



REGION OCCITANIE

Document de référence du Réseau Régional Occitanie

Horaire de Service 2026

Sommaire

Chapitre.1. Introduction	6
1.1 Introduction	6
1.2 Acteurs	6
1.3 Objectif	7
1.4 Aspects légaux	7
1.5 Structure du document de référence des lignes	8
1.6 Période de validité, mises à jour et publication	8
Chapitre.2. Conditions d'accès	9
2.1 Introduction	9
2.2 Conditions générales	9
2.2.1 Conditions à remplir pour demander de la capacité du Réseau Régional Occitanie	9
2.2.2 Modalités d'accès aux lignes du Réseau Régional Occitanie	9
2.2.3 Attestation d'assurance	10
2.3 Conditions contractuelles	11
2.3.1 Contrats avec les entreprises ferroviaires	11
2.3.2 Contrats avec les candidats demandeurs de capacités non entreprises ferroviaires	11
2.3.3 Protocole de gestion des accidents et dommages ferroviaires	11
2.4 Conditions techniques	12
2.4.1 Documentation d'exploitation	12
2.4.2 Admission du matériel roulant	12
2.4.3 Transport de marchandises	13
2.4.4 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires	13

2.4.5	Transports exceptionnels	13
2.4.6	Circulations d'essai et autres circulations dérogatoires	14
2.4.7	Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur la ligne	14
2.4.8	Graissage des rails par le matériel roulant	14
2.4.9	Sûreté	14
Chapitre.3. Description de l'infrastructure		15
3.1 Description de la ligne Montréjeau Luchon		15
Chapitre.4. Attribution de la capacité		18
4.1 Généralités		18
4.1.1	Objet	18
4.1.2	Acteurs de l'attribution des capacités	18
4.2 Calendrier		19
4.2.1	Calendrier des demandes	19
4.2.2	Calendrier des réponses	19
4.3 Demandes de sillons		19
4.4 Capacités des lignes		20
4.4.1	Capacité allouée aux services de transports régionaux de voyageurs liO	20
4.4.2	Capacité allouée aux travaux	20
4.4.3	Ouverture des postes	20
4.5 Réponses de la Région		20
4.6 Sillons dévolus aux circulations particulières		21
4.6.1	Transports exceptionnels	21
4.6.2	Marchandises dangereuses	21
4.6.3	Mesures particulières appliquées en cas de perturbations	21
4.7 Evolutions des sillons attribués		21
Chapitre.5. Services		22
5.1 Prestations minimales		22
5.1.1	Traitement des demandes de capacités d'infrastructure	22

5.1.2	Droit d'utilisation des sillons attribués	22
-------	---	----

5.1.3	Gestion du trafic et des circulations	22
-------	---------------------------------------	----

Chapitre.6. Tarification **23**

6.1 Principes **23**

6.1.1	Redevance de circulation voyageurs	23
-------	------------------------------------	----

6.1.2	Redevance de desserte des gares et haltes de voyageurs	23
-------	--	----

6.1.3	Redevance de circulation fret	24
-------	-------------------------------	----

6.1.4	Circulations d'essai et autres circulations dérogatoires	24
-------	--	----

6.1.5	Barèmes	24
-------	---------	----

6.1.6	Facturation	25
-------	-------------	----

6.1.7	Réclamation	25
-------	-------------	----

Annexes

Glossaire

DR RRO	Document de référence Réseau Régional Occitanie
RFN	Réseau ferré national
EF	Entreprise ferroviaire
EPSF	Etablissement public de sécurité ferroviaire
VFLV	Voie ferrée locale de voyageurs
RRO	Réseau Régional Occitanie
TMD	Train de marchandises dangereuses
STI	Spécification technique d'interopérabilité
RINF	Registre de l'infrastructure
GSM-GFU	Global System for Mobile - Groupe Fermé d'Utilisateurs
EAS	Equipement à agents seuls
PN	Passage à Niveau
ATE	Avis de Transport Exceptionnel

CHAPITRE.1. INTRODUCTION

1.1 Introduction

En application de l'article L.2111-1 du code des transports, la société anonyme SNCF Réseau est attributaire des lignes du réseau ferré national, propriété de l'Etat.

Elle a pour mission d'assurer notamment :

1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure
2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national
3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national
4. La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière
5. La gestion et la mise en valeur d'installations de service

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a introduit dans le code des transports un article L.2111-1-1 prévoyant la possibilité pour les Régions de solliciter le transfert de gestion de certaines catégories de lignes du Réseau Ferré National (« RFN »).

Le décret n°2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions, est venu préciser les conditions de ces transferts.

A la suite de la délibération de sa Commission Permanente en date du 12 février 2021, la Région Occitanie a sollicité le Ministre chargé des transports pour obtenir l'application dudit décret sur la ligne Montréjeau-Luchon (ligne 668 000 du RFN)

Le transfert de cette ligne est effectif depuis le 04 avril 2023 suite à la conclusion d'une convention administrative et technique d'application entre la Région Occitanie et SNCF Réseau :

A ce titre, la Région est le gestionnaire d'infrastructure de la ligne précitée et assure les missions 1 à 5 listées précédemment.

La Région a souhaité publier un Document de Référence du Réseau Régional Occitanie (DRRRO) dans le but de présenter aux candidats à l'exploitation de services ferroviaires sur le périmètre les conditions pour les réaliser.

Dans la suite du document :

- la Région Occitanie se fera appelée 'La Région'
- la ligne Montréjeau-Luchon se fera appeler le Réseau Régional Occitanie (RRO)

1.2 Acteurs

Pour réaliser ses missions de gestionnaire des infrastructures du Réseau Régional Occitanie, la Région a décidé de confier à des prestataires l'exécution des missions de gestion de l'infrastructures telles que listées en introduction.

Ainsi, à date de publication du présent document :

- SNCF Réseau est désigné par la Région pour effectuer les missions suivantes :
 - la répartition des capacités
 - La gestion opérationnelle des circulations

- Le groupement TSO / Leyfa est désigné par la Région pour réaliser les missions suivantes :
 - La maintenance de l'infrastructure de la ligne Montréjeau-Luchon
 - La gestion d'installations de service de la ligne Montréjeau-Luchon

La Région conserve en son sein les missions suivantes :

- la tarification de l'infrastructure
- le renouvellement de l'infrastructure
- la gestion des gares de voyageurs
- la mise en valeur des installations de service

1.3 Objectif

Au titre de la décision de la Commission Européenne du 13 mars 2023, prise en application de l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen, le réseau régional Occitanie « *peut être considéré comme dépourvu d'importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire* ». De ce fait, la Région, gestionnaire des infrastructures du réseau Régional Occitanie, n'est pas dans l'obligation de publier un Document de Référence suivant l'article 27 de la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen.

