Document de référence du réseau 2016

Gestion des versions

Gestion des versions et suppléments			
Version	**Date**	**Supplément n°**	**Modifications effectuées**
1.0	**15 août 2014**		**Première version du document de référence du réseau**
	27 octobre 2014		**Version publié**
1.1	**18 décembre 2014**		**Nouveau adresse de siège social**

Table des matières

Gestion des versions 2

Section 1 - Informations générales 8

1.1 Introduction 8

1.2 Objectif du document de référence du réseau 10

1.3 Cadre juridique 10

1.4 Statut juridique 13

1.4.1 Remarques générales 13

1.4.2 Responsabilité 13

1.4.3 Procédures de recours 13

1.5 Structure du document de référence du réseau 14

1.6 Processus de validité et de mise à jour 14

1.6.1 Période de validité 14

1.6.2 Mise à jour 14

1.7 Publication et distribution 14

1.8 Contacts 15

1.8.1 Informations générales sur Network Rail 15

1.8.2 Document de référence du réseau de Network Rail 16

1.8.3 Autres organisations ferroviaires du Royaume-Uni 16

1.9 Corridors européens de fret ferroviaire 17

1.10 RailNetEurope (RNE) - coopération internationale entre les gestionnaires d'infrastructure 17

1.10.1 One Stop Shop ou OSS (guichet unique de services à la clientèle) 17

1.11 Glossaire 18

Section 2 - Condition d'accès 23

2.1 Introduction 23

2.2 Exigences d'accès générales 23

2.2.1 Exigences à satisfaire pour postuler pour un sillon horaire 23

2.2.2 Conditions d'autorisation de circulation des trains de fret (fret et/ou voyageurs) 24

2.2.3 Licences 24

2.2.4 Certificat de sécurité 24

2.2.5 Couverture des responsabilités : assurances 25

2.2.6 Conduite des locomotives industrielles 25

2.3 Conditions commerciales générales 25

2.3.1 Accords-cadres 25

2.3.2 Contrats d'accès 25

2.3.3 Contrats avec les candidats (Code du réseau) 27

2.3.3.1 Performance Data Accuracy Code (Code de performance de la précision des données) 28

2.3.3.2 Delay Attribution Guide (Guide d'attribution des retards) 28

2.3.3.3 Access Dispute ResolutionRules (Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à l'accès) 28

2.4 Règles opérationnelles 28

2.4.1 RailwayOperational Code (Code opérationnel ferroviaire) 28
2.4.2 Railway Group Standards (normes du groupe ferroviaire) et le Rule Book (Livre des règlements) 28
2.4.3 Charges (et longueurs) des trains de fret 28
2.5 Transport exceptionnel 29
2.6 Transports de marchandises dangereuses - consulter également la section 3.43 29
2.7 Certification du matériel roulant 30
2.8 Certification du personnel 31
Section 3 – Infrastructure 33
3.1 Introduction 34
3.2 Étendue de Network Rail 34
3.2.1 Limites géographiques 34
3.2.2 Réseaux ferrés raccordés 34
3.2.3 Informations complémentaires 34
3.3 Description du réseau 34
3.3.1 Identification géographique (SectionalAppendix ou Annexe régionale) 34
3.3.1.1 Typologies des voies 34
3.3.1.2 Gabarit des voies 34
3.3.1.3 Stations et nœuds 34
3.3.2 Capacités 35
3.3.2.1 Gabarit ferroviaire 35
3.3.2.1.1 Gabarit ferroviaire - véhicules de fret 35
3.3.2.1.2 Gabarits ferroviaires du fret sur le réseau ferré principal 35
3.3.2.1.3 Gabarits ferroviaires - véhicules réservés aux voyageurs 35
3.3.2.2 Limites de poids 36
3.3.2.3 Déclivités d'une ligne 37
3.3.2.4 Vitesses (autorisées) d'une ligne 37
3.3.2.5 Longueurs maximales des trains 37
3.3.2.6 Alimentation en énergie de traction 38
3.3.2.7 Capacité du train de fret - conseils et assistance 39
3.3.2.8 Capacité du réseau - Écarts entre les données réelles et les données publiées 39
3.3.3 Systèmes de contrôle du trafic et de communication 39
3.3.3.1 Systèmes de signalisation 39
3.3.3.2 Systèmes de contrôle du trafic 40
3.3.3.3 Systèmes de communication 41
3.3.3.4 Systèmes de contrôle automatique des trains (ATCS) 41
3.4 Restrictions du trafic 41
3.4.1 Infrastructure spécialisée 42
3.4.2 Restrictions environnementales 42
3.4.3 Restrictions relatives aux marchandises dangereuses 42

3.4.4 Restrictions relatives aux tunnels 42
3.4.5 Restrictions relatives aux ponts 42
3.4.6 Restrictions en raison de phénomènes naturels 42
3.5 Disponibilité de l'infrastructure 43
3.6 Infrastructures de service 43
3.6.1 Terminaux pour le transport des voyageurs (gares)…… 43
3.6.2 Terminaux pour le trafic des marchandises 43
3.6.3 Gares de formation 43
3.6.4 Voies d'évitement d'entreposage 43
3.6.5 Sites d'entretien 44
3.6.7 Sites d'approvisionnement en carburant 44
3.7 Développement de l'infrastructure 44
3.8 Planning de mise en œuvre et Long Term Planning Process ou LTPP (Processus de planification sur le long terme) 45
3.8.1 Planning de mise en œuvre 45
3.8.2 Long Term Planning Process ou LTPP (Processus de planification sur le long terme) 45
Section 4 – Attribution des capacités 47
4.1 Introduction 47
4.2 Description du processus 47
4.3 Calendrier pour les demandes de sillon et processus d'attribution 47
4.3.1 Calendrier pour l'établissement de l'horaire de service 48
4.3.2 Calendrier pour les demandes de sillon en dehors du processus d'établissement des horaires (demandes ponctuelles) 48
4.4 Processus d'attribution 48
4.4.1 Processus de coordination 48
4.4.1.1 Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires) 49
4.4.2 Processus de règlement des litiges 49
4.4.2.1 Timetable panel (Groupe chargé des horaires) 49
4.4.2.2 Access DisputeResolutionRules ou ADRR (Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à l'accès) 50
4.4.3 Zones saturées : définition, critères de priorité et procédure 50
4.4.4 Impact des accords-cadres (déterminant l'attribution des capacités) 51
4.5 Attribution des capacités pour l'entretien, la rénovation et les améliorations 52
4.5.1 Document de référence de l'accès pour l'ingénierie 52
4.6 Non-utilisation / annulation 52
4.7 Sillons horaires pour le transport exceptionnel et le transport de marchandises dangereuses 53
4.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbations 53
4.8.1 Principes 53
4.8.2 Réglementation opérationnelle 53
4.8.3 Problèmes prévisibles 53
4.8.4 Problèmes imprévus 53
4.9 Attribution des capacités pour les sites de services 53

4.10 Futures options d'accès 54
Section 5 – Services 54
5.1 Introduction 54
5.1.1 Le « paquet d'accès minimum » évoqué dans la Réglementation 7(1) et décrit dans la section 5.2 ci-dessous. 54
5.1.2 Accès aux voies pour les sites de services et offre des services évoqués dans le règlement 7(1) et (4) et décrits dans la section 5.3 ci-dessous 54
5.1.3 Services supplémentaires évoqués dans la Réglementation 7(5) et décrits dans la section 5.4 ci-dessous 54
5.1.4 Services auxiliaires évoqués dans la Réglementation 7(6) et décrits dans la section 5.5 ci-dessous 54
5.2 Paquet d'accès minimum 54
5.2.1 Prise en charge des demandes pour la capacité de l'infrastructure 55
5.2.2 Droit d'utiliser une capacité telle qu'elle est attribuée 55
5.2.3 Sites raccordés 55
5.3 Accès aux voies pour les sites de service et l'offre de services 55
5.3.1 Accès pour les sites de service 55
5.3.1.1 Les gares de transport de voyageurs, leurs bâtiments et les autres sites 55
5.3.1.2 Terminaux de fret 56
5.3.1.3 Gares de triage et gares de formation de train 56
5.3.1.4 Voies d'évitement d'entreposage 56
5.3.1.5 Sites d'entretien et autres sites techniques 56
5.3.1.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage 56
5.3.1.7 Ports maritimes et intérieurs 57
5.3.1.8 Sites de relève 57
5.3.1.9 Sites de ravitaillement en carburant 57
5.3.1.10 Utilisation de matériel d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant 57
5.4 Services supplémentaires 57
5.4.1 Courant de traction 57
5.4.2 Services destinés aux trains (chauffage préalable du train, approvisionnement en eau, gestion des eaux usées, etc.) 57
5.4.3 Services destinés au transport exceptionnel et au transport de marchandises dangereuses 57
5.4.4 Triage et autres services 57
5.4.5 Approvisionnement en carburant 57
5.5. Services auxiliaires 57
5.5.1 Accès au réseau de télécommunications 57
5.5.2 Mise à disposition d'informations supplémentaires 57
5.5.3 Évaluation technique du matériel roulant 58
Section 6 – Redevances 59
6.1 Principes de tarification 59
6.2 Système de tarification 59
6.3 Redevances 59
6.3.1Accès aux voies pour les sites de services et les offres de services évoquées dans la section 5.3 59
6.4 Redevances d'accès aux voies 59

6.5 Redevance d’accès aux voies – Partie 2 – Accès aux voies pour les sites de services et les offres de services 63
6.6 Programme d’amélioration du rendement 65
6.7 Paquet d’accès minimum 66
6.8 Access and Management Regulations (Réglementations relatives à l'accès et à la gestion)..... 66
6.8.1 Accès aux voies pour les sites de services et les offres de services évoquées dans la section 5.3..... 66
6.8.2 Services auxiliaires..... 66
6.8.3 Services supplémentaires 66
6.9 Dispositions de facturation..... 66
Section 7 - Annexes.....67

Section 1 - Informations générales

1.1 Introduction

Network Rail détient, exploite, entretient et développe le principal réseau ferré du Royaume-Uni. Ce réseau englobe les voies, la signalisation et les systèmes d'électrification ferroviaires, les ponts, les tunnels, les passages à niveau et les viaducs. Nous nous occupons également de la gestion de 18 des plus grandes gares :

- Birmingham New Street
- Bristol Temple Meads
- Edinburgh Waverley
- Glasgow Central
- Leeds
- Liverpool Lime Street
- London Bridge
- London Cannon Street
- London Charing Cross
- London Euston
- London King's Cross
- London Liverpool Street
- London Paddington
- London St. Pancras International (Midland Road)
- London Victoria
- London Waterloo (à l'exception de Waterloo East et Waterloo International, sauf pour les plateformes 20, 21 et 22)
- Manchester Piccadilly
- Reading.

Le reste des gares (près de 2 550) appartiennent en grande partie à Network Rail mais sont exploitées par d'autres entreprises ferroviaires.

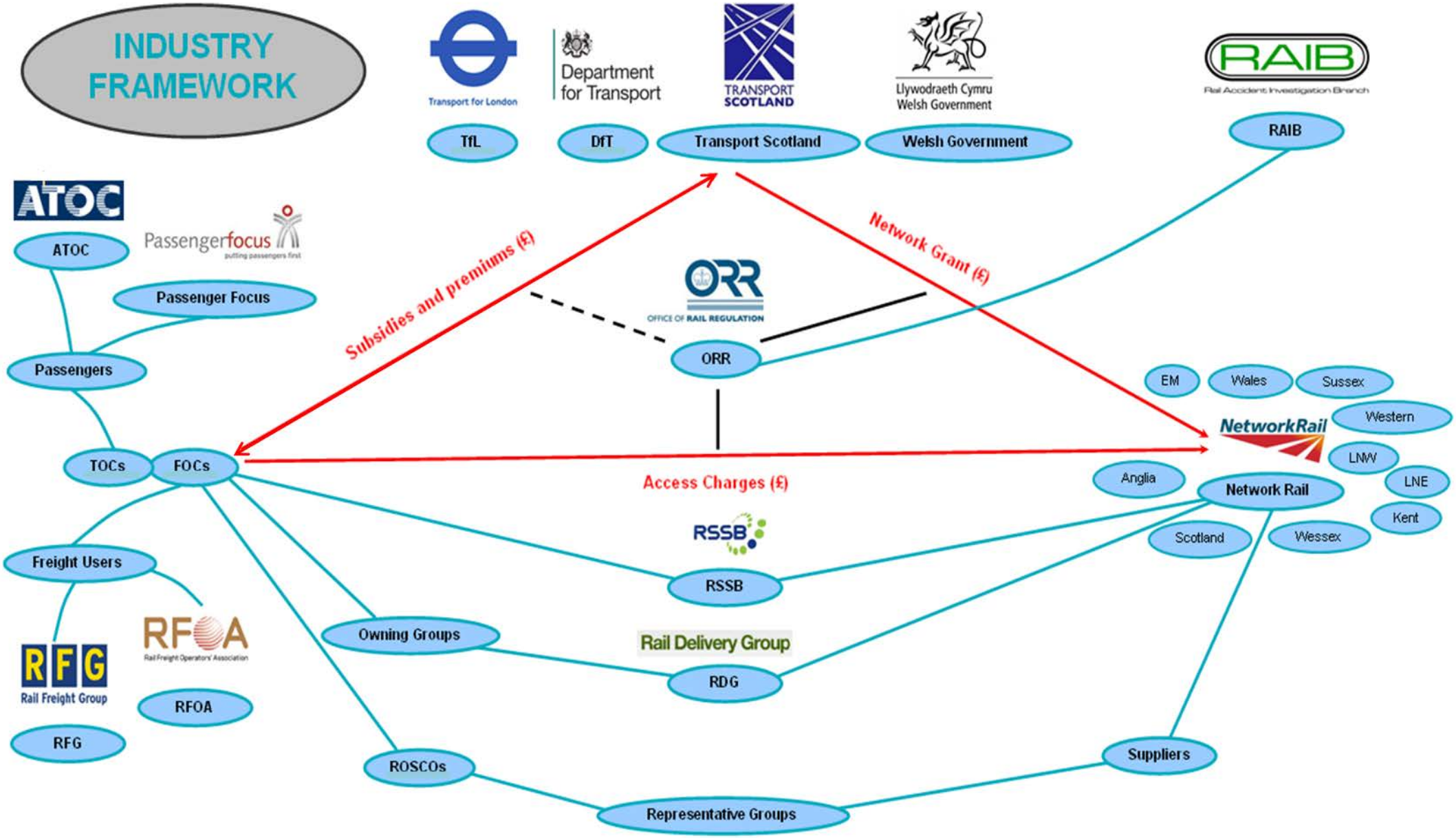
Network Rail Limited est une société à responsabilité limitée par garantie, opérant en tant qu'entreprise commerciale sans actionnaires. En contrepartie, des membres de la société siègent au conseil d'administration, pour rendre compte de leur direction et de leur gestion de l'entreprise.

Le conseil rend compte directement aux membres, qui détiennent des droits similaires à ceux des actionnaires d'une société cotée mais sans participation. Ceci signifie qu'ils ne reçoivent pas de dividendes, de capital social ou toute autre forme de paiement de la part de Network Rail, à l'exception des frais de déplacement. Nos bénéfices peuvent être réinvestis dans le réseau ferré. En décembre 2013, l'Institut national des statistiques a conclu qu'une modification des réglementations de comptabilité européennes impliquait un reclassement de Network Rail en tant qu'organisme gouvernemental central. Network Rail a été reclassée le 1er septembre 2014.

Network Rail dépend de l'Office of Rail Regulation ou ORR (Office de réglementation des chemins de fer) et doit s'acquitter de ses obligations en vertu de sa network licence (licence de réseau) et de sa station licence (licence de gare). Ces dernières autorisent Network Rail à exploiter le réseau ferré principal et ses gares les plus importantes (répertoriées dans le programme de licence des gares).

L'ORR agit en tant qu'organisme de régulation de la sécurité et de l'économie du secteur ferroviaire et est indépendant du gouvernement, mais doit rendre des comptes au Parlement. Toute entreprise ferroviaire souhaitant faire circuler des trains sur le réseau doit être détentrice d'un contrat d'accès aux voies avec Network Rail ayant été approuvé par l'ORR. Les entreprises ferroviaires peuvent postuler directement auprès de l'ORR pour l'accès au réseau, dans le cas où Network Rail et l'entreprise ferroviaire concernée ne réussissent pas à conclure un accord (pour quelque raison que ce soit) concernant les conditions d'accès. Les entreprises ferroviaires peuvent également être tenues de conclure des accords d'accès pour les gares ferroviaires et les dépôts. Ces accords d'accès sont expliqués plus en détails en section 2. Network Rail travaille main dans la main avec d'autres acteurs du secteur, notamment les entreprises ferroviaires de fret et de transport de voyageurs utilisant le réseau, le Department for Transport ou DfT (ministère des Transports britannique) et Transport Scotland ou TS (ministère des Transports écossais), définissant et finançant tous les deux de nombreux services ferroviaires, ainsi que le Rail Delivery Group ou RDG (organisme de coopération ferroviaire).

