d'accessoires liés au véhicule comme l'huile etc.)	

Les pénalités à prévoir sont les suivantes :

Pénalités	Pénalité de retard
	Pénalité d'indisponibilité

Par dérogation à l'article 14.1 du CCAG/FCS, lorsque le délai de mise à disposition des cartes accréditives (mise en place du marché) et le délai de création de nouvelles cartes accréditives définies au marché sont dépassés par le fait du titulaire, le PA se réserve la possibilité d'appliquer des pénalités d'un montant forfaitaire de 300€TTC par jour de retard par exemple.

Par dérogation à l'article 14.1 du CCAG/FCS, le PA se réserve la possibilité d'appliquer une pénalité forfaitaire de 200€TTC, en cas d'indisponibilité, c'est-à-dire défaut d'accès aux pompes plus de 2 jours par mois pour l'ensemble du parc automobile du PA ou alors appréciation par véhicule par exemple. Le PA doit en déterminer les modalités de manière précise.

Cette liste n'a rien d'exhaustif. Elle peut être complétée et adaptée.