Toutefois, dans le but d'inscrire la gestion de réseau régional Occitanie en harmonie avec le reste du réseau ferré national auquel il appartient, la Région a décidé de publier un document de référence à destination des entreprises ferroviaires candidates à l'exploitation de services ferroviaires.

1.4 Aspects légaux

Le cadre réglementaire applicable au Réseau Régional Occitanie est le suivant :

- La Directive 2012/34/UE, en particulier son article 2 relatif aux exclusions de son champ d'application et son article 27 qui fonde les principes du document de référence du réseau
- le code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L. 2123-3 à L. 2123-6, R. 2123-1 à R. 2123-8, L. 3114-1 à L. 3114-3 et R. 3114-3 à R. 3114-7 ; Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2111-1-1, L2111-9, L. 2111-9-1 A et L. 2111-20-1-1 ;
- le code de l'environnement
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau
- le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire
- le décret n°2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant certaines dispositions réglementaires ;
- le décret 2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes
- la délibération n°CP/2023-02/11.02 de la Commission Permanente de la Région datée du 09 février 2021
- les avis de SNCF Réseau en date du 2 juillet 2021, de SNCF Gares & Connexions en date du 3 juillet 2021 et de l'Autorité de régulation des transports en date du 8 juillet 2021 ;
- la décision motivée en date du 9 septembre 2021
- la décision d'exécution de la Commission du 13 mars 2023 relative à l'importance stratégique de certaines infrastructures ferroviaires en France conformément à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil

La Région et SNCF Réseau ont conclu le transfert de gestion de la ligne Montréjeau-Luchon en date du 04 avril 2023

Le présent document contient une description des éléments essentiels permettant l'exploitation de services ferroviaires sur le Réseau Régional Occitanie. Son contenu n'est pas opposable sur le plan juridique. La Région remercie les entreprises ferroviaires candidates de toute remontée d'information permettant d'améliorer le contenu du document.

Le DR RRO constitue une pièce annexe du DRR établi et publié par SNCF Réseau. A ce titre, la Région s'efforce de produire un DRRRO dont les informations sont cohérentes avec celles contenues dans le DRR. La Région se tient à la

disposition des entreprises ferroviaires qui pourraient constater des incohérences ou exprimer des attentes sur le contenu du présent document.

1.5 Structure du document de référence des lignes

En application du décret 2003-194, le document de référence des lignes contient les chapitres suivants :

- La description des conditions contractuelles et techniques d'accès au Réseau Régional Occitanie
- Une description des composants de l'infrastructure des lignes du Réseau Régional Occitanie
- Une description du processus d'allocation de la capacité et d'attribution des sillons
- L'exposé des services provisionnés sur le Réseau Régional Occitanie
- L'exposé de la structure de tarification et des barèmes appliqués sur le Réseau Régional Occitanie

1.6 Période de validité, mises à jour et publication

L'ensemble des dispositions contenues dans le document s'appliquent à compter de sa publication, pour des demandes de réservation des capacités sur le Réseau Régional Occitanie dans le cadre de l'horaire de service 2026, débutant le 14/12/2025 et échéant le 13/12/2026.

Le DRRRO constitue une pièce annexe du DRR établi et publié par SNCF Réseau. A ce titre, le DRRRO est publié dans les mêmes termes que le DRR de SNCF Réseau.

Contacts

Pour toute demande d'information concernant le fonctionnement du Réseau Régional Occitanie, la Région met à disposition des entreprises ferroviaires les points de contact suivants :

Hôtel de Région de Toulouse

22, boulevard du Maréchal-Juin

31406 Toulouse Cedex 9

Toutes les demandes sont à adresser à la Direction Mobilités Infrastructures et Développement de la Région Occitanie (DMID).

CHAPITRE.2. CONDITIONS D'ACCES

2.1 Introduction

Dans ce chapitre sont décrites les conditions qu'un candidat doit remplir pour accéder au Réseau Régional Occitanie, dont l'infrastructure est décrite au chapitre 3 : les conditions générales et spécifiques d'accès, les conditions commerciales ainsi que les règles opérationnelles établies pour la circulation des convois.

2.2 Conditions générales

2.2.1 Conditions à remplir pour demander de la capacité du Réseau Régional Occitanie

Un « candidat » est, au sens 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* ».

Tout candidat peut présenter des demandes d'attribution de sillons, suivant les modalités fixées au Chapitre 4 - Attribution de Capacité, dès lors qu'il remplit les conditions décrites au présent chapitre, selon qu'il est entreprise ferroviaire ou autre candidat. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au Chapitre 5 - Installations de service.

2.2.2 Modalités d'accès aux lignes du Réseau Régional Occitanie

Ont un droit d'accès à la ligne uniquement les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'UE ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Les entreprises ferroviaires peuvent également assurer uniquement la traction.

En application des décrets n° 2003-194 et n°2019-525, toute entreprise ferroviaire voulant effectuer des services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession :

- D'une licence d'entreprise ferroviaire, à l'exception des entreprises visées aux 1° à 5° de l'article L2122-10 du Code des transports
- D'un certificat de sécurité unique valable pour les services concernés, pour l'utilisation effective de l'infrastructure
- D'une attestation d'assurance

L'utilisation des infrastructures comme des services assurés par la Région ou ses prestataires agissant pour son compte est soumise à la signature par l'entreprise ferroviaire d'un contrat d'attribution des sillons et d'utilisation de l'infrastructure avec la Région. Un projet de contrat figure en annexe du présent document, il y intègre notamment les conditions de réalisation des services complémentaires (options) aux services dits minimaux assurés par la Région et décrit au chapitre 5 – Installations de services.

2.2.2.1 Licence d'entreprise ferroviaire

La licence d'entreprise ferroviaire est nécessaire pour exercer une ou plusieurs des activités suivantes liées au transport de voyageurs, au transport de marchandises et/ou à la traction seule. Elle est délivrée :

- En France, par arrêté du ministre chargé des transports dans les conditions fixées par le titre II du décret n°2003-194, l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences

d'entreprises ferroviaires et l'arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils en matière de capital social, les pièces justificatives à fournir pour apprécier la condition en capacité financière et les montants minimaux des plafonds de garantie à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire,

- Ou par l'autorité compétente dans un autre Etat membre de l'UE ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

La licence d'entreprise ferroviaire est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

L'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire est subordonnée au respect de conditions relatives à la capacité professionnelle, à la capacité financière, à l'honorabilité et à la couverture des risques.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet du ministère chargé des transports à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/licence-dentreprise-ferroviaire>.

Dans le cadre d'une démarche visant à l'obtention d'une licence d'entreprise ferroviaire, il est possible d'obtenir tous les renseignements en prenant contact avec le service compétent du ministère à la DGITM via l'adresse de messagerie suivante : licences-ef@developpement-durable.gouv.fr.