Le schéma page suivante offre un excellent panorama de l'organisation du secteur ferroviaire au Royaume-Uni.


INDUSTRY FRAMEWORK
Transport for London
Department for Transport
TRANSPORT SCOTLAND
Llywodraeth Cymru Welsh Government
RAIB
Rail Accident Investigation Branch
TfL
DfT
Transport Scotland
Welsh Government
RAIB
ATOC
Passengerfocus
putting passengers first
ATOC
Passenger Focus
Passengers
Subsidies and premiums (£)
Network Grant (£)
ORR
OFFICE OF RAIL REGULATION
ORR
EM
Wales
Sussex
Western
NetworkRail
LNW
LNE
Kent
Anglia
Network Rail
Scotland
Wessex
TOCs
FOCs
Access Charges (£)
RSSB
RSSB
Freight Users
RFOA
Rail Freight Operators' Association
RFG
Rail Freight Group
RFOA
RFG
Owning Groups
Rail Delivery Group
RDG
ROSCOs
Suppliers
Representative Groups

Itinéraires

Le fonctionnement quotidien de l'infrastructure ferroviaire du Royaume-Uni est réparti sur les dix itinéraires de Network Rail.

Chaque itinéraire fonctionne comme une unité commerciale indépendante, dirigée par un directeur général et une équipe de direction, responsable de l'exploitation, de l'entretien, des services à la clientèle et de la gestion des ressources locales. De plus, chaque itinéraire a ses propres comptes, afin de permettre une meilleure évaluation des performances financières et de l'efficacité entre les itinéraires, ainsi qu'un partage des meilleures pratiques.

Les dix itinéraires desservent les régions suivantes : l'Anglie, le Kent, Londres nord-est, Londres nord-ouest, les Midlands de l'est, l'Écosse, le Sussex, le pays de Galle, le Wessex et l'Ouest.

Une carte illustrant les itinéraires est disponible dans l'Annexe E.

1.2 Objectif du document de référence du réseau

L'objectif est de réunir en un seul document les informations primordiales demandées par les entreprises ferroviaires en activité ou prospectives désirant proposer des services ferroviaires sur l'infrastructure de Network Rail. En publiant ces informations sous la forme d'un document de référence du réseau, nous avons pour objectif de les mettre à disposition des entreprises ferroviaires en activité ou potentielles d'une manière équitable et non-discriminatoire.

Afin que le document de référence du réseau soit facilement consultable, il oriente son lecteur vers des sources d'informations complémentaires, via des hyperliens ou des coordonnées, outre les informations qu'il contient. Le document de référence du réseau est donc uniquement publié sous un format électronique. Le document de référence du réseau est disponible en anglais et en français sur notre site internet.

Bien que le document de référence du réseau porte principalement sur les informations relatives au réseau ferré de Network Rail, il a également pour objectif d'apporter des informations complémentaires sur les installations ferroviaires en relation avec notre réseau. Le contenu dépendra des détails que nous aurons communiqués les propriétaires et les opérateurs des sites concernés lorsque nous nous sommes tournés vers eux. Ainsi, Network Rail ne peut être tenue responsable de l'exactitude de ces informations.

Network Rail est un membre de RailNetEurope (RNE), une organisation constituée de 35 gestionnaires d'infrastructure / organismes d'attribution (GI/OA) de toute l'Europe. Son objectif principal est de faciliter le trafic ferroviaire inter-frontalier. RNE encourage ses membres à adopter une structure de document commune pour leurs documents de référence du réseau respectifs, afin de fixer des normes permettant une utilisation facilitée et une orientation des clients, mais aussi d'aider ceux qui consultent plus d'un document de référence pour leurs activités prévues.

Lorsqu'elle l'a jugé approprié, Network Rail a suivi la structure du document suggérée par RNE en préparant ce document de référence du réseau.

Pour les futures versions de document de référence du réseau, tout retour sur la structure, le contenu et la présentation sont bienvenus. Si vous souhaitez nous contacter à ce sujet, veuillez consulter la section 1.8.2.

1.3 Cadre juridique

Au début des années 1990, la législation ferroviaire européenne a introduit un certain degré d'ouverture de marché et a incité les compagnies de chemin de fer à se concentrer davantage sur la compétitivité. Depuis lors, la Commission européenne a présenté d'autres initiatives, sous la forme d'ensembles (appelés paquets) de mesures législatives.

Le cadre juridique global du secteur ferroviaire du Royaume-Uni est principalement régi par le Railways Act 1993 (Loi sur les chemins de fer de 1993) et 2005 le Railways and Transport Safety Act 2003 (Loi sur la sécurité des transports ferroviaire de 2003), et plusieurs textes de loi d'ordre secondaire.

Le premier paquet ferroviaire, adopté par la Commission européenne en 2001, a déterminé plusieurs exigences concernant l'attribution de la capacité d'infrastructure ferroviaire, la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les licences des entreprises ferroviaires. Le premier paquet ferroviaire a été mis en œuvre au Royaume-Uni en novembre 2005 par voie des législations suivantes : The Railways Infrastructure(Access and Management) Regulations2005 (Réglementations relatives à l'accès et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire de 2005), amendées en 2009 par The Railways Infrastructure (Access and Management) Regulations 2009 (Réglementations relatives à l'accès et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire de 2009) et The Railways (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005 (Réglementations relatives aux licences des entreprises ferroviaires de 2005).

Le premier paquet ferroviaire a été remanié en 2012 (2012/34/UE) avec pour objectif, entre autre, de séparer encore davantage les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. À l'heure de cette publication, cette modification n'a pas encore été transposée dans la législation du Royaume-Uni.

Le deuxième paquet ferroviaire a été adopté par la Commission européenne en 2004. Il a pour objectif de créer juridiquement et techniquement un espace ferroviaire européen intégré. Le deuxième paquet ferroviaire a été mis en œuvre au Royaume-Uni en 2006 par voie de : The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations2006 (ROGS) (Réglementations relatives à la

sécurité des systèmes ferroviaires et d'autres transports guidés).

Ces réglementations exigent de la plupart des opérateurs ferroviaires qu'ils utilisent un système de gestion de la sécurité (SGS) et détiennent un certificat de sécurité ou une autorisation indiquant que le SGS a été accepté par l'ORR. Un devoir de coopération entre les entreprises de transport et les GI est également entré en vigueur avec ces réglementations. Network Rail a mis en place des dispositions pour coopérer avec les autres opérateurs de transport autour de la gestion partagée du système de sécurité. Ce devoir inclut de conseiller les opérateurs ferroviaires et autres GI lorsque des modifications de l'infrastructure peuvent affecter la sécurité de leurs activités et de répondre aux demandes de consultation de tierces parties concernant les changements proposés.

Les ROGS ont été amendées par le Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) (Amendment) Regulations2013 (Réglementations amendées relatives à la sécurité des systèmes ferroviaires et d'autres transports guidés de 2013). Les amendements portaient principalement sur les points suivants :

- assigner une « entité chargée de l'entretien » (ECE) à un véhicule ferroviaire et s'assurer que cette entité en charge de l'entretien est enregistrée sur le registre national des véhicules (NVR)
- proposer un système d'entretien officiel à une entité chargée de l'entretien.

Chaque ECE doit s'assurer, via un système d'entretien, qu'un véhicule dont elle est responsable peut circuler en toute sécurité sur les grandes lignes ferroviaires. Le système d'entretien permet l'entretien d'un véhicule conformément aux éléments suivants :

- le fichier d'entretien de ce véhicule
- les règles d'entretien en vigueur
- les spécifications techniques d'interopérabilité en vigueur.

Ces amendements avaient pour objectif principal de replacer le régime de vérification de la sécurité dans le cadre du Règlement CE n° 352/2009 de la Commission concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (MSC AR). En tant que GI, Network Rail entretient et développe l'infrastructure et met des dispositions en place pour contrôler la sécurité de l'infrastructure, nouvelle ou modifiée, avant qu'elle ne soit mise en service, l'importance de ces projets étant déterminée par la MSC AR. La détermination de leur degré d'importance est réalisée par le Network Rail Acceptance Panel ou NRAP (groupe d'approbation de Network Rail), la MSC AR est appliquée par les équipes de projet, puis évaluée indépendamment par des organismes d'évaluation. Ce processus est décrit dans le Network Rail Health & Safety Management System (système de gestion de la sécurité et de la santé de Network Rail).

Les directives de l'ORR relatives aux ROGS peuvent être consultées via l'hyperlien suivant :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/rogs-guidance.pdf

Les autres réglementations transposant le deuxième paquet ferroviaires sont les suivantes :

The Railways (Interoperability) Regulations 2006 (Réglementations d'interopérabilité ferroviaire de 2006), plus en vigueur depuis lors et The Railways (Access to Training Services) Regulations2006 (Réglementations d'interopérabilité ferroviaire de 2006).

Le troisième paquet ferroviaire de mesures, adopté en septembre 2007, a ouvert à la concurrence les services internationaux de transport de voyageurs au sein de l'Union européenne. Par ailleurs, il requiert la certification des conducteurs de locomotives et de trains sur le réseau ferré communautaire et une réglementation des droits et des obligations des voyageurs. La Directive relative aux conducteurs de train a été mise en œuvre en mars 2010 par voie de The Train Driving Licences and Certificates Regulations 2010 (Réglementations relatives aux certificats et aux licences de conduite des trains de 2010). La Réglementation relative aux droits et aux obligations des voyageurs est entrée en vigueur le 3 décembre 2009 et a été mise en œuvre par voie de la SI 2009/2970 (décret 2009/2970).

Le quatrième paquet ferroviaire, publié à des fins de consultation par la Commission européenne en janvier 2013, est actuellement en cours d'étude par les institutions législatives et les acteurs du secteur. Il est peu probable, même si les propositions progressaient sous leur forme actuelle, que le Royaume-Uni connaisse des changements législatifs avant 2016.

Législation sur l'interopérabilité

La directive Interoperability Directive (2008/57/CE)relative à l'interopérabilité du système ferroviaire énonce les exigences essentielles à respecter en termes d'interopérabilité, incluant la sécurité, la fiabilité et la disponibilité, la santé, la protection environnementale et la compatibilité technique, ainsi que d'autres exigences spécifiques à certains sous-systèmes.

La Directive relative à l'interopérabilité 2008/57/CE est entrée en vigueur en juin 2008 et le Royaume-Uni a transposé ces exigences par voie des Railways (Interoperability) Regulations 2011 (réglementations relatives à l'interopérabilité ferroviaire de 2011) entrées en vigueur le 16 janvier 2012. Elle vient annuler les dispositions du Railways (Interoperability) Regulations 2006. La Directive relative à l'interopérabilité exige aussi une spécification commune d'un registre d'infrastructure (Décision 2011/633/UE) et l'adoption d'une spécification commune d'un registre national des véhicules (Décision 2007/756/UE, amendée par la 2011/107/UE). Des informations supplémentaires sur cette transposition sont disponibles sur le site internet du Department for Transport (ministère des Transports britannique).

Technical Specifications for Interoperability ou TSI (Spécifications techniques d'interopérabilité ou STI)

La Directive relative à l'interopérabilité (2008/57/CE) requiert également la création de STI obligatoires, définissant les normes techniques requises pour répondre aux exigences essentielles et harmonisant les caractéristiques techniques et opérationnelles du réseau ferré.

La Commission Directive 2009/131/EC (Directive 2009/131/CE de la Commission) amende l'Annexe VII (paramètres à contrôler pour l'acceptation croisée) de la Directive relative à l'interopérabilité. La révision des STI incombe à la European Railway Agency ou ERA (Agence ferroviaire européenne ou AFE), sur la base de mandats établis par la Commission européenne.

Les STI s'appliquent à plusieurs sous-systèmes structurels et fonctionnels, certains étant qualifiés de « transversaux » et recouvrant plus d'un sous-système. Les STI sont rédigées par l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et publiées par la Commission européenne. Les versions actuelles des STI sont accessibles à l'adresse suivante :

http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TechnicalSpecifications.aspx

L'adoption des STI par Network Rail est un élément clé de la conformité avec les Railways (Interoperability) Regulations2011. Network Rail a mis en place un certain nombre d'initiatives pour garantir que les réglementations relatives à l'interopérabilité et les STI soient appliquées de manière homogène sur tous les projets concernés, soulignant leur importance. La Governance for Railway Investment Projects ou GRIP (gouvernance pour les projets d'investissements ferroviaires) contient aujourd'hui des références spécifiques aux aspects clés des réglementations d'interopérabilité, afin d'aider à leur application dans les délais opportuns. Les autres initiatives ont trait à la révision et à la mise à jour subséquente des normes relatives à la catégorisation des projets, selon les réglementations d'interopérabilité et les réglementations de la MSC et à l'alignement de ces normes avec les objectifs du Business Critical Rules Programme (programme des règles commerciales fondamentales).

Toutes ces initiatives constituent des améliorations tactiques relatives, mais l'initiative qui se détache du lot est la Network Route Utilisation Strategy (RUS) for Interoperability (stratégie d'utilisation des itinéraires du réseau pour l'interopérabilité) en cours d'élaboration. Cette RUS fera partie intégrante du Long Term Planning Process ou LTPP (processus de planification sur le long terme) et sera établie à temps pour avoir une incidence sur le Initial Industry Plan ou IIP (programme initial de l'industrie) en 2006.

Résumé des STI :

Les STI de contrôle, de commande et de signalement (CCS) ont trait aux systèmes de contrôle et de protection des trains. La technologie cible de ces STI est l'ERTMS (système de gestion du trafic ferroviaire européen), mais les systèmes de « Catégorie B » peuvent également être impliqués. La section 3.3.3.1 indique les ERTMS et systèmes de Catégorie B utilisés actuellement dans le réseau.

Les STI d'énergie (ENE) ont trait aux systèmes d'alimentation électrique et de contact fournissant l'énergie aux trains. Les systèmes de LAC AC 25 kV sont la technologie cible de ces STI, mais les STI prennent en compte le troisième système de contact de rail 750v DC adopté au Royaume-Uni. La section 3.3.2.6 donne une vue d'ensemble des systèmes d'électrification actuellement utilisés sur le réseau.

Les STI d'infrastructure (INF) définissent les caractéristiques relatives aux mises aux gabarits, notamment l'écart entre les trains et les plateformes dans les gares, les distances entre les voies adjacentes et les exigences techniques relatives aux composants de la voie.

Les STI de sécurité dans les tunnels ferroviaires (STF) et pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ont trait aux caractéristiques de sécurité des tunnels et à la mise en place d'installations dans les gares et les trains permettant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les trois STI relatives au **matériel roulant : à savoir les bruits du matériel roulant (STI Bruit), le matériel roulant - wagons de fret (STI WAG), le matériel roulant - locomotives et voitures de voyageurs (STI LOC et VOY)** ont un poids moindre dans le travail sur l'infrastructure et les systèmes ferroviaires de Network Rail, mais Network Rail ne doit pas passer outre certains aspects des interfaces, en particulier pour les STI LOC et VOY.

Les STI **d'exploitation et de gestion du trafic (EGE)** sont prises en compte dans le développement du système de gestion du trafic ferroviaire de Network Rail.

Les Telematics Applications for Freight TAF-TSI ou STI des applications télématiques pour le fret TAF ATF sont issues du Règlement CE 62/2006, amendé par le Règlement 280/2013. L'amendement a donné lieu à la création d'un Comité directeur, co-présidé par la Commission européenne. Network Rail est représentée par l'EIM (l'Association des gestionnaires d'infrastructures européens) dans ce Comité directeur.

Une date de mise en œuvre en 2014 avait originellement été arrêtée dans le cadre du programme de déploiement des STI ATF, mais le Comité-directeur a approuvé une révision du programme pour une mise en œuvre des STI ATF d'ici 2018. Network Rail a l'intention de respecter l'échéance de 2018.

Pour la présentation de ce programme, nous avons travaillé avec des entreprises de fret ferroviaire du Royaume-Uni et la Private Wagon Federation (fédération des wagons privés). Le programme de Network Rail a été approuvé par les entreprises ferroviaires n'ayant pas présenté leur propre programme, les dégageant de ce fait de leur obligation de présenter un programme.

L'objectif des STI ATF est de contrôler les transports exceptionnels et de déterminer à quel moment les livraisons aux clients seront effectuées. Pour ce faire, des messages sont échangés entre les GI et les entreprises ferroviaires, indiquant le statut des trains lors de toutes les étapes, de la demande de sillon horaire à la circulation du train.

La première partie de la mise en œuvre des STI ATF a commencé en 2008 avec la création du Common Components Group ou CCG (groupe pour l'élaboration de composants communs), chargé de créer une interface de messagerie et un système de données de référence communs. Ces projets ont été présentés en janvier 2012.

Les détails des structures de message et des spécifications des données de référence ont été définis par des groupes de travail thématiques de GI et d'entreprises ferroviaires européennes et Network Rail a joué un rôle actif de leader dans les groupes de travail thématiques des GI.

Les Telematics Applications for Passenger TAP-TSI ou STI des applications télématiques pour les voyageurs STI ATV sont obligatoires en vertu du Règlement (UE) n° 454/2011, désormais remplacé par le Règlement n°665/2012.

L'objectif est de faciliter la libre circulation des voyageurs grâce à l'échange des informations d'horaires et de billetterie entre les entreprises ferroviaires européennes et les vendeurs de billets. La transmission d'informations destinées aux usagers durant les voyages fait également partie des STI ATV.

La réglementation des STI ATV spécifie que les composants communs des STI ATV doivent être réutilisés pour les STI ATV autant que faire se peut. Les détails des structures de message et des spécifications des données de référence pour les STI ATV ont été définis par des groupes d'experts, eux-mêmes GI et membres d'entreprises ferroviaires européennes. Au fil du travail, les groupes de travail ATF et les groupes d'experts ATV ont fusionné.

L'étape 1 du projet des STI ATV a débuté en juillet 2011 et a donné lieu à un programme de projet initial en mai 2012. Ainsi, il a été démontré qu'il était possible de mettre en œuvre des STI ATV dans les mêmes délais que les STI ATF et que le développement conjoint d'éléments communs pouvait être bénéfique à ces deux projets.

La Commission européenne a désormais chargé les entreprises ferroviaires de préparer et de soumettre leurs programmes pour la mise en œuvre des STI ATV. Cette demande débouchera sur la validation d'un programme de mise en œuvre. La proposition de Network Rail repose sur l'idée que les STI ATF et les STI ATV peuvent être prises en charge dans le cadre d'un seul et même projet.

Il existe deux domaines fonctionnels principaux dans les STI ATV : les communications des entreprises ferroviaires / des GI, qui seront élaborées à partir des STI ATF et le domaine des ventes, dirigé par les vendeurs de billets. Le programme stipule que les fonctions des entreprises ferroviaires/GI seront présentées dans les mêmes délais que les STI ATF et sont donc attendues pour fin 2018. Ces éléments seront également inclus dans la révision du Règlement. Network Rail a l'intention de respecter l'échéance de 2018.

Comme pour les STI TAF, le projet de STI TAP est régi par le Comité-directeur, co-présidé par la Commission européenne et composé d'organisations représentatives du secteur ferroviaire, ainsi que de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et RailNetEurope (RNE). Network Rail est représentée dans ce Comité-directeur par l'EIM.

Network Rail établira les STI ATF et STI ATV par voie d'amendements sur les systèmes en place, tels que les TOPS (système de traitement des activités des trains) et TRUST (système pour la circulation des trains), pour être conforme au programme directeur de mise en œuvre en 2018. Pour ce faire, une collaboration entre les entreprises ferroviaires et une gestion des modifications subséquentes conforme au Code des systèmes seront nécessaires. Les STI ATF et les STI ATV font également partie des exigences fonctionnelles du programme de gestion du trafic (GT).

1.4 Statut juridique

1.4.1 Remarques générales

Le Document de référence du réseau est une source d'informations à l'intention des usagers actuels ou potentiels de Network Rail. Il n'a aucune valeur contractuelle. Cependant, lorsqu'une entreprise ferroviaire conclut un accord d'accès aux voies avec Network Rail, ce contrat donnera une valeur contractuelle aux documents tels que le Code du réseau,Engineering Access Statement (Document de référence d'accès de l'ingénierie) et Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)cités dans ce document de référence.

1.4.2 Responsabilité

Network Rail a préparé le document de référence du réseau avec diligence, pour le bénéfice des clients actuels et potentiels et afin de respecter les exigences des Access and Management Regulations (Règlements relatifs à l'accès et à la gestion). Ce document a une visée informative, mais les clients (existants et potentiels) ne doivent pas se fier indument aux informations qu'il contient sans se tourner d'abord vers Network Rail lorsqu'ils le jugent approprié.

Nous ne pouvons pas être tenus responsables du contenu des sites internet externes auxquels nous faisons référence ou pour toute erreur de traduction dans ce document de référence.

1.4.3 Procédures de recours

Le Document de référence du réseau fait référence à plusieurs documents ayant des procédures de recours distinctes. Le Code du réseau est un ensemble de règles codifiant les procédures du secteur ferroviaire en relation avec le fonctionnement du réseau ferré principal. Il est inclus dans les contrats d'accès aux voies par lesquels Network Rail autorise aux entreprises ferroviaires à utiliser le réseau (droits d'accès) et en fait donc partie intégrante.

Toute entreprise ferroviaire ayant conclu un contrat d'accès aux voies avec Network Rail est une partie du Code du réseau.

Ces parties ont le droit de s'opposer aux décisions prises par Network Rail dans le cadre de ses fonctions, en vertu de la section D du Code du réseau, concernant les horaires, le Engineering Access Statement ou les Timetable Planning Rules. Ces oppositions sont examinées par le comité concerné, conformément aux Access Dispute Resolution Rules (Réglementations de la résolution des litiges relatifs à l'accès), annexées au Code du réseau, avec un droit corolaire de recours auprès de l'ORR si nécessaire. Pour plus d'informations, veuillez consulter la section 2.3.3.

Les Access and Management Regulations concèdent également aux candidats des droits de recours. Ces droits de recours peuvent s'appliquer si le candidat considère qu'il a été traité de manière injuste, discriminatoire ou qu'il a été victime de tout autre préjudice. Ils peuvent porter sur une décision du GI, d'un propriétaire de terminal ou de port, d'un fournisseur de service ou d'une entreprise ferroviaire.

Le droit de recours s'exerce auprès de l'ORR, qui a publié des orientations relatives à l'approche adoptée pour l'examen de ces recours.[1] Lorsque l'objet du recours permet une prise en charge selon les directives de l'ORR, selon la Railways Act 1993 (Loi sur les chemins de fer), cette procédure sera alors suivie. Dans les autres cas, l'ORR adoptera une approche similaire que dans le cadre de la procédure du Railways Act (Loi sur les chemins de fer).

Si un candidat à l'attribution d'une capacité d'infrastructure considère que les choix de Network Rail relatifs au document de référence du réseau lui portent préjudice, notamment par rapport à des informations ayant été (ou, du point de vue du candidat, qui devraient être) incluses, il existe un droit de recours auprès de l'ORR. Toute personne insatisfaite par des éléments de ce document est invitée à nous en faire part dès que possible, afin que nous puissions réfléchir à une manière d'y pallier. Pour ce faire, merci de nous envoyer un e-mail à networkstatement@networkrail.co.uk.

1.5 Structure du document de référence du réseau

Ce document de référence du réseau a été développé conformément à la structure commune déterminée par les GI européens impliqués dans RNE, afin que les entreprises ferroviaires puissent trouver dans chaque document de référence le même type d'informations dans les mêmes sections. La structure commune est divisée en six parties et nous avons repris les grands titres de ces parties dans la mesure du possible. Certaines parties de la section 6 de ce document de référence divergent de la structure commune établie par RNE, afin de refléter les dispositions de tarification spécifiques du Royaume-Uni. La dernière version de cette structure commune, ainsi que les liens vers d'autres documents de référence des GI, sont disponibles sur le site internet de RNE à l'adresse suivante : http://www.railneteurope.com.

La version de la structure commune datée du 12 mars 2014 a été prise en compte pour la mise à jour actuelle de ce document de référence du réseau. Les suggestions de modifications de la structure commune peuvent nous être communiquées ou transmises à un autre GI, afin qu'elles soient étudiées par les membres de RNE.

1.6 Processus de validité et de mise à jour

1.6.1 Période de validité

Les Access and Management Regulations exigent de Network Rail qu'elle publie en tant que GI un document de référence du réseau quatre mois avant la date butoir de dépôt des candidatures pour la capacité d'infrastructure (date de priorité pour les horaires concernés). Par conséquent, dans le cadre de la procédure d'attribution britannique, le document de référence du réseau 2016 est utilisé pour les demandes de capacité des horaires de l'année 2016 (du 13 décembre 2015 ou 10 décembre 2016). Il faut noter que Network Rail n'est pas obligée de publier un document de référence du réseau pour 2017, valide pour les demandes de capacité des horaires de décembre 2016, avant octobre 2015.

1.6.2 Processus de mise à jour

Network Rail mettra à jour le document de référence du réseau sur son site internet si des informations supplémentaires ou des modifications importantes doivent être incluses au cours de l'année. Network Rail mettra également à jour les coordonnées des sites raccordés lorsque nécessaire (cf. section 5.2.3), dont la liste a été élaborée en parallèle de ce document de référence du réseau, lorsque les informations nous sont transmises par les fournisseurs de services de ces sites. Nous consulterons la version mise à jour de ce document de référence du réseau une fois par an, généralement entre juillet et septembre. Veuillez noter qu'une fois le document de référence du réseau téléchargé depuis le site internet de Network Rail (cf. section 1.7), le processus de suivi des modifications proposé par Network Rail n'apparaîtra pas.

De nombreux documents cités dans le document de référence du réseau (tels que le code du réseau, Engineering Access Statement (Document de référence d'accès pour l'ingénierie) et Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)) sont sujets aux processus de suivi des modifications en place. Les versions mises à jour de ces documents seront disponibles via les hyperliens apparaissant dans ce document.

1.7 Publication et distribution

Le document de référence du réseau est donc uniquement publié sous un format électronique. Il sera mis à jour en fonction des modifications effectuées, qui seront clairement

1 Les orientations relatives au recours auprès de l'ORR, conformément aux Railways Infrastructure (Access and Management) Regulations (Règlements relatifs à l'accès et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire), sont publiées sur : http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/275.pdf

indiquées sur notre site internet (avec le contrôle des versions).

Le document de référence du réseau est disponible en anglais et en français. Bien que Network Rail se soit assurée de la concomitance entre la version anglaise et française du document de référence, la version en langue anglaise prévaudra si des incohérences sont identifiées.

1.8 Contacts

1.8.1 Informations générales sur Network Rail

Le contact principal des clients actuels de Network Rail rencontrant des problèmes commerciaux basiques est toujours le responsable des relations clients conformément aux dispositions actuelles.

Pour les problèmes liés au remplacement et à l'extension de la franchise en Angleterre ou au pays de Galle, veuillez contacter :

Jo Kaye
Directeur de la stratégie et de la planification du réseau (nord)
Network Rail
Square One
4 Travis Street
Manchester
M1 2NY
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7767 644 353
E-mail : jo.kaye@networkrail.co.uk

Paul Harwood
Directeur de la stratégie et de la planification du réseau (sud)
Network Rail
Waterloo Station
Londres
SE1 8SW
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7799 864 430
E-mail : paul.harwood@networkrail.co.uk

Pour les problèmes liés au remplacement et à l'extension de la franchise en Écosse, veuillez contacter :

Nigel Wunsch
Responsable de la stratégie et de la planification (Écosse)
Network Rail
Buchanon House
58 Port Dundas Road
Glasgow
G4 0LQ
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)141 555 4022
E-mail : nigel.wunsch@networkrail.co.uk

Concernant l'accès aux voies des voyageurs, pour les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs non franchisées en prospection, veuillez contacter :

Rachel Gilliland
Responsable du fret commercial
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7767 644 397
E-mail : rachel.gilliland@networkrail.co.uk

Pour les nouveaux clients du fret, veuillez contacter :

Guy Bates
Responsable du développement du fret
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7825 37 66 99
E-mail : guy.bates@networkrail.co.uk

Veuillez noter que les conducteurs de machines d'usinage sur chenilles (appelées communément « machines jaunes »), souhaitant être admis dans le réseau, afin d'accéder à un réseau adjacent tiers (par exemple, passer de Network Rail à London Underground Limited) pour participer à des travaux d'ingénierie n'étant pas réalisés pour Network Rail, doivent suivre les mêmes procédures que celles indiquées dans ce Document de référence du réseau pour un client du fret voulant effectuer une opération similaire.

Pour toute demande concernant le calendrier d'élaboration de la planification opérationnelle (établissement des horaires), merci de contacter :

Ian Leigh
Spécialiste des contrats de planification et de performance
Network Rail
The Quadrant:MK
Elder Gate
Milton Keynes Central
MK9 1EN Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7796 614 545
E-mail : ian.leigh@networkrail.co.uk

Pour toute demande concernant le nouvel horaire de service et l'horaire de service en vigueur, merci de contacter :

Network Operations
Network Rail
The Quadrant : MK
Elder Gate
Milton Keynes
MK9 1EN Royaume-Uni
E-mail : PSS-Team@networkrail.co.uk

Nous voulons simplifier les échanges commerciaux avec Network Rail. Dans cette visée, nous avons élaboré un « Stakeholder Relations Code of Practice » (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires), ayant pour objectif d'énoncer clairement notre manière de procéder. Notre Code des bonnes pratiques peut être consulté dans son intégralité via le lien suivant :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/1544.aspx

Pour le contact « One Stop Shop » (guichet unique de services à la clientèle) de Network Rail, veuillez consulter la section 1.10.1.

1.8.2 Document de référence du réseau de Network Rail

Pour tout commentaire et toute suggestion concernant le contenu de ce document de référence, veuillez envoyer un e-mail à :

networkstatement@networkrail.co.uk

1.8.3 Autres organisations ferroviaires du Royaume-Uni

Access Disputes Committee (comité des litiges relatifs à l'accès)
Floor 8
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN Royaume-Uni
http://www.accessdisputesrail.org/

Association of Train Operating Companies (association des sociétés ferroviaires)
ATOC Ltd
2nd Floor
200 Aldersgate Street
Londres
EC1A 4HD Royaume-Uni
http://www.atoc.org/

Department for Transport
Great Minster House
33 Horseferry Road
Londres
SW1P 4DR
Royaume-Uni
http://www.dft.gov.uk/

Office of Rail Regulation
One Kemble Street
Londres
WC2B 4AN
Royaume-Uni
http://www.rail-reg.gov.uk/

Rail Delivery Group
2nd Floor
200 Aldersgate Street
Londres
EC1A 4HD
Royaume-Uni
http://www.raildeliverygroup.com/

Rail Safety and Standards Board (comité pour la sécurité et les normes ferroviaires)
Block 2
Angel Square
1 Torrens Street
Londres
EC1V 1NY
Royaume-Uni
http://www.rssb.co.uk/

Transport Scotland
Buchanan House
58 Port Dundas Road
Glasgow
G4 0HF
Royaume-Uni
http://www.transportscotland.gov.uk/

Rail Freight Group (groupe du fret ferroviaire)
7 Bury Place
Londres
WC1A 2LA
Royaume-Uni
http://www.rfg.org.uk/

HS1 Limited (organisation chargée de la liaison ferroviaire du tunnel sous la Manche)
12th Floor
One Euston Square
40 Melton Street
Londres
NW1 2FD
Royaume-Uni
http://www.highspeed1.com/

HS2 Limited (organisation chargée du projet de ligne à grande vitesse entre Londres et les Midlands)
One Canada Square
Londres
E14 5AB
Royaume-Uni
http://www.hs2.org.uk/

1.9 Corridors européens de fret ferroviaire

Le Règlement 913/2010 (« le Règlement ») institue un réseau ferré européen pour un fret compétitif. En novembre 2012, le ministère des Transports a notifié la Commission, conformément au Règlement, qu'il avait l'intention de s'engager dans un corridor de fret ferroviaire international. Le Règlement a été subséquemment amendé pour instituer une extension du Corridor 2, de Lille jusqu'à London Wembley, via le tunnel sous la Manche, Dollands Moor et « les itinéraires conventionnels » de Network Rail (Maidstone East / Redhill / Sevenoaks) d'ici novembre 2016.

Il est prévu que 18 sillons horaires actuellement attribués à une utilisation de fret international, en vertu des obligations découlant de la Convention d'utilisation du tunnel sous la Manche de 1987 et de plusieurs accords subsidiaires, seront réattribués dans la prochaine édition du document de référence de la capacité stratégique. Il est actuellement prévu que ces sillons horaires soient attribués au Corridor 2 à partir de novembre 2016, lors du commencement de l'extension du corridor jusqu'au Royaume-Uni.

Veuillez consulter le site internet du Corridor 2 et le document de référence du réseau via les liens ci-dessous pour plus d'informations concernant le Corridor :

http://www.rfc2.eu/en/39/Rail-Network-Statement

1.10 RailNetEurope (RNE) - coopération internationale entre les GI

RNE a été créée en janvier 2014. En tant qu'association sans but lucratif composée de GI et d'OA, elle vise à faciliter le trafic international sur l'infrastructure ferroviaire européenne.