2.2.2.2 Certificat de sécurité

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès au réseau exploité sous le régime du décret 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires sans être titulaire d'un certificat de sécurité unique. Le certificat de sécurité unique est délivré depuis le 16 juin 2019 par l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ou par l'EPSF pour une exploitation restreinte au territoire national, dans les conditions fixées par le décret n° 2019-525 et le règlement d'exécution européen n°2018-763.

Il est précisé que le décret n°2019-525 prévoit une procédure simplifiée d'extension du domaine d'exploitation à la section frontière dans le cas du certificat de sécurité unique.

A date de publication du présent document, il est rappelé que les lignes du Réseau Régional Occitanie sont placées sous le régime du décret 2019-525 et non du décret 2022-664 relatif aux voies ferrées locales de voyageurs.

En cas de suspension ou retrait du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit immédiatement prévenir le gestionnaire d'infrastructure et cesser son activité ainsi que les activités de ses éventuels candidats, autorisés sur le système ferroviaire, à la réception de la notification de la suspension ou retrait.

2.2.3 Attestation d'assurance

L'attestation d'assurance, ou un document équivalent, doit couvrir la période pour laquelle l'entreprise ferroviaire souhaite l'accès au réseau. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer à la Région.

L'entreprise ferroviaire doit, au plus tard à la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure et d'utilisation de l'infrastructure et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel elle a obtenu des sillons, présenter la région un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite. Les candidat demandeur de capacité non EF doivent, au plus tard à la signature du contrat d'attribution de sillons et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel ils ont obtenu des sillons, présenter la région un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite

Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de l'assurance. L'entreprise ferroviaire et les candidats notifient à la région toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

2.3 Conditions contractuelles

2.3.1 Contrats avec les entreprises ferroviaires

Contrat d'utilisation de l'infrastructure :

En application de l'article L.2122-11 du Code des transports, toute utilisation de l'infrastructure du Réseau Régional Occitanie pour l'exploitation d'un service de transport ferroviaire est soumise à la signature préalable, par la Région et l'entreprise ferroviaire utilisatrice du « contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national ».

Contrat d'utilisation des systèmes d'information :

La Région ne délivre aucune prestation relative à l'utilisation de systèmes d'information sur le Réseau Régional Occitanie.

2.3.2 Contrats avec les candidats demandeurs de capacités non entreprises ferroviaires

Contrat d'attribution de sillons sur la ligne :

Conformément à l'article L.2122-11 du Code des transports, toute attribution de sillons sur le Réseau Régional Occitanie à un candidat autre qu'une entreprise ferroviaire en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise nécessite la signature, par la Région et le candidat, d'un « contrat d'attribution de sillons sur le Réseau Régional Occitanie ».

Ce contrat doit être signé préalablement à la désignation par le bénéficiaire auprès de la Région du nom de la ou des entreprises ferroviaires exécutant le service de transport.

La Région peut être amenée à réclamer au demandeur qu'il fournisse des informations permettant d'établir qu'il possède la capacité financière nécessaire préalablement à la signature du contrat.

Contrat d'utilisation des systèmes d'information :

La Région ne délivre aucune prestation relative à l'utilisation de systèmes d'information sur le Réseau Régional Occitanie.

2.3.3 Protocole de gestion des accidents et dommages ferroviaires

Un protocole de gestion des accidents et dommages ferroviaires peut être conclu entre la Région et toute entreprise ferroviaire qui le demande.

Ce protocole s'applique aux accidents et dommages ferroviaires dans lesquels est impliquée l'entreprise ferroviaire, que la responsabilité en incombe à cette dernière, à la Région ou ses prestataires agissant en son nom. Il a pour objectif de favoriser l'organisation rapide des échanges d'informations entre la Région et l'entreprise ferroviaire et de faciliter et accélérer le règlement des dossiers, notamment à enjeu financier limité, ainsi que le versement des indemnités associées.

2.4 Conditions techniques

2.4.1 Documentation d'exploitation

En qualité de gestionnaire des infrastructures du Réseau Régional Occitanie, la Région établit la documentation d'exploitation des lignes du Réseau Régional Occitanie. Cette documentation technique répond aux exigences réglementaires listées dans les articles 14 à 18 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Cette documentation inclut notamment les consignes locales d'exploitation applicables à chacune des lignes du Réseau Régional Occitanie. Ces documents précisent les obligations et responsabilités du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires souhaitant faire circuler des trains sur le Réseau Régional Occitanie, en particulier les procédures d'admission des trains, l'accompagnement à l'étude de la compatibilité des matériels roulants, la vigilance quant aux mesures de régulation liées à des événements climatiques prévisibles. Cette documentation est mise à jour autant que nécessaire pour assurer en tout temps la sécurité ferroviaire sur le Réseau Régional Occitanie.

Toute règle d'exploitation particulière, prise en application de l'article 15 du décret précité et impliquant des obligations à respecter de la part des entreprises ferroviaires, leur sera portée à connaissance. A titre d'exemple :

- Pour exploiter des services ferroviaires sur la ligne Montréjeau-Luchon, les entreprises ferroviaires seront tenues de suivre la bonne réception du réseau GSM-GFU et, en cas de perte de réseau, adopteront une conduite à vue afin d'éliminer tout risque d'incident
- La circulation de trains sur la ligne Montréjeau-Luchon est conditionnée à la présence et au bon fonctionnement des Equipements à Agents Seuls (EAS) ou à la présence à bord d'un agent d'accompagnement chargé de sécuriser la procédure de départ train en application de la directive départ train.

Afin de faciliter l'appropriation de cette documentation et sa communication aux entreprises ferroviaires, la documentation est accessible sur la plateforme documentaire de SNCF Réseau 'DocExplore'. Pour toute demande, la Région se tient à la disposition des entreprises ferroviaires via le point de contact prévu au chapitre 1

2.4.2 Admission du matériel roulant

2.4.2.1 Cadre réglementaire

Le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 dispose en son article 190 « Avant qu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, elle vérifie :

1°) Que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux sections 1 et 2 du présent chapitre ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu et qu'il est dûment enregistré ;

2°) Que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet. Ce gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité ;

3°) Que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic ».

2.4.2.2 Matériel roulant acceptés

Les lignes du Réseau Régional Occitanie ont été conçues de sorte à accepter a minima les matériels roulants suivants :

Lignes	Voyageurs	Marchandises
Montréjeau-Luchon	- Les matériels roulants de type Regiolis en mode propulsion thermique.	

Pour tout autre matériel, l'entreprise ferroviaire devra s'assurer de la compatibilité du matériel avec l'infrastructure dont les détails techniques sont accessibles via le RINF.

Les trains à propulsion électriques uniquement ne sont pas admis sur le Réseau Régional Occitanie.

Les caractéristiques principales des infrastructures sont décrites au chapitre 3.