Objectifs de RNE

Les objectifs de RNE sont l'accompagnement des entreprises ferroviaires dans leurs activités internationales (pour le fret et les voyageurs) et l'augmentation de l'efficacité des processus des GI. Ensemble, les membres de RailNetEurope harmonisent les conditions de transport ferroviaire internationales et introduisent une approche d'entreprise pour promouvoir l'activité commerciale ferroviaire européenne, au profit du secteur ferroviaire européen dans son ensemble.

Les missions de RNE

Les missions de RNE sont réalisées par quatre groupes de travail permanents et par des groupes de projet ad hoc coordonnés par le bureau commun du RNE, basé à Vienne, en Autriche. Fin 2010, RNE a également reçu un mandat pour devenir le fournisseur de service de choix et l'accompagnateur expert des organisations de corridors dans les domaines des méthodes, processus et outils opérationnels.

Le réseau RNE

À l'heure actuelle, RNE est une collaboration entre 35 GI/OA, membres de plein droit, membres associés ou candidats pour devenir membres. Mis bout à bout, leurs réseaux ferroviaires s'étalent sur plus de 230 000 km.

RNE s'efforce au quotidien de simplifier, harmoniser et optimiser les processus ferroviaires internationaux, tels que :

- l'établissement des horaires à l'échelle européenne
- les approches marketing et commerciales (notamment les Documents de référence du réseau)
- la coopération entre les GI autour des aspects opérationnels
- l'échange transfrontalier d'informations sur les trains en temps réel
- les services d'après-vente (les rapports par exemple).

1.10.1 One Stop Shop ou OSS (guichet unique de service à la clientèle)

UNE Europe - UN Service

RNE a établi un référent OSS dans chaque pays membre. Chaque client peut choisir son référent OSS de prédilection pour tous ses besoins relatifs aux services ferroviaires internationaux. Pour plus d'informations sur l'OSS, consultez le site :

http://www.rne.eu/index.php/one-stop-shop.html

Notre référent OSS est :

Duncan Clark
Directeur général du fret
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7799 336 452
E-mail : duncan.clark@networkrail.co.uk

Lorsque le réseau s'associera à un corridor de fret ferroviaire européen en novembre 2016 (cf. section 1.9), la fonction OSS sera transférée au Corridor OSS à Bruxelles. Des informations plus détaillées seront publiées dans une version ultérieure du document de référence du réseau.

1.10.2 Outils de RNE

Le Path Coordination System ou PCS et anciennement Pathfinder **(système de coordination des sillons horaires)**

PCS est une application web fournie par RNE aux GI, OA, OSS des corridors de fret ferroviaires et aux candidats aux sillons horaires, prenant en charge les processus de communication et de coordination pour les demandes de sillons horaires internationaux et les offres de sillons horaires. En outre, PCS aide les entreprises ferroviaires et les candidats dans leur travail de pré-coordination, portant sur l'étude des voies ferroviaires et les demandes de sillons horaires ferroviaires internationaux. En résumé, l'outil PCS reflète la philosophie OSS (One Stop Shop) de RNE d'accompagnement dans les processus opérationnels et les activités quotidiennes.

En 2008, le PCS a connu une amélioration majeure dans son utilisation pour les activités de fret : la PCS Integration Platform ou plateforme d'intégration PCS, nouveau module pour une communication optimisée avec les systèmes nationaux de GI/OA et les entreprises ferroviaires, a été développée et mise en œuvre. Ainsi, RNE offre un nouvel outil de communication direct entre le PCS et les systèmes nationaux des entreprises ferroviaires et GI/OA, permettant des échanges de données dans les deux sens. Avec ce module, l'un des obstacles majeurs à l'utilisation du PCS dans les activités de fret a été éliminé : les entreprises ferroviaires et les GI/OA n'ayant plus à donner deux fois les mêmes informations pour une demande de sillon horaire international (une fois dans le système national et une fois dans le PCS). Il est désormais possible de synchroniser automatiquement la demande de sillon horaire international entre les systèmes nationaux et le PCS. Pour bénéficier de cet avancement, les GI/OA et les entreprises ferroviaires doivent connecter leurs systèmes nationaux à la plateforme d'intégration. Depuis novembre 2013, PCS a également été utilisé comme outil de prise en charge des sillons horaires préétablis, conformément au Règlement 913/2010 relatif aux RFC.

Pour plus d'informations, consultez le site internet http://pcs.rne.eu/ ou écrivez au service d'assistance : support.pcs@rne.eu

Charging Information System **ou CIS et anciennement EICIS (système d'informations tarifaires)**

CIS est l'outil d'estimation de la redevance d'accès international de RNE. Système de coordination basé sur le web pour plusieurs systèmes de tarification d'infrastructures ferroviaires nationales, pouvant calculer le tarif d'utilisation des sillons horaires internationaux en quelques minutes, 24 heures sur 24, incluant les tarifs des sillons horaires, les honoraires de gare et de triage.

L'objectif actuel du développement du CIS est de mettre en relation les informations fournies par le CIS et les informations contenues dans les documents de référence du réseau.

L'adresse du site du CIS est la suivante : http://www.eicis.com et le service d'assistance peut être contacté par e-mail : support.cis@rne.eu

Cependant, la configuration actuelle du CIS est incompatible avec la structure des redevances de Network Rail, qui n'est pas incluse dans le système.

Train Information System ou TIS et anciennement EUROPTIRAILS (système d'informations sur les trains)

Le TIS est une application basée sur le web facile d'utilisation qui permet de visualiser les trains internationaux de leur point de départ à leur destination. Elle aide à la gestion des trains internationaux, au travers d'informations relatives aux trains de voyageurs et de fret internationaux, en association avec RNE et les corridors de fret ferroviaire. Le TIS ne prend pas les services ferroviaires nationaux en charge.

TIS communique sur internet des informations sur les trains en temps réel aux clients et génère des rapports basés sur les données antérieures. Les deux produits TIS sont basés sur les mêmes données brutes :

- la base d'informations sur les trains en temps réel recueille, centralise et publie des informations sur les trains en circulation sur la plupart des corridors ferroviaires de RNE (dans un nombre croissant de pays, incluant l'Autriche, la Belgique, la France, l'Allemagne, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Slovénie et la Suisse), telles que :
  - la localisation actuelle et passée des trains
  - les horaires quotidiens convenus
  - les retards et les raisons de ce retard
- la fonction de rapport permet le contrôle des informations sur les trains et sur les retards sur une période donnée.

Par ailleurs, un troisième produit permettant l'échange d'informations en temps réel entre les GI et les entreprises ferroviaires sur le format des STI ATF va voir le jour.

Le TIS a été choisi comme outil d'accompagnement pour le European Performance Regime ou EPR (système européen d'amélioration des performances), un projet conjoint entre RNE et l'UIC.

Il est possible d'accéder au TIS sur le site suivant : http://tis.rne.eu/

Le service d'assistance peut être contacté par e-mail à l'adresse suivante :

support.cis@rne.eu

Glossaire de RNE

RNE a créé un glossaire rudimentaire des termes retrouvés dans ce document de référence du réseau. Les définitions de ce glossaire sont formulées de manière simple, en évitant au maximum le jargon technique ou juridique. Elles apportent des informations pratiques aux GI/OA et à leurs clients. Merci de prêter attention à l'avis d'exonération de responsabilité, indiquant que les renseignements disponibles sont uniquement fournis à titre informatif et que ces définitions ne sont pas juridiquement contraignantes. En vous référant à ce glossaire, vous acceptez les termes de l'avis d'exonération de responsabilité, indiquant que les renseignements disponibles sont uniquement fournis à titre informatif et que ces définitions ne sont pas juridiquement contraignantes.

1.11 Glossaire des termes utilisés dans ce document de référence du réseau

Abréviations

OA	Organismes d'attribution
ATOC	Association of Train Operating Companies (Association des sociétés ferroviaires)
CCG	Common Components Group (groupe pour l'élaboration de composants communs) : chargé de la création d'une interface de

	messagerie et d'un système de données de référence communs exigés dans le cadre des STI ATF, qui devraient être réemployés pour les STI ATV
RRC	Responsable des relations clients
DfT	Ministère des Transports
ECE	Entité chargée de l'entretien
GIE	Gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européennes
ELMTREE	Exceptional Load Management Tool and Routing Enquiry Engine (Outil de gestion des chargements exceptionnels et dispositif de demande d'itinéraire)
AFE	Agence ferroviaire européenne
RCTF	Registre des charges des trains de fret
RU	Royaume-Uni
GI	Gestionnaire d'infrastructure
DEL	Dépôt d'entretien léger
NESA	National Electronic Sectional Appendix (Annexe régionale numérique nationale)
NLL	North London Line (ligne Londres nord)
RNV	Registre national des véhicules
OLE	Caténaire d'alimentation
ORR	Office of Rail Regulation (Office de réglementation des chemins de fer)
OSS	One Stop Shop
RDG	Rail Delivery Group (organisme de cooperation ferroviaire)
RGS	Railway Group Standards (normes du groupe ferroviaire)
RINF	Registre de l'infrastructure
ROC	Railway Operational Code (code opérationnel ferroviaire)
ROGS	The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS) ou règlement concernant la sécurité des systèmes de transports ferroviaires et guidés de 2006 et The Railways and OtherGuided Transport Systems (Safety) (Amendment) Regulations 2013 ou règlements (amendés) concernant la sécurité des systèmes de transports ferroviaire et guidés de 2013
RNE	RailNetEurope
RSSB	Rail Safety and Standards Board Limited (comité pour la sécurité et les normes ferroviaires)
RUS	Route Utilisation Strategy (stratégie d'utilisation des itinéraires)
CAV	Contrat d'accès aux voies
STI ATF	Spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux applications télématiques au service du fret
STI ATV	Spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux applications télématiques au service des passagers
TfL	Transport for London (service des transports londoniens)
GT	Gestion du trafic
TOPS	Système de traitement des activités des trains
TPH	Trains par heure
TRUST	Système de circulation des trains sur le TOPS
TS	Ministère des Transports écossais
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité
UIC	International Union of Railways (union international ferroviaire)

Expressions utilisées :

Access and Management Regulations ou Règlements relatifs à l'accès et à la gestion

The Railways Infrastructure (Access and Management) Regulations 2005 (ou Règlements relatifs à l'accès et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire de 2005, amendés en 2009) transposant plusieurs Directives européennes dans la législation britannique.

Access Dispute Resolution Rules ou Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à l'accès

Réglementations annexées au Code du réseau, régissant la prise en charge des conflits découlant de problèmes abordés dans le Code.

Business Critical Rules ou règles commerciales fondamentales

Network Rail a mis en place le programme Business Critical Rules pour rationaliser et simplifier le système de normes de Network Rail. Le programme sera déployé chez Network Rail pendant la 5e période de contrôle, en se concentrant d'abord sur les activités et les ressources essentielles à la sécurité. Une évaluation des risques et des moyens de contrôle performants sont les piliers de ce programme, qui aura un impact sur toutes les activités de Network Rail.

Accord de concession

Accord entre le gouvernement ou une autre autorité et un parti, offrant de fournir des services ferroviaires spécifiques aux voyageurs pendant une certaine période, dont les termes peuvent prévoir le versement d'une subvention ou la réception d'une prime par le gouvernement pour ces services. Dans le cadre du présent document, les expressions « accord de concession » et « accord de franchise » ont la même signification.

Site raccordé

Site raccordé au réseau ferré principal, tel qu'un terminal, un port ou un dépôt d'entretien léger.

Informations sur les sites associés

Où obtenir des informations supplémentaires sur la nature de l'accès aux terminaux, ports et sites de service et l'offre de service de ces derniers, dont l'accès peut être obtenu conformément aux Règlements 6 et 7 des Access and Management Regulations.

DfT

Ministère dirigeant le secteur des transports pour atteindre ses objectifs, collaborant avec des partenaires régionaux, locaux et du secteur privé pour offrir la plupart des services au sein et au départ de l'Angleterre et du pays de Galle.

Contrat d'accès au dépôt

Contrat pour les droits d'accès à un dépôt d'entretien léger, incluant la prestation de services. Également appelé accord d'accès au dépôt.

Engineering Access Statement ou Document de référence de l'accès pour l'ingénierie

Réglementations régulant les modalités d'accès aux différentes sections du réseau ferré principal lorsqu'il subit une inspection, des travaux d'entretien, des rénovations, etc. Pour plus d'informations, veuillez consulter la section 4.5.1. Le Engineering Access Statement en vigueur est disponible sur :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/3741.aspx?cd=1

Propriétaire de site

Détenteur d'une participation dans un réseau, une gare ou un dépôt d'entretien léger, suffisamment importante pour que son autorisation soit nécessaire pour qu'une tierce partie puisse bénéficier de l'accès à ce site, dans le but de l'utiliser pour l'exploitation des trains ou toute autre activité connexe.

Droits fermes

Droits d'accès au réseau ferré principal octroyés par des contrats d'accès aux voies non conditionnels, autres que ceux portant sur l'Engineering Access Statement ou les Timetable Planning Rules. L'expression est également utilisée pour faire référence aux droits de Network Rail concernant l'entretien, la rénovation et les améliorations du réseau ferré principal, en vertu de l'Engineering Access Statement ou des Timetable Planning Rules.

Accord-cadre

Cette expression est utilisée dans les Directives de l'Union européenne pour faire référence à l'accord général déterminant les droits et les obligations relatifs à la capacité d'infrastructure à attribuer et aux frais qui en découlent pour une période supérieure à une période de validité de l'horaire de service. Au Royaume-Uni, cet accord est appelé contrat d'accès aux voies.

Accord de franchise

Accord entre le gouvernement et une partie pour la prestation de services ferroviaires spécifiques aux voyageurs pendant une période donnée, dont les termes peuvent prévoir le versement d'une subvention ou la réception d'une prime par le gouvernement pour ces services. Dans le cadre du présent document, les expressions « accord de franchise » et « accord de concession » ont la même signification.

Entreprise ferroviaire de transport de voyageurs franchisée

Entreprise ferroviaire assurant le transport de voyageurs dans le contexte d'un accord de franchise.

GI

Le gestionnaire d'infrastructure est l'organisme responsable de l'exploitation, l'entretien, la rénovation et le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Interopérabilité

Comme défini par la Directive relative à l'interopérabilité 2008/57/CE. L'interopérabilité signifie la capacité d'un système ferroviaire à permettre la circulation sécurisée et ininterrompue des trains aux niveaux de performance requis pour les lignes concernées. Cette capacité dépend des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles devant être respectées afin de satisfaire aux exigences essentielles.

La Directive CE a été transposée dans la législation britannique par voie de The Railways (Interoperability) Regulations 2011 (Règlements d'interopérabilité ferroviaire de 2011), telles qu'amendés.

Règlements relatifs aux licences

The Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005 (Règlements ferroviaires relatifs aux licences des entreprises ferroviaires de 2005), décret d'application de plusieurs Directives européennes, exige de la plupart des entités souhaitant faire circuler des trains de transport de voyageurs ou de fret au Royaume-Uni, qu'elles détiennent une licence de transport de voyageurs ou de fret européenne et le Statement of National Regulatory Provisions ou SNRP (document de référence des dispositions réglementaires nationales) disponible sur :

http://www.opsi.gov.uk/si/si2005/uksi_20053050_en.pdf

Dépôts d'entretien léger

Lieux où des travaux de maintenance sont réalisés, où les locomotives et autres matériels roulants sont ravitaillés en carburant, nettoyés extérieurement ou entretenus régulièrement comme défini dans le Railways Act 1993.

Réseau ferré principal

Réseau ferré au Royaume-Uni (incluant l'Île de Wight) dont Network Rail est le GI et/ou le propriétaire (comme défini par les Access and Management Regulations). Dans ce contexte, la notion de propriété peut inclure un bail ou d'autres droits de propriété. Lorsque Network Rail est propriétaire d'un réseau (par exemple un dépôt de fret), mais l'a loué à une autre partie (par exemple à une entreprise de transport de fret) qui est donc responsable de

sa gestion, alors cette autre partie sera l'opérateur et le site ne fera plus partie du réseau ferré principal (dans le cadre de ce Document de référence du réseau).

Paquet d'accès minimum

Accès aux sites et à un panel de services pour le trafic national et international auquel la Directive 2001/14/CE confère le droit, incluant la prise en charge des demandes pour la capacité d'infrastructure et le droit d'utiliser cette capacité comme octroyé. Pour plus d'informations, veuillez consulter la section 5.1 et la section 5.2.

Notified National Technical Rules ou Réglementations techniques nationales notifiées

Normes, spécifications techniques et réglementations techniques en vigueur au Royaume-Uni et ayant été notifiées par le Secrétaire d'État à la Commission, conformément à l'Article 17(3) de la Directive ou à l'Article 16(3) de la « Directive Grande vitesse » ou à l'Article 16(3) de la Directive Conventionnelle, incluant toutes les variantes notifiées périodiquement.

RNV

Le registre national des véhicules est une base de données des véhicules autorisés au Royaume-Uni, conformément au Railways (Interoperability) Regulations 2006, remplacée par les Railways (Interoperability) Regulations 2011 (Règlements d'interopérabilité ferroviaire). Le Secrétaire d'État a désigné Network Rail Infrastructure Limited en tant qu'Entité d'enregistrement, chargée de renseigner le RNV. La Rolling Stock Library ou RSL (matricule du matériel roulant) la décharge d'une partie de cette responsabilité.

Code du réseau

Ensemble de règles communes s'appliquant aux parties ayant un contrat d'accès aux voies avec Network Rail. Le Code du réseau est incorporé au sein de ce contrat bilatéral et en fait donc partie intégrante. Pour en savoir plus, veuillez consulter la section 2.3.3. Il est disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?dir=\Network%20Code&pageid=2889&root=

Normes (d'entreprise) de Network Rail

Expression générique faisant référence aux documents spécifiant les exigences et donnant des orientations permettant de garantir une exploitation sécurisée et performante de l'infrastructure ferroviaire. Ces documents sont la base du système d'assurance global de l'entreprise, en spécifiant de quelle manière Network Rail contrôle les risques de santé et de sécurité principaux qui lui sont propres et de quelle manière l'organisation se conforme aux STI, à la législation nationale et aux Railway Group Standards.

Des informations supplémentaires sur les normes de Network Rail sont disponibles à l'adresse suivante :

http://uk.ihs.com/products/standards/network-rail-company-standards.htm

Occupation (ou restriction d'utilisation)

Utilisation limitée du réseau pour la circulation des trains pendant une certaine période en raison de travaux.

Charte des voyageurs

Engagement de l'entreprise ferroviaire franchisée de satisfaire les attentes des voyageurs, notamment en termes de normes de services, de compensation et de possibilités de contact.

Principal Timetable (Horaire de service principal)

Horaires de service établis pour l'année commençant le dimanche suivant le second samedi de décembre.

RGS

Publié par le RSSB, les Railway Group Standards (Normes du groupe ferroviaire) sont des documents techniques et opérationnels dont l'objectif est d'apporter un cadre pour une gestion des risques sûre, dans les domaines d'interface / de coopération entre les différents détenteurs de droits. Tous les membres du Railway Group doivent respecter ces normes, à part dans le cas d'accords de non-conformité approuvés en vigueur. Le RSSB a intégré la gestion des RGS au sein de son travail d'accompagnement de l'industrie dans l'exécution des normes d'interopérabilité.

Les Railway Group Standards sont disponibles sur : http://www.rssb.co.uk/standards-and-the-rail-industry/railway-group-standards.

Entreprise ferroviaire

Toute entreprise publique ou privée dont l'activité principale est de fournir des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par voie ferroviaire.

RSSB

Le Rail Safety and Standards Board (Comité des normes et de la sécurité ferroviaire) a été fondé en avril 2003, avec pour objectif principal l'accompagnement du travail du secteur ferroviaire, visant à réaliser des améliorations continues en termes de performance dans les domaines de la santé et de la sécurité des réseaux ferrés du Royaume-Uni, et permettant ainsi une plus grande réduction des risques pour les voyageurs, salariés et le public concerné.

RINF

Le registre de l'infrastructure sera utilisé pour la planification de la conception des nouveaux trains et du développement d'itinéraires avant le commencement de l'activité. Il contiendra des informations spécifiques sur l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. Chaque GI est responsable de l'actualisation de ses informations et de les soumettre à l'Entité d'enregistrement nationale. Les informations du RINF d'un État membre seront téléchargées tous les trois mois minimum dans le RINF central européen, permettant à tout utilisateur autorisé de visualiser les informations relatives à l'infrastructure de tous les États membres. Le RINF est constitué en plusieurs étapes jusqu'en 2019. Le RINF du Royaume-Uni est géré par l'Entité d'enregistrement nationale et il a été convenu avec le DfT que Network Rail assumera ce rôle.

Sectional Appendix ou Annexe régionale

Liste par lignes d'itinéraires, des attributs opérationnels et physiques du réseau ferré principal, incluant des informations sur les limitations de vitesse permanentes, le positionnement des postes d'aiguillage et des gares et d'autres informations relatives à l'exploitation des trains. Pour plus d'informations, veuillez consulter la section 3.3.1.

Fournisseur de service

Partie qui fournira les services (payants si nécessaire) utilisés par une entreprise ferroviaire pour l'exploitation des trains. Le fournisseur de service est généralement, mais pas toujours, le propriétaire du site (par exemple, une gare ou un dépôt).

Gare

Lieu où le train s'arrête, où le chargement et le déchargement sont réalisés et où une aide peut être apportée.

Contrat d'accès aux gares

Contrat pour les droits d'accès à une gare sur un réseau ferré. Également appelé accord d'accès aux gares.

Subsidiary Timetable (Horaires de service secondaire)

Modification du Principal Timetable établie à minuit le troisième samedi du mois de mai durant la période de validité du Principal Timetable.

Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)

Règles régulant le chronométrage standard et les autres points permettant la planification des trains dans l'horaire de service sur le réseau ferré principal. Veuillez consulter la section 2.4 pour des informations supplémentaires. Ces règles sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/3741.aspx?cd=1

TOPS

Première source d'informations sur la circulation des trains, TOPS est un système exhaustif de contrôle de la circulation des trains.

Contrat d'accès aux voies

Contrat d'accès à une voie du réseau ferré principal, pouvant inclure une option d'accès à ces droits. Également appelé accord d'accès aux voies.

GT

La gestion du trafic permet de contrôler une plus grande partie du réseau de Network Rail depuis un nombre moins important de sites et contribue à l'augmentation de sa capacité et à l'amélioration de la rentabilité.

Sillon horaire

Expression utilisée dans les Directives européennes pour faire référence à la capacité d'infrastructure nécessaire pour qu'un train circule entre deux points sur une période donnée et dans le contexte de ce Document de référence du réseau, expression renvoyant à la mise à disposition dans l'horaire de service de la capacité permettant la circulation d'un train sur le réseau ferré.

Sillon

Droit de circulation d'un train entre deux points, constitué de certaines caractéristiques, telles que la durée dans ces lieux, l'itinéraire, la liste des gares, le type de traction et des caractéristiques exceptionnelles en vertu d'un accord spécifique. Ces caractéristiques doivent être prises en compte lors de l'élaboration de l'horaire de service (en respectant les règles établies dans le Code du réseau).

TS

Ministère dirigeant le secteur des transports afin qu'il atteigne ses objectifs, collaborant avec des partenaires régionaux, locaux et du secteur privé pour proposer la plupart des services de transport en Écosse.

TRUST

Système informatique enregistrant les informations sur la circulation des trains qu'il compare aux horaires prévus et incluant les causes de retard.

Horaires de service

Horaires utilisés pour les services, comme décrit ultérieurement dans la section 4.3.1.

Section 2 - Conditions d'accès

2.1 Introduction

L'accès au réseau ferré est principalement régi par le Railways Act 1993 (Loi sur les chemins de fer de 1993) (comme amendé) et par les Access and Management Regulations (Règlements relatifs à l'accès et à la gestion). Ce régime couvre également des réseaux extérieurs au réseau ferré principal, dans la mesure où ils n'ont pas été affranchis.

En vertu du Railways Act 1993, un contrat d'accès aux voies avec le propriétaire du site concerné autorisant l'utilisation de ce dernier est exigé pour toute personne demandant un accès au réseau ferré afin d'exploiter des trains. Network Rail est le propriétaire des sites du réseau principal du Royaume-Uni.

Les gares et les dépôts d'entretien léger sont considérés comme des sites distincts. Si une entreprise ferroviaire demande un accès à une gare ou à un dépôt d'entretien léger, elle devra conclure un contrat d'accès avec le propriétaire du site. Bien qu'elle possède la plupart des gares et des dépôts d'entretien léger du Royaume-Uni, Network Rail n'est pas la propriétaire des sites, à l'exception de 18 gares majeures (énumérées dans la section 1.1), où elle agit comme opérateur.

La plupart des gares et des dépôts d'entretien légers sont loués à et exploités par une entreprise de transport ferroviaire de voyageurs, agissant en tant que propriétaire du site, bien que certains appartiennent et soient exploités par des opérateurs autres que ferroviaires (comme dans la gare de l'aéroport de Gatwick), des entreprises spécialisées dans l'entretien des trains ou des entreprises de transport de fret.

En vertu du Railways Act 1993, les entreprises ferroviaires et autres entités peuvent uniquement conclure un contrat avec le propriétaire du site (par exemple Network Rail ou un autre propriétaire du site) d'utilisation du site ferroviaire du propriétaire concerné si l'ORR en donne l'ordre. Si ces contrats (et leurs amendements) ne sont pas approuvés par l'ORR comme exigé par la loi, ils seront considérés non valides.

Lorsque les parties n'ont pas été en mesure de s'accorder sur les termes d'un contrat ou d'un amendement subséquent, dans le cadre duquel le candidat demande un accès accru au réseau, il peut être demandé à l'ORR d'émettre des directives exigeant du propriétaire du site qu'il conclue ou amende le contrat de la manière déterminée par l'ORR.

Network Rail accompagnera les entreprise ferroviaires demandant un accès au réseau ferré principal, via le processus de candidature d'accès aux voies (et le processus d'accès aux gares, lorsque l'accès à l'une des gares est demandé).

L'adresse e-mail de contact est la suivante :

stakeholderrelations@networkrail.co.uk.

Le régime d'accès spécifié par le Railways Act 1993 ne s'applique pas à tous les contrats d'accès. Certains sites ferroviaires, notamment la plupart de ceux n'étant pas exploités par Network Rail dans le cadre de son réseau ferré principal, ont été exemptés par l'ORR ou le DfT.[2] Cependant, les Access and Management Regulations confèrent aux entreprises ferroviaires le droit d'accéder à l'infrastructure ferroviaire pour y proposer des services de transport de fret ou de voyageurs internationaux. Ils établissent également la base d'un accès et confèrent à un candidat le droit de postuler pour un accès à un panel de services et de sites pour proposer ses services. Les Règlements ouvrent comme il se doit l'accès sur une base non-discriminatoire à un ensemble de sites exemptés, tels que des terminaux et des ports, des dépôts de fret, des gares de triage et des voies de remisage, à moins qu'une alternative viable correspondant aux conditions du marché n'existe.

Les Access and Management Regulations confèrent également aux candidats des droits de recours (comme décrit dans la section 1.4.3).

Le régime d'accès conféré par le Railways Act 1993, associé aux Access and Management Regulations dès lors qu'ils sont applicables, couvre le trafic international et national.

Le Stakeholder Relations Code of Practice de Network Rail (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires) inclut un guide à l'intention des nouveaux ou potentiels opérateurs ferroviaires (y compris les opérateurs aspirant à un accès libre), présentant la manière dont Network Rail travaillera avec ses clients potentiels pour développer un contrat d'accès aux voies.

Pour les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs :

http://www.networkrail.co.uk/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=30064775675

Pour les entreprises ferroviaires de fret/d'affrètement :

http://www.networkrail.co.uk/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=30064775687

L'ORR a également rédigé un guide pour accompagner les opérateurs prospectifs intitulé « Starting Main Line Train operations: A guide to the regulatory framework » à l'intention des opérateurs ferroviaires potentiels.

2.2 Exigences d'accès générales

Afin d'être en mesure de sécuriser l'accès au réseau ferré principal et de l'exploiter, qu'il s'agisse de trafic national ou international, il est nécessaire pour un candidat de satisfaire les exigences énoncées ci-dessous.

2.2.1 Exigences à satisfaire pour postuler pour un sillon horaire

Le processus d'établissement des horaires (régi par la Partie D du Code du réseau) est ouvert à toute personne étant une partie du Code du réseau, par voie d'un contrat d'accès aux voies avec Network Rail ou toute personne proposant de

2 Par exemple, de nombreux terminaux et dépôts de fret, ainsi que des réseaux n'appartenant pas à Network Rail, ont été exemptés par The Railways (Class and Miscellaneous Exemptions) Order 1994 (Ordonnance ferroviaire d'exemptions de catégorie et diverses de 1994).

bonne foi de conclure un contrat d'accès aux voies de ce type et ayant accepté d'être liée par cette Partie D. Cette personne n'a pas besoin de satisfaire les exigences mentionnées dans la section 2.2.2 ci-dessous pour participer au processus d'établissement des horaires, mais elle devra répondre à ces conditions avant de pouvoir utiliser ces sillons horaires. Une fois sollicitée par une entreprise ferroviaire en activité ou potentielle, Network Rail donnera son avis quant à la disponibilité des sillons horaires sur la zone du réseau correspondant au service proposé par l'entreprise ferroviaire. Cette appréciation se basera sur les horaires actifs exploités à cette période. Si ces sillons horaires sont disponibles ou sont susceptibles d'être disponibles, Network Rail accompagnera l'entreprise ferroviaire dans le processus d'établissement des horaires.

Les entreprises ferroviaires participent normalement directement au processus d'établissement des horaires. Cependant, une entreprise ferroviaire (ou une entreprise ferroviaire potentielle, voire un autre détenteur de droits d'accès) peut engager une tierce partie (comme une autre entreprise ferroviaire ou une société de consultants indépendante) pour émettre ses demandes de sillons horaires. Lorsqu'un opérateur de services internationaux utilise les offres « One Stop Shop » proposées par un autre GI européen ou RNE (cf. section 1.10.1), ce GI agira en tant que participant au processus d'établissement des horaires du Royaume-Uni.

Conformément aux Access and Management Regulations, un candidat auquel le GI a accordé une capacité, soit via un accord-cadre spécifiant les caractéristiques de l'infrastructure attribuée ou la capacité d'infrastructure spécifique en un sillon ferroviaire, ne peut pas échanger cette capacité avec un autre candidat ou la transférer à une autre entreprise ou service.

Toute personne échangeant une capacité, contrairement aux dispositions énoncées ci-dessus, ne sera pas autorisée à postuler pour une capacité de la période des horaires de service correspondant à la capacité attribuée transférée.

2.2.2 Conditions d'autorisation de circulation des trains de fret (fret et/ou voyageurs)

Toute personne souhaitant faire circuler des trains sur le réseau ferré principal doit satisfaire les exigences légales en vigueur. On peut citer parmi les exigences principales :

- Être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire ou une exemption de licence (cf. section 2.2.3).
- Présenter une description documentée appropriée du système de gestion de la sécurité de l'opérateur et détenir la Partie A et la Partie B d'un certificat de sécurité valide, comme indiqué dans la Directive 2004/49/CE concernant la sécurité ferroviaire, la partie B du certificat étant émise par l'ORR (cf. section 2.2.4).
- Avoir une assurance adaptée (cf. section 2.2.5).
- Être une partie d'un contrat d'accès aux voies avec Network Rail.

Une consultation de compatibilité doit également être réalisée pour tout le matériel roulant circulant sur le réseau. Les directives de compatibilité du matériel roulant sont indiquées dans la section 2.7.

2.2.3 Licences

En vertu du Railways Act 1993 (tel qu'amendé), remplir la fonction d'opérateur de train au Royaume-Uni sans détenir une licence ou une exemption de licence octroyées conformément à cette loi est considéré comme un délit. Cependant, lorsqu'une personne souhaitant remplir la fonction d'opérateur de trains de transport de voyageurs ou de fret relève du champ d'application des Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005 (Réglementations de licence), alors elle pourra agir en tant que telle au moyen d'une licence européenne. Une licence européenne peut être octroyée par l'ORR ou par un autre État membre, en conséquence de la mise en œuvre des Directives de l'UE concernant les licences des entreprises ferroviaires, comme autorisé par les Réglementations de licence. Pour exploiter et proposer des services ferroviaires au Royaume-Uni, les titulaires de licence européennes doivent également détenir un SNRP (Document de référence des dispositions réglementaires nationales). Les demandes de licences, d'exemptions ou de SNRP doivent être déposées auprès de l'équipe chargée des licences de l'ORR (pour les coordonnées de l'ORR, veuillez vous référer à la section 1.8.3).

Les licences de transports de voyageurs ou de fret (ou pour les licences européennes, les SNRP demandés) peuvent inclure les obligations suivantes :

- Être affilié au RSSB, un organisme intersectoriel dirigeant et accompagnant le travail du secteur ferroviaire, visant à réaliser des améliorations continues en termes de performance dans les domaines de la santé et de la sécurité.
- Se rallier aux dispositions de l'industrie ferroviaire concernant la détermination des responsabilités et le traitement des réclamations.
- Mettre en place une politique environnementale avec des objectifs opérationnels et des modalités de gestion en conséquence.
- Émission de billets (pour les licences de transport de voyageurs uniquement)
- Assurances (cf. section 2.2.5).