2.4.2.3 Accompagnement des entreprises ferroviaires à l'admission des matériels roulants

Pour permettre aux entreprises ferroviaires de satisfaire à leurs obligations précitées, la Région met à disposition des entreprises ferroviaires :

1) Les informations prescrites par le 4^{ème} paquet ferroviaire (STI OPE 2023/1693 & règlement RINF 2019/777/UE).

L'établissement du Registre de l'infrastructure (RINF) est applicable à l'ensemble du RFN, incluant le périmètre des lignes du Réseau Régional Occitanie. Pour en faciliter la prise de connaissance par les entreprises ferroviaires, la Région et SNCF Réseau se sont accordées pour que les informations relatives au Réseau Régional Occitanie soient intégrées dans le RINF du RFN publié par SNCF Réseau. Ainsi, si l'établissement des informations techniques relatives aux infrastructures du Réseau Régional Occitanie incombent à la Région, leur intégration et leur publication au sein du RINF du RFN sont placées sous la responsabilité de SNCF Réseau.

Dans le cas où une entreprise ferroviaire identifierait une caractéristique incomplètement renseignée dans le RINF (registre de l'infrastructure) accessible sur le site internet de l'ERA, pour une ligne faisant partie du périmètre des lignes ferroviaires dont la région est le gestionnaire d'infrastructure, cette information lui sera fournie, après qu'elle en ait adressé la demande auprès de SNCF Réseau en qualité d'intégrateur du RINF sur le RFN. Les modalités de contacts sont précisées dans le DRR de SNCF Réseau. La Région, une fois informée par SNCF Réseau des demandes de compléments d'information, communiquera sous quinzaine les éléments sollicités conformément au § 4.2.2.5.1 du règlement d'exécution UE/2019/773 dénommé STI OPE précité.

2.4.3 Transport de marchandises

Sans objet

2.4.4 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires

Le personnel des entreprises ferroviaires doit être en conformité avec la réglementation en vigueur. Le personnel doit être formé à l'utilisation des infrastructures du Réseau Régional Occitanie ainsi qu'à l'utilisation des matériels roulants prévus d'y circuler selon les modalités décrites dans leur certificat de sécurité.

Pour ce faire les entreprises ferroviaires disposent de la documentation d'exploitation décrite au point 2.4.1

2.4.5 Transports exceptionnels

Il s'agit d'un véhicule et/ou chargement transporté qui, en raison de sa construction/conception, de ses dimensions ou de sa masse, ne répond pas aux paramètres de l'itinéraire, nécessite une autorisation particulière de mouvement et peut nécessiter des conditions de circulation particulières sur tout ou partie du parcours (appendice J du règlement 2019-773 STI-OPE). Il ne peut être admis de ce fait que dans des conditions techniques ou d'exploitations spéciales.

Les demandes de transports exceptionnels seront examinées au cas par cas sur les lignes du Réseau Régional Occitanie.

2.4.6 Circulations d'essai et autres circulations dérogatoires

Toute circulation d'essai sur des lignes du réseau ferré national, effectuée dans le cadre des dispositions de l'arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais, doit faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF, suivant le processus et les exigences définies dans le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires ». Cela concerne notamment les circulations pour la réalisation d'essais de matériels roulants n'ayant pas d'autorisation de mise sur le marché.

Toute autre circulation dérogatoire qui ne rentre pas dans le cadre des dispositions de l'arrêté du 23 mars 2021, mais circulant dans des conditions dérogatoires à la documentation technique et d'exploitation, doit faire l'objet d'un avis des gestionnaires d'infrastructures concernés, suivant le processus et les exigences définies dans le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires » consultable sur demande auprès de SNCF Réseau.

Dans un cas comme dans l'autre, la demande d'avis à la Région décrite dans ce document doit être adressée à la Région selon les points de contacts présentés au chapitre 1.

2.4.7 Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur la ligne

En complément éventuellement de l'autorisation de mise sur le marché, ces véhicules doivent disposer d'un agrément de travail. Les conditions de délivrance de l'agrément de travail de ces véhicules sont définies dans les règles d'exploitation particulières RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 et RFN-CG-MR 03 A-00-n°005, intitulées respectivement « Processus autorisant la circulation et le travail des véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux » et « Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux. Caractéristiques techniques », disponibles sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

2.4.8 Graissage des rails par le matériel roulant

Sur les RFN, les entreprises ferroviaires sont responsables de la lubrification du contact rail-roue, quelles que soient les conditions d'environnement ou de tracé. A cette fin, le document SAM S 801 « **Lubrification du contact roue-rail par le matériel roulant** » publié par l'EPSF constitue un moyen acceptable de conformité. A défaut du respect des dispositions de ce texte, il appartient aux entreprises ferroviaires d'être en capacité de démontrer la conformité à cette obligation.

Le contrôle, le suivi et la mesure de la performance du graissage des rails sur le réseau ferré national français (contrôle du graissage des rails, commission graissage...) est décrite dans le document d'utilisation RFN-IG-IF 02 B-31-n°001 « Graissage des rails ». Les entreprises ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) doivent appliquer ce texte. Ce document est disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. La participation des entreprises ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) à la commission centrale annuelle graissage, organisée à l'initiative de SNCF Réseau et relayée par la Région sur son périmètre de responsabilité, est obligatoire.

Au cours de cette commission, les entreprises ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) présentent leur bilan annuel du graissage, qui comporte, par exemple, les données suivantes : disponibilité du matériel et performance pour assurer le graissage, contraintes rencontrées, incidents, actions menées, retour d'expérience...

Ces éléments sont à communiquer par les entreprises Ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) à la Région un (1) mois avant la date de la commission.

2.4.9 Sûreté

Les entreprises ferroviaires doivent respecter les exigences de sûreté applicables pour utiliser le Réseau Régional Occitanie en ce qui concerne le personnel, le contrôle ou la surveillance du matériel roulant composant les trains, les voyageurs et les marchandises transportées.

CHAPITRE.3. DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE

3.1 Description de la ligne Montréjeau Luchon

La ligne 668 000 se situe entre Montréjeau et Luchon en Région Occitanie. Elle est connectée à la ligne 650 000 reliant les gares de Toulouse et Bayonne.