2.2.4 Certificat de sécurité

Toute personne souhaitant faire circuler un train au Royaume-Uni sera normalement dans l'obligation d'établir et d'entretenir un système de gestion de la sécurité adapté et de détenir un certificat de sécurité répondant aux exigences des Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS).

Sous réserve de compatibilité, la Partie A du certificat de sécurité européen est reconnue à de telles fins. En revanche, la Partie B octroyée par l'ORR est exigée pour une activité au Royaume-Uni. Les demandes d'un certificat de sécurité conforme aux ROGS doivent être effectuées auprès de l'ORR et transmises aux parties concernées, notamment Network Rail. Veuillez consulter les sites internet de l'ORR pour plus d'informations.

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1510

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1520

La matériel roulant et les compétences du personnel sont abordés dans la section 2.7 et la section 2.8, respectivement.

Le site de l'ORR contient des informations plus approfondies sur la manière d'effectuer une demande, sous la forme de documents d'orientation et de renseignements détaillés :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1510

2.2.5 Couverture des responsabilités : assurances

Une licence d'entreprise ferroviaire (ou SNRP) impliquera des exigences en matière d'assurances (y compris l'auto-assurance optionnelle) couvrant les responsabilités des tierces parties. Les niveaux requis d'assurance seront normalement ceux déterminés par l'ORR. En matière de responsabilité des tierces parties, le minimum par défaut actuel d'assurance de responsabilité civile est fixé à 155 millions de livres sterling de couverture par accident, comme exigé par l'accord général. Cependant, des limites inférieures peuvent être convenues selon les cas, sur demande auprès de l'ORR.

L'ORR a remplacé l'approche individuelle des dispositions de l'assurance de responsabilité des tierces parties par un accord général par voie d'obtention d'un certificat de courtier.

L'accord général peut être téléchargé depuis le site internet de l'ORR, à l'adresse suivante :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/3rdptyins_genapp-230207.pdf

2.2.6 Conduite des locomotives industrielles

Des dispositions simplifiées sont appliquées pour faciliter la conduite des locomotives industrielles s'engageant dans des manœuvres sur une petite zone de voies d'évitement ou de lignes réservées au fret. Des informations supplémentaires peuvent être obtenues en écrivant à l'adresse suivante :

ben.lee@networkrail.co.uk

2.3 Conditions commerciales générales

2.3.1 Accords-cadres

Un accord-cadre dans le contexte des Access and Management Regulation spécifie les caractéristiques de la capacité d'infrastructure attribuée à un candidat, pour une capacité sur une période dépassant la durée d'une période d'horaires de service. Il ne spécifie pas les sillons horaires en détail mais garantit qu'une capacité adaptée sera disponible pour répondre aux besoins commerciaux du candidat.

Les sillons horaires et les sillons sont expliqués en détails dans le glossaire.

Au Royaume-Uni, la fonction des accords-cadres est remplie par les contrats d'accès aux voies entre les entreprises ferroviaires et Network Rail pour l'accès au réseau ferré principal décrit dans la section 2.3.2. Cette fonction peut également être remplie par les contrats d'accès aux dépôts d'entretien léger ou aux gares, le cas échéant. Lorsque Network Rail loue la gare ou le dépôt d'entretien léger concerné à une entreprise ferroviaire ou à une autre personne, ces dernières disposeront de l'intérêt juridique pour octroyer un accès et une autorisation d'utilisation de ce site, et plus Network Rail (comme décrit dans la section 2.1).

Network Rail est autorisée à conclure des accords bilatéraux avec les entreprises ferroviaires et autres entités pour apporter des améliorations à l'infrastructure, bien que si un tel accord devait inclure des droits d'utilisation d'un site ferroviaire (comme le réseau ferré principal) alors il devrait être approuvé par l'ORR, en tant que contrat d'accès aux voies. Le Railways Act 1993 prévoit que ces droits puissent être octroyés sous leur forme habituelle ou par une option d'accès (cf. section 4.4.4). La base de l'accord de l'ORR est déterminée dans les critères et les procédures de l'accord des contrats d'accès aux voies, (cf. section 2.3.2 ci-dessous).

Les informations relatives aux processus d'investissement pour les améliorations apportées à l'infrastructure et le cadre contractuel associé peuvent être consultées sur notre site internet à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/1536.aspx

Des informations supplémentaires sur l'accès aux voies et la manière de postuler pour cet accès se trouvent sur le site internet de l'ORR à l'adresse suivante :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.201

Des liens sur des contrats-type d'accès aux voies et aux dépôts d'entretien léger sont donnés dans la section 2.3.2 ci-dessous.

2.3.2 Contrats d'accès

Les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés souhaitant un accès au réseau doivent conclure un contrat d'accès avec Network Rail couvrant la totalité des activités prévues avant qu'elles ne commencent. Ce contrat est obligatoire pour pouvoir bénéficier du paquet d'accès minimum, comme arrêté par la Directive européenne 2001/14/CE, s'appliquant au réseau ferré principal. Les entreprises ferroviaires souhaitant obtenir un accès aux gares et aux dépôts d'entretien légers qu'elles n'exploitent pas elles-mêmes, devront conclure des contrats d'accès distincts avec le propriétaire du site de dépôt ou de gare concerné (à moins que ces sites ne soient exemptés des possibilités d'accès du Railways Act 1993, en vertu de The Railways (Class and Miscellaneous) Exemptions Order 1994 ou Ordonnance ferroviaire d'exemptions de catégorie et diverses de 1994){).

Ces contrats d'accès doivent être approuvés par l'ORR. Le cas contraire, ces contrats ne seraient pas valides juridiquement. L'ORR a publié un ensemble de contrats d'accès types, ainsi que des documents d'orientation sur le processus d'approbation. Les contrats-types ont été publiés par l'ORR pour encourager et permettre leur utilisation. Lorsque les parties contractantes souhaitent s'éloigner du contrat-type, elles doivent en expliquer les raisons.

Les sections 17, 18, 22 et 22a du Railways Act 1993 portent sur les contrats d'accès :

Section 17 :

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/43/section/17

Section 18
: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/43/section/18

Section 22
: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/43/section/22

Section 22A :

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/43/section/22A

Contrats d'accès aux voies :

Contrat d'accès aux voies (services aux voyageurs) :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/model_passenger_contract.doc

Contrat-type des services de fret :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/model-freight-contract.doc

Contrat-type des services de transport de voyageurs d'affrètement :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/model_charter_contract_200411.doc

Contrat-type de raccordement (pour les sites raccordés au réseau de Network Rail). Vous pouvez également consulter le Connection Contracts General Approval 2014 (Accord général relatif aux contrats de raccordements de 2014) ci-dessous :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/mod_connection_contract_july2005.pdf

Contrat-type pour les clients du fret (pour une utilisation par les clients du fret, par exemple les entreprises de logistique souhaitant sécuriser leurs droits d'accès aux voies mais pas nécessairement prendre en charge par elles-mêmes l'exploitation d'un train) :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/model-freight-contract.doc

Contrat d'accès aux gares

Pour les gares exploitées par Network Rail

Contrat d'accès aux gares pour les services aux voyageurs :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-independent-pass-june10.doc

Contrat d'accès aux gares pour les services de fret :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-independent-freight-june10.doc

Contrat d'accès aux gares pour les services de transport de voyageurs d'affrètement :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-independent-charter-june10.doc

Contrat d'accès aux gares dans le cadre d'un accès modifié :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-independent-div-june10.doc

Pour les gares exploitées par d'autres opérateurs ferroviaires de transport de voyageurs

Contrat d'accès aux gares pour les services aux voyageurs (une seule gare) :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-pass-june10.doc

Contrat d'accès aux gares pour les services aux voyageurs (plusieurs gares) :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-pass-multi-june10.doc

Contrat d'accès aux gares pour les services de fret :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-freight-june10.doc

Contrat d'accès aux gares pour les services de transport de voyageurs d'affrètement :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-charter-june10.doc

Contrat d'accès aux gares dans le cadre d'un accès modifié :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/saa-div-june10.doc

Contrats d'accès aux dépôts d'entretien léger :

Contrat d'accès aux dépôts d'entretien léger pour accéder au dépôt d'un opérateur de services aux voyageurs :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/daa-june10.doc

Contrat d'accès aux dépôts pour l'accès au dépôt d'un opérateur de services aux voyageurs, pour un bénéficiaire n'étant pas opérateur ferroviaire et utilisant les services d'un opérateur ferroviaire tiers :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/doc/daa-nontoc-june10.doc

L'ORR a également émis un certain nombre de General Approvals (Accords généraux), concernant certains types de contrats d'accès (et leurs modifications subséquentes). Les General Approvals permettent potentiellement aux parties de conclure certains types de contrats d'accès sans avoir besoin d'un accord spécifique de l'ORR. Les General Approval suivants ont été publiés :

Passenger Access (Model Charter Track Access Contract) General Approval 2009 ou Accord général pour les accès des voyageurs (contrat-type d'accès aux voies d'affrètement) de 2009 :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/passac-Charter_TAC_ga_230709.pdf

Connection Contracts General Approval 2014 ou Accord général relatif aux contrats de raccordement de 2014 :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/ga-connection_ag_160709.pdf

Freight Access (Track Access Contracts) General Approval 2012 ou Accord général pour l'accès au fret (contrats d'accès aux voies) de 2012 :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/freight_access_ga_2012.pdf

Freight Facility (Ports and Terminals) General Approval 2011 ou Accord général pour les sites de fret (ports et terminaux) de 2011 :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/freight-facility-genapp2011.pdf

General Approval (Stations) 2010 ou Accord général (gares) de 2010 :

http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0003/5844/ga-stations-dec2013.pdf

General Approval (Depots) 2010 ou Accord général (dépôts) de 2010 :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/ga-depots-june10.pdf

Des informations supplémentaires sur les General Approvals sont accessibles sur le site internet de l'ORR aux adresses suivantes :

Track Access General Approvals (Accords généraux pour les accès aux voies) :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.202

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.2006

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1833

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.2250

Stations and depots General Approvals (Accords généraux pour les dépôts et les gares) :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.2515

L'ORR a publié des documents d'orientation :

Critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux voies :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/ta_criteria_and_procedures.pdf

Critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux gares :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/stations_criteria_procedures_dec2010.pdf

Critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux dépôts :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/depots-criteria-procedures-dec2010.pdf

L'ORR a publié ses conclusions quant aux modifications proposées pour le régime contractuel dans les gares. Les modifications portent sur les réglementations standards régissant les relations entre toutes les parties contractantes au sein d'une gare, soit les conditions d'accès aux gares. Les mises à jour sont entrées en vigueur le 11 novembre 2013. Des informations supplémentaires sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/ConWebDoc.10851

L'ORR a également mis en place une politique concernant l'approbation des options d'accès aux voies, pouvant garantir l'accès futur à un site ferroviaire. Le document de référence de la politique est disponible sur :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/350.pdf

Les entreprises ferroviaires demandant un accès à d'autres sites raccordés au réseau ferré principal et leur utilisation doivent consulter la section 5, en particulier les informations sur les services supplémentaires et auxiliaires.

2.3.3 Contrats avec les candidats (Code du réseau)

Le Code du réseau est un ensemble de règles communes intégré par renvoi dans chaque contrat d'accès aux voies. Le contrat d'accès aux voies régit la relation juridique entre Network Rail et chaque opérateur ferroviaire utilisant une infrastructure gérée par Network Rail. Le Code du réseau ne créé aucune relation contractuelle entre les opérateurs ferroviaires. Cependant, il convient de noter que dans le cas d'un conflit d'interprétation entre le Code du réseau et le contrat d'accès aux voies, le Code du réseau prévaut. Toute entreprise ferroviaire étant une partie d'un contrat d'accès aux voies est sujette au respect des obligations du Code du réseau.

L'objectif de ce Code du réseau est d'apporter des méthodes grâce auxquelles Network Rail et les opérateurs ferroviaires peuvent apporter des modifications réglementées aux éléments suivants :

- les horaires de service
- le matériel roulant qu'un opérateur ferroviaire souhaite faire circuler
- l'infrastructure
- le Code du réseau lui-même.

Il donne également des méthodes pour :

- mettre en place des procédures relatives aux dommages environnementaux
- mettre en place un système de contrôle de la performance
- mettre en place des procédures dans le cas d'une interruption de l'activité
- mettre en place des procédures pour modifier les Droits d'accès.

Le Code du réseau est publié par Network Rail et peut être consulté, ainsi que d'autres informations à son sujet, à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?dir=\Network%20Code&pageid=2889&root=

2.3.3.1 Performance Data Accuracy Code (Code de performance de la précision des données)

Le Performance Data Accuracy Code (PDAC) est intégré au Code du réseau (Partie B) et comprend des normes claires concernant la précision des données de performance. Il est utilisé en lien avec le système de contrôle de la performance, qui évalue les responsabilités respectives de Network Rail et des entreprises ferroviaires quant aux retards et aux annulations de trains. Ce système s'appuie sur des dispositions contractuelles et des processus visant à l'amélioration de la performance et à la réduction des interruptions.

Le PDAC est disponible sur le site internet du Delay Attribution Board (Comité d'attribution des retards) à l'adresse suivante :

http://www.delayattributionboard.co.uk/pdac.htm

2.3.3.2 Delay Attribution Guide (Guide d'attribution des retards)

Le Delay Attribution Guide est intégré au Code du réseau (Partie B) et donne des directives pour une application et une approche cohérentes, à l'intention de toutes les parties impliquées dans le processus d'attribution du retard. Il permet la tenue de rapports précis sur les causes de retard et d'annulation de services ferroviaires, résultant d'incidents survenus sur le réseau ferré principal. Le guide souligne le besoin d'informations de gestion et prône l'indemnisation en conséquence des parties concernées par les retards.

Le Delay Attribution Guide est disponible sur le site internet du Delay Attribution Board à l'adresse suivante :

http://www.delayattributionboard.co.uk/delayattributionguides.htm

2.3.3.3 Access Dispute Resolution Rules (Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à l'accès)

Les Access Dispute Resolution Rules sont annexées au Code du réseau et déterminent de quelle manière les conflits autour de contrats d'accès aux dépôts d'entretien léger, aux gares et aux voies sont résolus. Elles sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/browse%20documents/network%20code/network%20code%20and%20incorporated%20documents/current%20network%20code%20document%20by%20part/adrr%2029%2006%2012.pdf

La section 4.4.2.2 comporte des informations supplémentaires.

2.4 Règles opérationnelles

2.4.1 Railway Operational Code (Code opérationnel ferroviaire)

L'objectif du Railway Operational Code ou ROC (Code opérationnel ferroviaire) est d'assurer le fonctionnement des services ferroviaires sur le réseau et leur reprise suite à une interruption.

Le ROC en vigueur est disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?dir=\Network%20Code\Railway%20Operational%20Code&pageid=2889&root

2.4.2 Railway Group Standards (normes du groupe ferroviaire) et le Rule Book (Livre des règlements)

Les Railway Group Standards sont des normes techniques et des procédures opérationnelles permettant une exploitation du système ferroviaire sécurisée et l'interopérabilité à laquelle il doit être conforme. Ces documents sont publiés par RSSB Limited et sont accessibles sur leur site internet à l'adresse suivante : http://www.rssb.co.uk.

Certaines normes sont explicitées par des Guidance Notes (Notes d'orientation), également publiées par le RSSB.

Les Railway Group Standards sont, dans le cadre de l'interopérabilité, notifiées à la Commission européenne sous le nom de Règles techniques nationales ou RTN. Un lien vers les RTN telles qu'elles sont actuellement notifiées est disponible à l'adresse suivante :

https://www.gov.uk/government/publications/rail-interoperability-current-notified-national-technical-rules

Les Railway Group Standards incluent le Rule Book (Livre des règlements), un document modulaire contenant des procédures et des instructions de travail spécifiques concernant les responsabilités générales en matière de sécurité, les lignes électrifiées, les accidents, les conditions climatiques extrêmes, les appareils et les machines sur les voies, le personnel de signalisation de voie unique, la signalisation, les limitations de vitesse, les tâches de manœuvre et en gare, le travail de signalisation et sur les voies, les réglementations de signalisation ferroviaire et les instructions générales de signalisation, la circulation des trains.

Par ailleurs, Network Rail a ses propres normes (applicables à Network Rail et à ses contractants et fournisseurs). Elles sont disponibles à l'adresse suivante :

http://uk.ihs.com/products/standards/network-rail-company-standards.htm

2.4.3 Charges (et longueurs) des trains de fret

La charge autorisée maximale (au poids) et la longueur d'un train de fret sont des paramètres clés pour l'activité d'une entreprise ferroviaire.