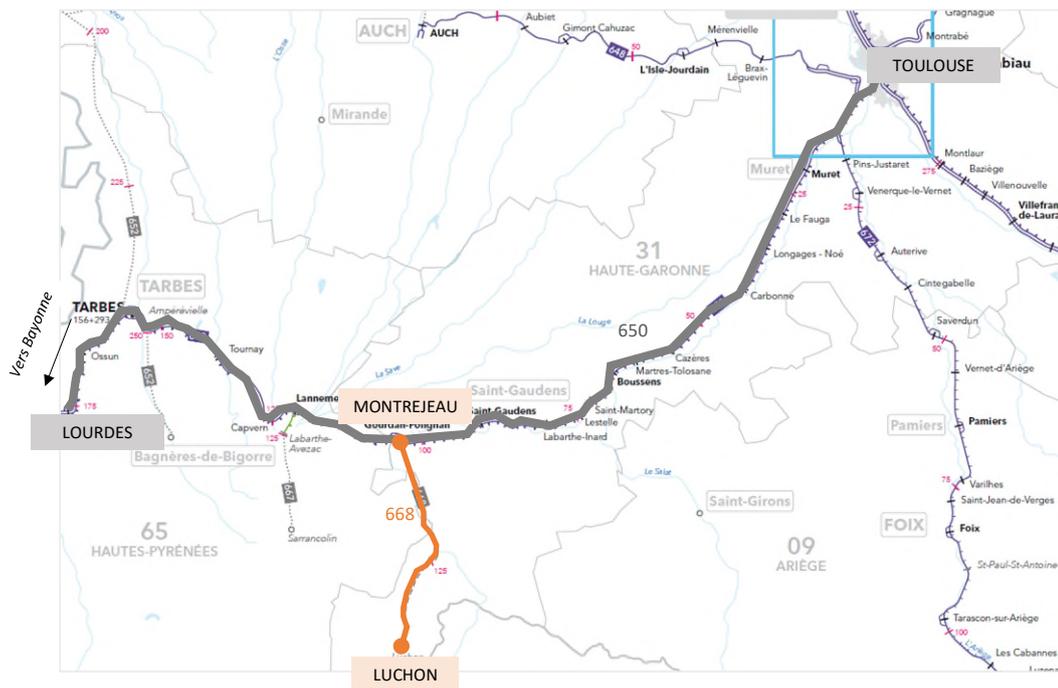


Figure 1 : Situation de la ligne Montréjeau-Luchon

Il s'agit donc d'une ligne capillaire de 35 km dédiée au transport de voyageurs.

Située entre les points kilométriques 104+344 à 139+500, c'est une ligne à voie unique à écartement standard non électrifiée. La ligne s'inscrit dans un environnement relativement montagneux et accidenté.

Le périmètre de gestion des infrastructures sous responsabilité de la Région est matérialisé par la présence d'un point frontière situé au point kilométrique 104,804 de la ligne 668 000.

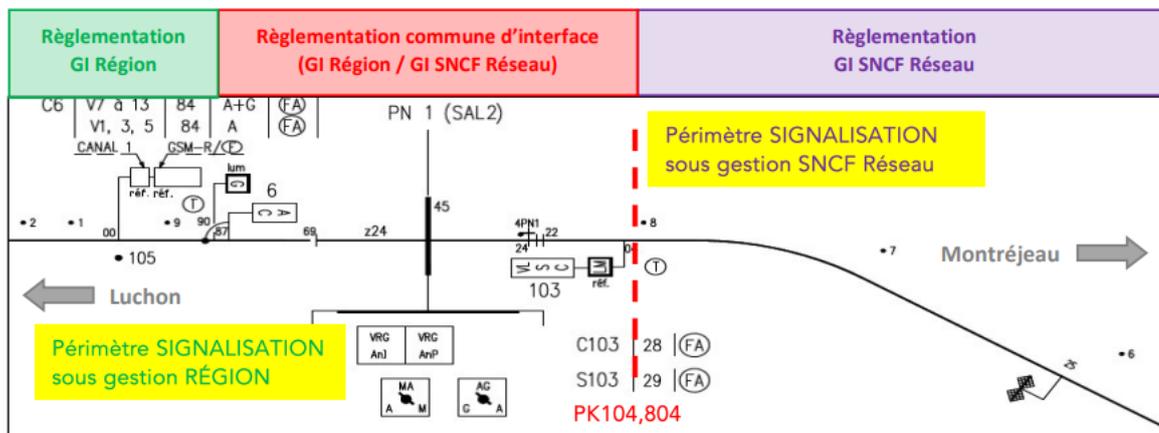


Figure 2 : Schéma du point frontière entre le périmètre Région et le périmètre SNCF Réseau de la ligne Montréjeau-Luchon

Les caractéristiques techniques principales de la ligne Montréjeau-Luchon sont reprises dans le tableau qui suit :

Classement UIC	9 AV
Ecartement	Ecartement standard de 1,435 mètres
Typologie	Voie unique placée sous le régime d'exploitation de la navette
Electrification	Non électrifiée
Vitesse de circulation	(voir schéma)
Gare et haltes	1 gare desservie : Luchon. 3 haltes desservies : <ul style="list-style-type: none"> - Loures - Barbazan - Saléchan - Siradan - Marignac - Saint Béal <p>Les gares et haltes disposent d'un unique quai pour les 2 sens de circulation, répondant aux caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur utile = 144 mètres - Hauteur = 55 cm au-dessus du rail <p>Les quais répondent aux exigences d'accessibilité prévues par la réglementation européenne.</p>
Charge à l'essieu	20 t
Gabarit	GA
Télécommunication	GSM-GFU
PN	26 PN jalonnent la ligne
Voies de service	2 voies de services localisées à Luchon
Embranchement	Aucun
Aptitude aux marchandises dangereuses	Non
Régime de sécurité	Décret 2019-525
Particularités	Ligne permettant la circulation par la propulsion hydrogène

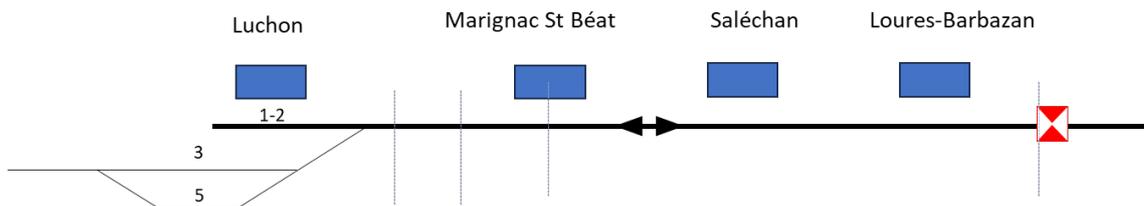


Figure 3 : Schéma des installations de la ligne Montréjeau-Luchon

ATTRIBUTION DE LA CAPACITE

3.2 Généralités

3.2.1 Objet

En sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, la Région est responsable de la répartition des capacités d'infrastructure sur les lignes du Réseau Régional Occitanie.

Le présent chapitre a pour but d'exposer les mécanismes de répartition des capacités sur le Réseau Régional Occitanie et de présenter aux demandeurs de capacités les modalités pour effectuer leurs réservations de sillons.

3.2.2 Acteurs de l'attribution des capacités

3.2.2.1 Les demandeurs de capacité

Toute entreprise ferroviaire répondant aux caractéristiques exposées au paragraphe 2.2.2 du chapitre 2 a le droit de formuler des demandes d'attribution de sillons sur les lignes du Réseau Régional Occitanie. Les candidats demandeurs de capacité non EF tels que définis à l'article L 2122-11 du Code des transports, peuvent également présenter des demandes d'attribution de sillons, en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport ferroviaire qu'ils organisent.

La Région rappelle qu'il est de la responsabilité des demandeurs de capacités de s'assurer des moyens à mettre en œuvre pour une utilisation de l'infrastructure conforme aux caractéristiques des sillons qui leur ont été accordés. A ce titre, ils élaborent leurs demandes de réservation sous leur responsabilité. La consistance des informations nécessaires à l'instruction de ces demandes et à l'élaboration du graphique de circulation est détaillée dans les chapitres suivants. La Région précise en particulier qu'il est de la responsabilité des demandeurs de capacités de communiquer à la Région toute modification de la composition des trains prévus pour l'utilisation des sillons attribués sur le Réseau Régional Occitanie. Par ailleurs, toute information complémentaire, susceptible d'exercer une influence sur l'instruction de la demande de sillons ou sur l'utilisation de l'infrastructure doit être communiquée à la Région, sous la responsabilité du demandeur de capacité. Il est rappelé qu'il est également de la responsabilité du demandeur de procéder en amont de la demande de capacité à la vérification de la compatibilité du matériel roulant utilisé avec l'infrastructure de la Ligne, conformément aux dispositions prévues au point 2.4.2 du chapitre 2.

3.2.2.2 SNCF Réseau

Compte tenu de leur configuration, toute demande de sillons sur l'une ou l'autre des lignes du Réseau Régional Occitanie implique une demande de sillons complémentaires sur le RFN non transféré. Par exemple, une entreprise ferroviaire souhaitant faire circuler un train de Montréjeau à Luchon doit obtenir :

- Un sillon de Montréjeau au point frontière entre SNCF Réseau et la Région ;
- Un sillon du point frontière entre SNCF Réseau et la Région à Luchon.

Ces demandes de sillons se doivent d'être cohérentes dans le temps et dans l'espace.

Pour que la mise en œuvre du transfert de gestion des infrastructures ne porte aucun préjudice sur le fonctionnement nominal des demandes de sillons applicable sur l'ensemble du RFN, les entreprises ferroviaires et candidats demandeurs de capacité non EF présentent leurs demandes de sillons sur l'intégralité du parcours à SNCF Réseau qui assure un rôle d'intégrateur et d'instructeur des demandes, en étroite collaboration avec la Région. SNCF Réseau trace les sillons entrants et sortants du Réseau Régional Occitanie (RRO). Sachant que le RFN est le réseau structurant, les sillons sont créés en fonction de ses contraintes d'infrastructure, mais en concertation avec le GI du RRO sur les possibilités de réception des trains sur le Réseau Régional Occitanie.

Il est à noter par ailleurs qu'au titre de sa mission de gestionnaire opérationnel des circulations sur la ligne Montréjeau-Luchon, SNCF Réseau assure la construction de l'horaire de service sur cette dernière.

3.3 Calendrier

3.3.1 Calendrier des demandes

Pour toute circulation revendiquée à l'horaire de service de l'année A, les demandeurs de sillons déposent leurs demandes entre le 2^{ème} dimanche du mois de Décembre A-2 et le 2^{ème} lundi du mois d'Avril A-1.

Ainsi, pour l'horaire de service du Service Annuel 2026, toute demande de sillons doit être communiquée entre le 15 décembre 2024 et le 14 avril 2025.

Il est de la responsabilité des demandeurs de sillons sur les lignes du Réseau Régional Occitanie de s'assurer de la cohérence de leurs demandes avec les besoins de sillons sur le RFN non transférés. Ainsi, les demandeurs sont tenus de s'inscrire dans le processus de répartition des capacités élaboré par SNCF Réseau et décrit au chapitre 4 du DRR. Ce processus repose notamment sur un phasage amont et aval de la répartition de la capacité selon les étapes successives suivantes :

- De A-6 à janvier A-1 : la structuration de la capacité du graphique
- De janvier A-1 à Septembre A-1 : la construction de l'horaire de service, incluant les demandes tardives
- De Septembre A-1 à Décembre A : l'adaptation du service, y compris de dernière minute

La Région attire l'attention des demandeurs de capacité au respect des différentes phases afin que leurs demandes aient un maximum de chance d'aboutir conformément à leur souhait.

3.3.2 Calendrier des réponses

Les demandeurs de sillons reçoivent une réponse à leurs demandes dans le calendrier défini au DRR de SNCF Réseau.

En particulier, les réponses aux demandes de sillons soumises entre Décembre A-2 et Avril A-1 sont communiquées en septembre A-1. Des requêtes sont alors possibles jusqu'à la certification de l'horaire de service prévu au mois de Novembre A-1.

L'horaire de service de l'année A débute en Décembre A-1.

3.4 Demandes de sillons

Toutes les demandes de sillons sont à présenter à SNCF Réseau dans les conditions décrites au DRR. Les demandeurs de sillons utilisent à ce titre les systèmes d'informations requis sur le RFN, notamment l'outil Gesico- DSDM dont les accès sont délivrés par SNCF Réseau.

Toute demande de sillons doit faire apparaître les caractéristiques suivantes :

- L'origine et la destination du sillon
- Les souhaits d'heure de départ et d'arrivée
- Le jalonnement du sillon
- La composition du train (unité simple ou unité double)
- Le matériel roulant prévu
- Le régime de circulation du train
- Si le sillon est revendiqué comme appartenant au catalogue « Graphique 24h », résultant de la phase de planification amont
- La catégorie du train : TER, FRET, HLP, TTX, ESSAI, etc.
- Toute autre information qui pourrait influencer sur l'inscription du sillon au graphique de l'Horaire de Service

La Région précise que le demandeur de capacités élabore sa demande sous sa responsabilité. La Région se tient à disposition des demandeurs pour faciliter l'élaboration de leurs demandes de sillons.

3.5 Capacités des lignes

Du fait de leur configuration (voie unique) et de leur régime d'exploitation (exploitation en navette), les capacités d'infrastructures de la lignes Montréjeau-Luchon sont limitées.

3.5.1 Capacité allouée aux services de transports régionaux de voyageurs liO

3.5.1.1 Montréjeau-Luchon

La ligne Montréjeau-Luchon est destinée au trafic ferroviaire régional de voyageurs. L'essentiel de la capacité d'infrastructure disponible est donc pourvu pour les circulations liO organisées par la Région Occitanie.

A date de publication du DRRRO pour l'horaire de service 2026, la Région Occitanie envisage en régime nominal 12 circulations sur la ligne (6 allers / retours) par jour.