Ces dimensions varient selon la géographie du réseau (par exemple la pente, la courbure, la signalisation, la disposition des voies et autres caractéristiques). Les Freight Train Loads Books ou FTLB (Registres des charges des trains de fret) contiennent les informations sur les dimensions maximales des trains de toutes les lignes du réseau britannique. Les FTLB ont été publiés une nouvelle fois en 2009 sous un format mis à jour et sont disponibles en ligne à la même adresse que les données de l'ELMTREE (cf. section 2.5 pour

des informations complémentaires et connaître la manière d'accéder à l'ELMTREE). Les charges et longueurs sont publiées par itinéraires géographiques de Network Rail[3] comme ci-après.

Registre des « charges spéciales autorisées »

- Édition nationale : un abrégé national des charges spécifiques autorisées pour les trains de fret dépassant celles des Route Books (Registres d'itinéraires), indiquant toute condition ou restriction applicables.

Registre des charges « standard »

Registre des charges « standard »	
Titre du registre	***Itinéraires couverts par***
Anglia	L'Anglie
Great Western	Le pays de Galle et l'Ouest
London and North Eastern	LNE (Londres nord-est)
London North Western	Les Midlands de l'est, LNW (Londres nord-ouest)
Écosse	Écosse
Southern	Le Kent, Sussex, Wessex

2.5 Transport exceptionnel

Les conditions particulières de transport doivent être appliquées à certains véhicules ou charges à cause de leur taille, poids ou d'autres caractéristiques inhabituelles. Ces conditions peuvent inclure des limitations de vitesses, des restrictions sur la composition des trains et/ou des instructions spéciales pour le croisement de trains sur des voies contiguës, et elles sont déterminées au cas par cas en comparant le transport exceptionnel et les caractéristiques de l'itinéraire sur lequel il doit voyager.

Au Royaume-Uni, les règles opérationnelles du transport exceptionnel sont déterminées dans le Railway Group Standard GO/RT3056/K (« Working Manual for Rail Staff – Vehicles Requiring Special Conditions of Travel » ou Guide professionnel à l'intention du personnel ferroviaire), accessible sur le site internet du RSSB, à l'adresse suivante : http://www.rssb.co.uk.

Par conséquent, Network Rail et les entreprises ferroviaires doivent (a) déterminer un itinéraire permettant le passage du trafic, (b) déterminer quelles conditions de transport doivent être appliquées, (c) créer un avertissement de train spécial pour les déplacements, et (d) recourir aux services d'un inspecteur des charges compétent si nécessaire.

Le Working Manual énonce de quelle manière les conditions particulières sont déterminées et gérées.

La documentation requise pour autoriser le transport d'une charge exceptionnelle sur le réseau est un « Exceptional Load Form » ou « Formulaire de charge exceptionnelle » (référence : RT3973). Il est décrit dans le Working Manual. Le formulaire RT3973 n'est pas uniquement nécessaire pour autoriser le transport de charges exceptionnelles. Mais aussi pour le transit régulier de la plupart des véhicules dont les charges correspondent aux catégories suivantes (englobant la majorité des trains de fret chargés) :

- Poids élevé par essieu
- Conteneurs et caisses mobiles
- Trains de transport de combustible ou de déchets nucléaires (chargés ou déchargés).

En octobre 2009, Network Rail a introduit un système d'utilisation simplifié pour la création et la distribution des formulaires RT3973 pour les catégories ci-dessus, appelé ELMTREE (Exceptional Load Management Tool and Routing Enquiry Engine ou Outil de gestion des chargements exceptionnels et dispositif de demande d'itinéraire). Ce système permet à tout opérateur disposant d'un accès internet de télécharger les informations actualisées en un format personnalisé et rationalisé. ELMTREE est accessible de la même manière que la National Electronic Sectional Appendix (cf. section 3.3.1).

Les entreprises ferroviaires souhaitant davantage d'informations doivent envoyer un e-mail à elmtreesupport@networkrail.co.uk.

Veuillez également vous référer à la section 3.3.2.1 relative aux gabarits ferroviaires, la section 4 relative au processus d'attribution de la capacité et la section 5 comportant des informations sur les autres services proposés par le GI.

RNE a mis en place un processus pour que les entreprises ferroviaires communiquent les informations techniques au One Stop Shop (cf. section 1.10.1), permettant à ce dernier et au GI de déterminer les conditions particulières à appliquer et de convenir d'accepter le transport exceptionnel dans un sillon horaire ferroviaire compatible ou de lui attribuer un sillon horaire ferroviaire conçu sur mesure.

2.6 Transport de marchandises dangereuses - consulter également la section 3.4.3

Il s'agit de marchandises pouvant poser un risque pour la santé, la sécurité, les biens et l'environnement pendant leur transport par voie ferroviaire. Elles sont catégorisées conformément aux Règlements concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Les exigences amendées et complétées sont stipulées en Annexe II de la Directive européenne 2008/68/CE et de la Convention concernant le transport international ferroviaire.

Les règlements nationaux sont The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2012 ou Règlements sur le transport des marchandises dangereuses et utilisation des équipements sous pression transportables (veuillez vous référer au site http://www.hse.gov.uk/cdg/regs.htm), qui renvoient aux RID pour la plupart des exigences détaillées. Ces deux règlements s'appliquent aux participants à la chaîne de transport, y compris les GI et les entreprises ferroviaires.

De nombreux Railway Group Standards et documents traitent des marchandises dangereuses et viennent compléter ces réglementations. Par ailleurs, la Partie E du Code du réseau requiert que Network Rail soit notifiée lorsqu'une entreprise ferroviaire propose de transporter des matériaux sur le réseau

3 Les activités de Network Rail sont regroupées par régions d'itinéraires, comme le montre le tableau.

ferré principal pouvant donner lieu à des dommages environnementaux dans le cas d'une fuite.

Les marchandises dangereuses sont transportées par les entreprises ferroviaires dont les dispositifs des systèmes de gestion de la sécurité généraux ont été approuvés par l'ORR via le régime de sécurité (ROGS). Vous pouvez consulter la section 2.2.4 pour des informations supplémentaires sur le ROGS.

Le transport ferroviaire des marchandises dangereuses est réalisé au moyen de chargements par train et de chargements mixtes de fret, tous les deux sujets à certains contrôles issus des règlements et normes mentionnés ci-dessus.

Network Rail coopère avec les entreprises ferroviaires en engageant toutes les actions nécessaires pour la circulation sûre et sécurisée des véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Veuillez également consulter la section 5.4.3 pour connaître les coordonnées des personnes à contacter concernant les demandes de transport de marchandises dangereuses, la section 4.4 concernant les processus d'attribution de capacité et la section 5 pour des informations sur les autres services fournis par le GI.

2.7 Certification du matériel roulant

Toute partie souhaitant introduire un nouveau véhicule sur le réseau ferré principal ou apposer des modifications au fonctionnement ou à l'ingénierie d'un véhicule existant doit tenir compte de l'impact de cette décision sur les autres entreprises ferroviaires et sur le GI. Pour accompagner les entreprises ferroviaires dans l'acquittement de cette responsabilité, Network Rail a adopté des processus de consultation autour de la compatibilité, apportant une méthode structurée pour évaluer et approuver une question de capacité, de sécurité, réglementaire et commerciale, concernant l'entreprise ferroviaire, le GI et les autres entreprises ferroviaires. La consultation est exigée pour :

(a) l'introduction de nouveaux véhicules ferroviaires
(b) l'extension d'itinéraire(s) pour les véhicules existants
(c) les modifications substantielles apportées aux véhicules ferroviaires
(d) l'ajout de véhicules avec autorisations de circuler aux véhicules autorisés par un contrat d'accès aux voies

Elle est constituée de deux processus :

- Une démonstration de compatibilité entre un véhicule et les itinéraires choisis par l'entreprise ferroviaire pour le faire circuler, conformément au Railway Group Standard GE/RT8270 Issue Two (Norme du groupe ferroviaire GE/RT 8270, deuxième version), aboutissant sur un résumé de compatibilité.
- Le Véhicule Change ou changement de véhicule (Partie F du Code du réseau) portant sur les enjeux commerciaux qu'entraîne l'introduction de nouveaux véhicules ou de nouveaux itinéraires pour les véhicules existants.

Dans tous les cas (a à d) énoncés ci-dessus, le processus de Vehicle Change doit être effectué. La démonstration de compatibilité est uniquement requise lorsque les cas suivants sont envisagés : introduction d'un nouveau train, changement de train pouvant avoir un impact sur la compatibilité de l'infrastructure ou d'autres entreprises ferroviaires, extension d'un ou de plusieurs itinéraire(s) pour des types de trains existants.

Par ailleurs, les entreprises ferroviaires doivent prévoir l'évaluation des nouveaux véhicules afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux Railway Group Standards et/ou spécifications techniques d'interopérabilité en vigueur, dans le cadre de l'obtention de leur autorisation (par l'ORR). La preuve de conformité à cette disposition permet une évaluation de compatibilité efficace.

Des informations supplémentaires sur le processus d'autorisation de l'ORR sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1510

Des informations complètes sur la compatibilité du matériel roulant et les procédés de changements (notamment le calendrier de réalisation du processus) sont disponibles sur notre site internet, parmi la documentation de Network Rail intitulée « Stakeholder Relations Code of Practice - Introducing new vehicles or changes to vehicles » (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires - Introduction de nouveaux véhicules ou modifications des véhicules).

http://www.networkrail.co.uk/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=30064775689.

Une considération importante pour l'introduction d'un nouveau matériel roulant est l'adéquation entre ses dimensions en mouvement et le gabarit ferroviaire du réseau, à savoir l'espace physique laissé au-dessus des rails par les structures telles que des tunnels, des ponts et des plateformes.

Les informations concernant le gabarit sont disponibles dans les normes d'ingénierie et dans la Sectional Appendix (Annexe régionale). Cependant, au regard de la complexité de ce sujet, il est conseillé à toute partie envisageant d'introduire de nouveaux véhicules (notamment des véhicules ayant fait l'objet de modifications) de ne pas uniquement s'appuyer sur les sources écrites pour orienter sa conception. Il est essentiel qu'elle prenne contact en amont avec le responsable du gabarit de Network Rail, Mark Ward, pour discuter de ses projets et obtenir ses conseils. Il peut être contacté à l'adresse suivante :

mark.ward@networkrail.co.uk.

Lorsque des locomotives et wagons de fret nouveaux ou ayant subi des modifications sont introduits sur le réseau, il est important de ne pas s'appuyer sur des suppositions relatives à la fiabilité des gabarits standard. Pour plus d'informations concernant les gabarits standard, veuillez consulter la note d'information à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/11153.aspx

Des informations supplémentaires générales sur les processus de gabarits sont disponibles sur notre site internet :

http://www.networkrail.co.uk/using-our-network/gauging/

Des informations supplémentaires sur l'interopérabilité, le rôle de l'ORR en tant qu'Autorité nationale de sécurité et les autorisations qu'elle octroie sont disponibles sur le site internet de l'ORR :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1518

Des informations supplémentaires relatives à l'interopérabilité et aux normes sont disponibles sur le site internet du DfT :

https://www.gov.uk/government/collections/background-to-rail-interoperability.

Network Rail dispose de sa propre voie d'essai et d'un centre d'innovation équipé d'installations lui permettant de prendre en charge de nombreux aspects de l'essai et de l'introduction des nouveaux véhicules, cf. :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/9331.aspx.

Registre de l'infrastructure (RINF)

Un Registre de l'infrastructure est développé comme spécifié par la décision d'application de la Commission européenne et sera utilisé pour évaluer les itinéraires avant le début de l'activité. Le Registre prendra en considération le processus de conception des sous-systèmes de matériel roulant, permettant l'évaluation de la compatibilité technique des installations fixes, contrôlant le statut d'interopérabilité du réseau ferré britannique et évaluant la compatibilité de l'itinéraire pour les trains prévus. Il a pour objectif de donner une vue d'ensemble de la compatibilité, bien que l'entreprise ferroviaire, le fabricant de véhicule et les autres utilisateurs autorisés aient à réaliser des évaluations plus détaillées avant qu'un véhicule ne soit autorisé à circuler sur ce nouvel itinéraire.

Pour plus d'informations sur le RINF, veuillez contacter :

National Registration Entity (Entité d'enregistrement nationale)
Network Rail
The Quadrant:MK
Elder Gate
Milton Keynes
MK9 1EN
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)1908 781 000
E-mail : RINF.NRE@networkrail.co.uk

Registre national des véhicules (RNV)

Le Registre national des véhicules est une base de données des véhicules autorisés au Royaume-Uni, conformément au Railways (Interoperability) Regulations 2011 (Règlements d'interopérabilité ferroviaire de 2011). Le Secrétaire d'État a désigné Network Rail Infrastructure Limited en tant qu'Entité d'enregistrement chargée de renseigner le Registre. Lorsqu'un véhicule est mis en service pour la première fois, le Titulaire de l'enregistrement est tenu de notifier les informations de l'Entité en charge de l'entretien à l'Entité d'enregistrement.

The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) (Amendment) Regulations 2013 ou règlements (amendés) concernant la sécurité des systèmes de transports ferroviaire et guidés de 2013 introduisent l'exigence qu'aucune personne ne puisse mettre en service ou utiliser un véhicule sur les grandes lignes ferroviaires sans que ce véhicule n'ait une ECE assignée et que cette ECE soit enregistrée en tant que telle dans le RNV. Si vous n'êtes pas sûr qu'un véhicule ait une ECE assignée, veuillez contacter :

NVR Registration Entity (Entité d'enregistrement du RNV)
Network Rail
The Quadrant:MK
Elder Gate
Milton Keynes
MK9 1EN
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)1908 781 346
E-mail : NVR@networkrail.co.uk

2.8 Certification du personnel

Les entreprises ferroviaires sont tenues de s'assurer que le personnel impliqué dans la circulation des trains ou en charge de cette dernière a les compétences nécessaires à la réalisation des tâches qui lui incombent. Les exigences en matière de compétences sont décrites et mandatées dans les Railway Group Standards, qui sont explicitées par les Approved Codes of Practice (Codes des bonnes pratiques approuvés) et les Guidance Notes (Notes d'orientation). Ces documents sont conçus et publiés par le Rail Safety and Standards Board ou Comité des normes et de la sécurité ferroviaire (pour connaître ses coordonnées, veuillez vous référer à la section 1.8). Ils sont disponibles sur son site internet : http://www.rssb.co.uk.

L'ORR a publié des directives sur le développement et le maintien des compétences du personnel :

http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0016/4264/sf-dev-staff.pdf

Licences pour la conduite des trains

La Directive de la Commission européenne 2007/59/CE (relative à la certification des conducteurs de trains) (la Directive) établit un système de licence et de certification des conducteurs de train sur le réseau ferré de l'Union européenne. Elle concerne les conducteurs mais aussi le personnel de bord qui participe directement ou indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles ont un impact sur la sécurité des transports. Cette Directive a été transposée en législation nationale par les Train Driving Licences and CertificatesRegulations2010 ou TDLCR (Règlements sur les certificats et les licences des conducteurs de trains de 2010), entrés en vigueur en mars 2010.

Les exigences pour détenir des licences et des certificats émis conformément aux TDLCR ont pris effet en trois phases :

- Pour les nouveaux conducteurs transfrontaliers, le 29 octobre 2011
- Pour les nouveaux conducteurs nationaux, le 29 octobre 2013
- Pour les conducteurs existants (transfrontaliers et nationaux), le 29 octobre 2018.

Le processus de demande et d'autorisation est géré par l'ORR. Pour de plus amples informations, veuillez consulter l'adresse suivante :

http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.2447.

Section 3 – Infrastructure

3.1 Introduction

Conformément aux termes de sa licence de réseau, Network Rail a uniquement été fondée pour réaliser des activités désignées comme « activités autorisées ». Les activités autorisées sont définies par la licence de réseau comme étant les activités du réseau et les activités autorisées en dehors du réseau. Les activités autorisées en dehors du réseau sont définies comme les activités autres que les activités du réseau et l'exploitation du domaine (incluant la vente de ce domaine au sens de la Condition 7), présentant les caractéristiques de transfert au titulaire de la licence conformément au Railtrack Transfer Scheme (Programme de transfert des voies ferroviaires).

Les activités du réseau sont définies plus précisément comme les activités de mise à disposition et d'exploitation du réseau du titulaire de la licence, incluant l'entretien, la rénovation, l'amélioration, le renforcement et le développement du réseau et tout service auxiliaire lié à l'activité.

Dans le cadre de ses activités de réseau, Network Rail suit un processus de révision périodique déterminant les exigences devant être satisfaites sur une période de cinq ans. La période de contrôle actuelle (PC5) s'étend du 1er avril 2014 au 31 mars 2019.