Toute demande de capacité additionnelle s'inscrit dans la capacité résiduelle du graphique. Il est recommandé aux demandeurs de capacité de pré-étudier la faisabilité de leur demande sur la base des informations fournies dans ce document et de se rapprocher de la Région Occitanie pour toute demande d'information susceptible de les aider à la construction de leur service.

3.5.2 Capacité allouée aux travaux

3.5.2.1 Montréjeau-Luchon

La ligne Montréjeau-Luchon fait l'objet d'une surveillance quotidienne de ses infrastructures et installations sur une période de 1 heure diurne.

A date de publication du DRRRO, la plage horaire dévolue aux opérations de maintenance est en cours de définition.

Pour assurer en permanence un haut niveau de sécurité sur la ligne, la Région se réserve le droit de procéder à des restrictions de circulations et autres interceptions inopinées si les conditions l'exigent :

- En cas de réparation des infrastructures
- En cas d'évènement météorologique ne permettant pas d'assurer les circulations en sécurité
- En cas de perturbation, risque ou danger sur la ligne

Dans le cadre des missions de gestion opérationnelle des circulations, la Région via SNCF Réseau informe en temps réel les attributaires de capacités.

3.5.3 Ouverture des postes

La gestion opérationnelle des circulations sur les lignes du réseau est assurée depuis le poste C de Montréjeau sur la ligne Montréjeau-Luchon.

Ces postes sont exploités par SNCF Réseau qui en définit les périodes d'ouverture selon les demandes de circulations ferroviaires. Les horaires d'ouvertures sont consultables sur demande à SNCF Réseau selon les modalités décrites dans le DRR. En cas de demande de sillons nécessitant une extension des périodes d'ouverture des postes, ces demandes s'inscrivent dans les modalités prévues au DRR.

3.6 Réponses de la Région

Les réponses de la Région aux sillons demandés sont exprimées aux demandeurs via l'outil Gesico-DSDM de SNCF Réseau. Le traitement des demandes de sillons donne lieu à un statut dont les libellés sont identiques à ceux présentés dans le DRR de SNCF Réseau.

3.7 Sillons dévolus aux circulations particulières

3.7.1 Transports exceptionnels

Un transport est considéré comme exceptionnel dès lors que ses dimensions, sa masse ou son conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire.

Les demandes de transports exceptionnels seront examinées au cas par cas sur les lignes du Réseau Régional Occitanie.

3.7.2 Marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses sont toutes les matières et objets définis par le règlement international pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses (RID), dont le transport est interdit ou autorisé uniquement sous certaines conditions. Dans ce cas le transport s'effectue en application de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD » et de ses modifications reprises dans l'arrêté du 20 Décembre 2013).

Le transport de marchandises dangereuses n'est pas autorisé sur la ligne Montréjeau-Luchon

Lors de leur demande de sillons, les demandeurs se conforment aux prescriptions du DRR de SNCF Réseau.

3.7.3 Mesures particulières appliquées en cas de perturbations

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée notamment par une défaillance ou un accident qui rend l'infrastructure momentanément inutilisable ou une situation où il existe un risque supposé pour la sécurité (colis piégé, personne sur les voies...) ou les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes..) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle, les sillons attribués peuvent être supprimés ou modifiés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.

Le Chapitre 6 du DRR - Exploitation ferroviaire précise les dispositions applicables pour la gestion des situations perturbées. En particulier dans ces conditions, il est important que les entreprises ferroviaires aient indiqué à SNCF Réseau (correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr) la liste actualisée du/des correspondant(s) opérationnel(s) et pré-opérationnel(s) que SNCF Réseau peut contacter.

3.8 Evolutions des sillons attribués

Les demandeurs peuvent demander à faire évoluer leur demande de sillon jusqu'à j-1 avant la circulation des trains, dans le respect des capacités d'infrastructures disponible des lignes du Réseau Régional Occitanie. La Région invite les entreprises ferroviaires à minimiser et à anticiper toute demande d'évolution pour faciliter leur instruction et augmenter les chances d'une réponse favorable par la Région. En cas de réponse négative de la Région, l'entreprise ferroviaire titulaire du sillon a le choix entre maintenir sa demande initiale et renoncer au sillon attribué dans les conditions précisées ci-après.

Les demandeurs peuvent renoncer aux sillons qui leur sont attribués sans pénalité jusqu'à j-30, j représentant le jour de circulation revendiqué. Les renoncements peuvent être effectués sur toute une période d'un seul tenant.

Tout renoncement demandé entre j-1 et j-30, j représentant le jour de circulation revendiqué, donne lieu à une pénalité du montant de l'acompte de réservation versé à la Région au moment de l'attribution du sillon.

Les principes de tarification et de facturation sont décrits dans le chapitre 6 du présent document.

CHAPITRE.4. SERVICES

4.1 Prestations minimales

4.1.1 Traitement des demandes de capacités d'infrastructure

La Région traite de manière transparente l'ensemble des demandes d'attribution de sillons. La Région s'efforce d'apporter une réponse au plus près des attentes des demandeurs, dans le respect de ses propres objectifs d'utilisation des infrastructures pour la circulation des trains régionaux de voyageurs qu'elle organise au titre de sa mission d'Autorité Organisatrice.

Les principes de répartition des capacités d'infrastructure (calendrier, modalités, etc.) sont par ailleurs décrits dans le chapitre 4 Attribution des capacités.

4.1.2 Droit d'utilisation des sillons attribués

Sous réserve de respecter les conditions décrites dans le DRLO, notamment s'agissant de la sécurité et de l'exploitation, les entreprises ferroviaires sont libres de faire usage des sillons que la Région leur a attribué, en respectant les obligations d'informations préalables à la circulation prévues au paragraphe suivant.

4.1.3 Gestion du trafic et des circulations

La Région a décidé de confier à SNCF Réseau la prestation de gestion du trafic et des circulations sur le périmètre du Réseau Régional Occitanie, sauf dans le cas de la ligne Alès-Bessèges. Concernant cette dernière, la gestion du trafic et des circulations est assurée par la Région.

La gestion du trafic et des circulations inclut la gestion de la signalisation, la régulation, la gestion des circulations et la fourniture de toute information nécessaire à l'entreprise ferroviaire pour exploiter en toute sécurité le service de transport pour lequel la capacité d'infrastructure lui a été attribuée.

Les entreprises ferroviaires sont autorisées à manipuler les installations de sécurité simple sur voies de service dans le respect des procédures prévues dans les consignes locales d'exploitation.

CHAPITRE.5. TARIFICATION

5.1 Principes

5.1.1 Redevance de circulation voyageurs

5.1.1.1 Acompte

La réservation de sillons sur les lignes du Réseau Régional Occitanie donne lieu au versement par les demandeurs à la Région d'un acompte de réservation. Cet acompte :

- représente 30% du prix du sillon
- n'est pas remboursable à compter de j-30 avant la circulation des trains.

Cet acompte est versé en une seule fois au moment de l'attribution des sillons. Le montant de l'acompte est calculé sur la base du nombre de sillons-km attribué au moment de la certification de l'horaire de service prévue (Novembre A-1).

Les candidats demandeurs de capacité non EF qui mettent à disposition les sillons qui leur sont attribués à des entreprises ferroviaires sont tenues de procéder au règlement de cet acompte.

En cas de renoncement avant j-30 ou d'annulation prévue à l'article 6.3, le montant de l'acompte fait l'objet d'un remboursement dans le cadre de la facture mensuelle correspondant au mois de circulation concernée.

5.1.1.2 Solde

L'utilisation des sillons attribués donnent lieu au règlement par l'entreprise ferroviaire attributaire du sillon du solde du prix du sillon établi lors de la réservation.

Le montant de la facture portant sur un mois M est calculé sur la base des circulations dont la date de départ est intervenue au cours du mois M. Ces circulations englobent des circulations effectuées ainsi que les circulations réputées avoir été effectuées (circulations n'ayant pas fait l'objet d'un renoncement par les demandeurs au plus tard à J-1).

Si l'entreprise ferroviaire dispose d'un sillon par l'intermédiaire d'un candidat demandeur de capacité non EF, les relations contractuelles entre l'entreprise ferroviaire et le candidat demandeur de capacité non EF ne relève pas des affaires de la Région.

5.1.2 Redevance de desserte des gares et haltes de voyageurs

5.1.2.1 Acompte

La réservation des voies de service sur les lignes du Réseau Régional Occitanie donne lieu au versement par les demandeurs à la Région d'un acompte de réservation.

Cet acompte :

- Représente 30% du prix d'occupation des voies de services
- n'est pas remboursable à compter de j-30 avant la circulation des trains

Cet acompte est versé en une seule fois au moment de l'attribution des sillons. Le montant de l'acompte est calculé sur la base du nombre de départ train attribué au moment de la certification de l'horaire de service prévue (Novembre A-1).

En cas de renoncement avant j-30 ou d'annulation prévue à l'article 6.3, le montant de l'acompte fait l'objet d'un remboursement dans le cadre de la facture mensuelle correspondant au mois de circulation concernée.

5.1.2.2 Solde

Le solde est demandé après utilisation du sillon par l'entreprise ferroviaire.

L'utilisation des sillons attribués donnent lieu au règlement par l'entreprise ferroviaire attributaire du sillon du solde du prix de desserte des gares et haltes établi lors de la réservation.

Le montant de la facture portant sur un mois M est calculé sur la base des circulations dont la date de départ est courant le mois M. Ces circulations englobent des circulations effectuées ainsi que les circulations réputées avoir été effectuées (circulations n'ayant pas fait l'objet d'un renoncement par les demandeurs au plus tard à J-1).

5.1.3 Redevance de circulation fret

5.1.3.1 Acompte

La réservation de sillons sur les lignes du Réseau Régional Occitanie donne lieu au versement par les demandeurs à la Région d'un acompte de réservation. Cet acompte :

- représente 30% du prix du sillon
- n'est pas remboursable à compter de j-30 avant la circulation des trains.

Cet acompte est versé en une seule fois au moment de l'attribution des sillons. Le montant de l'acompte est calculé sur la base de la distance de circulation attribuée au moment de la certification de l'horaire de service prévue (Novembre A-1). Le Tonnage retenu sera mentionné lors de la réservation.

Les candidats demandeurs de capacité non EF qui mettent à disposition les sillons qui leur sont attribués à des entreprises ferroviaires sont tenues de procéder au règlement de cet acompte.

En cas de renoncement avant j-30 ou d'annulation prévue à l'article 6.3, le montant de l'acompte fait l'objet d'un remboursement dans le cadre de la facture mensuelle correspondant au mois de circulation concernée.

5.1.3.2 Solde

L'utilisation des sillons attribués donnent lieu au règlement par l'entreprise ferroviaire attributaire du sillon du solde du prix de la distance de circulation établi lors de la réservation.

Le montant de la facture portant sur un mois M est calculé sur la base des circulations dont la date de départ est courant le mois M. Ces circulations englobent des circulations effectuées ainsi que les circulations réputées avoir été effectuées (circulations n'ayant pas fait l'objet d'un renoncement par les demandeurs au plus tard à J-1).

Si l'entreprise ferroviaire dispose d'un sillon par l'intermédiaire d'un candidat demandeur de capacité non EF, les relations contractuelles entre l'entreprise ferroviaire et le candidat demandeur de capacité non EF ne relève pas des affaires de la Région.

5.1.4 Circulations d'essai et autres circulations dérogatoires

Toute circulation d'essai ou autres circulations dérogatoires prévues à l'article 4.6 donne lieu à l'émission d'un devis par la Région. L'acceptation du devis par le demandeur est sanctionnée par le versement à la Région d'un acompte de réservation. Le solde est quant à lui réglé après utilisation effective de la station-service.

5.1.5 Barèmes

Pour l'horaire de service 2026, le barème des redevances appliquées par la Région sur le Réseau Régional Occitanie sont repris dans le tableau qui suit :

Type de redevance	Barème	Unité
Redevance de circulation voyageurs	4,5€ HT	Sillon.km/jour
Redevance de desserte des gares de voyageurs	3 € HT	Départ.train/jour
Redevance de desserte des haltes de voyageurs	0,7 € HT	Départ.train/jour
Circulations d'essai et autres circulations dérogatoires	Sur devis	

Pour la redevance de circulation fret les barèmes suivants sont appliqués :

Catégorie en tonnes	Barème brut	Barème net	Unité
[1-350[0,67	0.67	Distance de circulation
[350-750[0,95	0.68	
[750-1050[1,22	0.68	
[1050-1550[1,56	0.87	
>=1550	2,11	0.91	

5.1.6 Facturation

Le processus de facturation est décrit dans le tableau qui suit :

Type de redevance	Novembre de l'année A-1	M+1	M+2 à 12
Redevance de circulation voyageurs	Facture d'acompte	Facture de solde	Facture de régularisation le cas échéant
Redevance de circulation fret			
Redevance de desserte des gares et haltes			
Redevance d'utilisation des voies de service			
Recharge hydrogène		Facture	

M correspond au mois de prestation. Les factures intègrent l'ensemble des redevances dues par une entreprise ferroviaire.

Le Règlement des factures par les entreprises ferroviaires intervient dans un délai de 30 jours suivant l'émission de la facture.

5.1.7 Réclamation

Pour toute réclamation, la Région se tient naturellement à disposition des entreprises ferroviaires et candidats demandeurs de capacité non EF, lesquels sont invités à formuler leur demande auprès des contacts présentés au chapitre 1.