Network Rail est responsable de l'entretien et de l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau des grandes lignes, incluant :

- les ponts
- le tout-à-l'égout
- les travaux de terrassement
- les systèmes d'électrification (caténaires et rails conducteurs)
- les passages à niveau
- les systèmes de signalisation
- les voies
- les tunnels
- les viaducs.

Le respect des responsabilités de gestion des ressources de Network Rail doit aller de pair avec les exigences raisonnables des partenaires. Des informations plus détaillées sur la gestion des ressources, incluant notre politique et notre stratégie de gestion des ressources sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/12210.aspx

Asset Information (Informations sur les ressources)

Le service Asset Information de Network Rail a été conçu pour faire office de source de référence des données liées aux actifs à l'intention de Network Rail et de l'industrie ferroviaire britannique. Il dispose d'informations et de perspectives permettant de prendre des décisions avisées pour l'entreprise, en conciliant de façon optimale et pérenne l'investissement, le risque et la performance sur l'ensemble du système ferroviaire. Sa gamme de services est en cours de développement pour transformer la manière dont les produits de données et d'informations sont communiqués au sein du secteur ferroviaire, en clarifiant et en homogénéisant la spécification, le recueil, l'évaluation et le regroupement des données, et en apportant une analyse et une diffusion structurées des informations de ressources à travers des outils de visualisation et un modèle d'aide à la décision.

3.2 Étendue de Network Rail

3.2.1 Limites géographiques

Le Document de référence du réseau couvre l'intégralité de l'infrastructure ferroviaire détenue et exploitée par Network Rail et définie comme le réseau ferré principal dans la section 1.1. Il inclut également des informations sur les infrastructures raccordées, telles que les voies d'évitement de fret, les dépôts et les ports raccordés aux services ferroviaires. En résumé, Network Rail possède et exploite le réseau des grandes lignes ferroviaires en Angleterre, en Écosse et au pays de Galle. Le réseau est divisé en dix itinéraires, également décrits dans la section 1.1. La majorité de ce réseau est généralement disponible pour des activités de trafic usuelles (à part pendant les périodes d'entretien et de rénovation, couvertes par l'Engineering Access Statement, décrit dans la section 4.5.1 et sujet à l'attribution de la capacité à ces fins, comme décrit dans la section 4.5), bien que certaines petites lignes puissent être considérées comme « hors d'usage » (notamment dans le cas de situations temporaires) et peuvent uniquement être accessibles via des dispositions spéciales. Certains itinéraires ne peuvent être empruntés la nuit, en raison de la fermeture nocturne de leurs postes d'aiguillage.

Network Rail est également la propriétaire de l'infrastructure et des ressources ferroviaire de l'Île de Wight, mais a loué à Stagecoach South Western Trains Limited (bien que la marque Island Line ait été conservée) l'intégralité du domaine, de l'infrastructure et des ressources ferroviaires de l'île pendant une période de 25 ans, ayant débuté au 1er avril 1994. Cette entreprise ferroviaire a été intégrée verticalement : Island Line est responsable de toutes les activités ferroviaires et de l'entretien de l'infrastructure.

Des informations plus détaillées sur les itinéraires individuels sont disponibles dans l'Annexe D.

Une carte représentant l'ensemble du réseau à l'échelle nationale est consultable dans l'Annexe E.

3.2.2 Réseaux ferrés raccordés

L'infrastructure de Network Rail, le réseau ferré principal, est raccordée à l'infrastructure ferroviaire détenue et/ou exploitée par :

- HS1, la voie ferrée entre la gare de St Pancras International à Londres et le tunnel sous la Manche, offrant des connexions sur des itinéraires à grande vitesse vers Paris et Bruxelles. Il convient d'observer que le Document de référence du réseau produit par HS1 Limited porte sur l'itinéraire à grande vitesse entre le tunnel sous la Manche et la gare de St. Pancras International. Le Document de référence de HS1 peut être consulté sur : http://highspeed1.co.uk/regulatory/network-statement

- Eurotunnel, à partir de la limite entre Dollands Moor et l'entrée britannique du tunnel sous la Manche. Le tunnel sous la Manche est l'unique liaison ferroviaire fixe entre le Royaume-Uni et les autres réseaux européens. Le Document de référence du réseau d'Eurotunnel est accessible à l'adresse suivante : http://www.eurotunnelgroup.com/uk/eurotunnel-group/Eurotunnel-Railway-Network/
- London Underground Limited, pour le réseau du métro londonien
- Rail for London, une division de Transport for London, pour la ligne de Londres-Est
- Nexus (autorité responsable du transport de voyageurs pour le Tyne and Wear), pour le Tyne and Wear Metro.
- Aéroport d'Heathrow
- Greater Manchester Passenger Transport Executive (autorité responsable du transport de voyageurs pour le Grand Manchester), pour la société des transports de Manchester, Metrolink.
- Ports britanniques et autres autorités portuaires raccordés
- De nombreuses voies ferrées de patrimoine, souvent exploitées dans le secteur des loisirs
- De nombreuses voies ferrées ou embranchements industriels de tierces parties.
- Veuillez consulter la section 3.6.2 pour des informations sur les terminaux de fret privés.

Les Documents de référence du réseau d'autres GI européens peuvent être téléchargés sur le site internet de RNE. Vous pouvez y accéder depuis le lien suivant : http://www.railneteurope.com.

3.2.3 Informations complémentaires

Des informations et des données détaillées sur l'infrastructure sont contenues dans la Sectional Appendix (Annexe régionale), décrite dans la section 3.3.1.

La Sectional Appendix contient des informations détaillées sur l'infrastructure du réseau ferré principal, incluant les lignes en activité (mais pas nécessairement les voies d'évitement) par lignes d'itinéraires, généralement sous la forme d'un diagramme ou d'un tableau. La section suivante fait référence à plusieurs tableaux de la Sectional Appendix comme étant des sources d'informations détaillées.

3.3 Description du réseau

3.3.1 Identification géographique (Sectional Appendix)

La configuration opérationnelle et les attributs physiques de l'infrastructure ferroviaire contrôlée par Network Rail sont décrits dans la Sectional Appendix, qu'il est obligatoire de mettre à disposition (dans son intégralité ou en partie) des personnes accédant à l'infrastructure ferroviaire. Elle contient également toutes les instructions spéciales requises pour venir compléter le Rule Book concernant l'exploitation sur des lieux spécifiques. Certaines entreprise ferroviaires choisissent de faire une copie des Sectional Appendix leur correspondant et de les utiliser pour créer leur propre atlas en ajoutant les informations commerciales pertinentes.

La Sectional Appendix est disponible en version papier ou numérique, sous un format contenant les dernières modifications hebdomadaires via la National Electronic Sectional Appendix (NESA). Des informations complémentaires au sujet de l'accès à la NESA sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/10563.aspx.

La nature dynamique de notre infrastructure nécessite des amendements réguliers, devant être tous disponibles aux destinataires d'une annexe. Ces amendements sont contenus dans le Weekly Operating Notice ou WON (Avis d'exploitation hebdomadaire), puis regroupés ultérieurement dans le Periodical Operating Notice ou PON (Avis d'exploitation périodique), publié tous les trimestres. Les copies des deux documents sont fournies aux personnes ayant obtenu des droits d'accès ou sur demande.

Les PON et WON peuvent être obtenus en copie papier auprès de :
Office Depot
Units 2 & 3
Rushy Platt
Caen View
Swindon
Wiltshire
SN5 8WQ
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)1793 432 913
E-mail : nrpublications@cats-solutions.co.uk

Ou sous format électronique en envoyant un e-mail à : planningpublications@networkrail.co.uk

Les demandes générales concernant ces documents peuvent être adressées de la manière suivante :

Par téléphone au +44 (0)1908 723 260
Par e-mail à planningpublications@networkrail.co.uk

3.3.1.1 Typologies des voies

La source ultime en matière de document de référence pour les différentes typologies des voies (voie unique, double voie / voies multiples, etc.) est le tableau A de la Sectional Appendix.

3.3.1.2 Gabarit des voies

Le gabarit de voie standard nominal du réseau ferré principal est de 1 435 mm.

3.3.1.3 Stations et nœuds

L'Annexe D contient des cartes de chaque tronçon d'itinéraire stratégique, incluant la localisation des gares sur le réseau ferré principal.

Il existe près de 2 550 gares sur le réseau ferré principal, presque toutes détenues par Network Rail. Seules 18 gares sont directement gérées Network Rail (veuillez vous référer à la section 1.1). Les autres gares sont louées aux entreprises ferroviaires, généralement des entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées. La section 5.3 décrit ces dispositions de manière plus détaillée. Les distances entre les

gares et les autres nœuds principaux, tels que les jonctions, sont indiquées dans le tableau A de la Sectional Appendix, cf. section 3.3.1. Les informations sur la longueur maximale des trains pouvant être accueillis en gare sont également disponibles dans la Sectional Appendix. Le tableau contenant ces informations diffère selon les itinéraires concernés par les publications.

3.3.2 Capacités

3.3.2.1 Gabarit ferroviaire

3.3.2.1.1 Gabarit ferroviaire - véhicules de fret

Les dimensions d'un véhicule ferroviaire et son chargement peuvent être définis conformément à une série de profils, caractérisés par une hauteur et une largeur ou des gabarits de fret standard. Ces gabarits peuvent également être appliqués à un itinéraire donné, afin de garantir qu'un véhicule ferroviaire n'entre pas en contact avec une structure au sol ou au-dessus de la voie, comme les plateformes de gare, les voûtes, les lignes aériennes d'alimentation (caténaires), les viaducs ou les tunnels.

Les dimensions d'agencements spéciaux de wagons et de chargements peuvent dépasser les limites du gabarit déclaré pour un itinéraire. Dans ce cas, une analyse personnalisée est réalisée pour indiquer si cet agencement spécial peut circuler en tant que chargement « hors gabarit » à transporter par voie ferroviaire.

Cette analyse peut induire une étude spécifique de l'itinéraire en question, de manière à vérifier les autorisations applicables et le train peut avoir à circuler à une vitesse réduite. Dans des cas exceptionnels, des restrictions peuvent également être appliquées aux trains utilisant des voies adjacentes alors que le chargement « hors gabarit » est en circulation. Pour plus d'informations sur la capacité de gabarit du réseau, veuillez vous référer au lien suivant :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/10547.aspx

Il y est également expliqué comment obtenir un accès à la meilleure source d'informations détaillées sur le gabarit du réseau, à savoir la National Electronic Sectional Appendix.

3.3.2.1.2 Gabarits ferroviaires du fret sur le réseau ferré principal

Le gabarit standard maximum varie selon chaque itinéraire, reflétant les restrictions relatives aux tailles des véhicules ferroviaires, déterminées par les structures au sol ou au-dessus de la voie. Les informations concernant le gabarit ferroviaire du fret sont données dans la Sectional Appendix, cf. section 3.3.1. Au fil du temps, les voies ferrées britanniques ont été construites par diverses entreprises, avec des gabarits ferroviaires souvent différents. Network Rail a adopté un ensemble de gabarits ferroviaires standard pour les véhicules de fret. Les wagons ferroviaires construits selon les gabarits ferroviaires de base (par exemple, le W6A) et actuellement en fonctionnement peuvent virtuellement circuler sur tous les itinéraires du réseau ferré national. Pour obtenir des orientations concernant les wagons neufs (ou ayant fait l'objet de modifications), veuillez vous référer à la section 2.7 de ce Document de référence. Les gabarits ferroviaires les plus importants ont souvent une hauteur supérieure, afin de permettre aux wagons plats intermodaux de transporter des conteneurs plats et des caisses mobiles sur certains itinéraires. Le tableau suivant donne des exemples d'application de gabarits standard sur des wagons et des conditions de chargement.

Exemples de conditions de chargement pour des gabarits standard

Largeur de l'unité et type de wagon	***Conteneur 8'***			***Conteneur 2 500 mm***		
	FEA	***IFA***	***IKA***	***FEA***	***IFA***	***IKA***
Hauteur maximum de l'unité	Pied et pouces			mm		
W6A	8'	8'	8'6"	2 402	2 448	2 568
W7	8'	8'	8'6"	2 402	2 448	2 585
W8	8' 6"	8'6"	9'	2 638	2 673	2 793
W9	9'	9'	9'6"	2 725	2 770	2 896
W10	9' 6"	9'6"	9'6"	2 896	2 896	2 896

Tous les détails et les définitions concernant les gabarits de fret standard actuellement en vigueur au Royaume-Uni sont énoncés dans la Railway Group Guidance Note GE/RT8073 d'octobre 2009 (Notes d'orientation du groupe ferroviaire), sous l'intitulé « Requirements for the Application of Standard Vehicle Gauges » (Exigences relatives à l'application des gabarits des véhicules standard). La nomenclature W6 est généralement appliquée pour inclure le profil W6 (modifié pour le troisième rail). Les gabarits W6A, W7, W8 et W9 se déclinent par ordre croissant (les gabarits aux chiffres les plus petits peuvent « s'imbriquer » dans ceux ayant des chiffres supérieurs). En revanche, ce constat ne s'applique pas au W10, W11 et W12 (par exemple le W9 ne peut pas s'emboîter totalement dans le W10).

Lorsque des locomotives et wagons de fret nouveaux ou ayant subi des modifications sont introduits sur le réseau, il est important de ne pas s'appuyer sur des suppositions relatives à la fiabilité des gabarits standard. Pour des informations supplémentaires concernant les gabarits standard (notamment les gabarits de locomotives), veuillez suivre le lien suivant :

http://www.networkrail.co.uk/using-our-network/gauging/.

3.3.2.1.3 Gabarit de chargement – véhicules réservés aux voyageurs

Les véhicules modernes destinés aux voyageurs sont construits par un grand nombre de fabricants et peuvent s'éloigner des profils génériques. Ainsi ces véhicules font l'objet d'une autorisation pour chaque itinéraire, dans le cadre de leur acceptation sur le réseau. Le gabarit des véhicules réservés aux voyageurs doit également prendre en compte les distances pour monter dans les trains depuis les plateformes des gares. Les informations concernant l'autorisation du gabarit ferroviaire pour les trains réservés aux voyageurs sont données par catégorie de véhicule et de

train pour chaque tronçon d'itinéraire dans la Sectional Appendix - cf. section 3.3.1.

3.3.2.2 Limites de poids

Les limites de poids par essieu et les chargements de véhicules répartis de manière uniforme équivalents que le réseau actuel peut prendre en charge varient selon les caractéristiques d'ingénierie de chaque itinéraire, en particulier pour les structures de ponts et de viaducs ferroviaires. Les limites de poids par essieu et les chargements de véhicules répartis de manière uniforme équivalents sont classifiés par valeurs de Route Availability ou RA (Disponibilité de l'itinéraire), comprises entre 1 et 10.

Des exemples de poids de circulation autorisés exprimés par une valeur de RA sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Exemples de poids autorisés exprimés en valeur de RA	
Véhicules	***RA***
Véhicule à double essieux	
Poids total en charge (tonnes)	
Jusqu'à 27,9 t	1
Au-dessus de 27,9 t et jusqu'à 30,4 t	2
Au-dessus de 30,4 t et jusqu'à 33,0 t	3
Au-dessus de 33,0 t et jusqu'à 35,5 t	4
Au-dessus de 35,5 t et jusqu'à 38,1 t	5
Au-dessus de 38,1 t et jusqu'à 40,6 t	6
Au-dessus de 40,6 t et jusqu'à 43,1 t	7
Au-dessus de 43,1 t et jusqu'à 45,7 t	8
Au-dessus de 45,7 t et jusqu'à 48,2 t	9
Au-dessus de 48,2 t et jusqu'à 50,8 t	10
Véhicule à quatre essieux	
(bogies à 2 x double-essieux)	
Poids total en charge (tonnes)	
Jusqu'à 66,0 t	3
Au-dessus de 66,0 t et jusqu'à 71,1 t	4
Au-dessus de 71,0 t et jusqu'à 76,2 t	5
Au-dessus de 76,2 t et jusqu'à 81,2 t	6
Au-dessus de 81,2 t et jusqu'à 86,3 t	7
Au-dessus de 86,3 t et jusqu'à 91,4 t	8
Au-dessus de 91,4 t et jusqu'à 96,5 t	9
Au-dessus de 96,5 t et jusqu'à 101,6 t	10

Selon les effets des charges totales et réparties du véhicule, incluant les effets produits par l'espacement des essieux du véhicule et le chargement inégal du véhicule, le poids maximum du véhicule peut devoir être réduit afin que les effets de charge du véhicule (notamment la charge utile) n'excèdent pas la valeur de RA appliquée. Au Royaume-Uni, les règles pour déterminer la valeur de RA d'un véhicule sont énoncées dans le Railway Group Standard GE/RT8006, sous l'intitulé « Assessment of Compatibility of Rail Vehicle Weights and Underline Bridges » ou Évaluation de la compatibilité du poids des véhicules et des ponts ferroviaires, disponible sur le site internet du RSSB à l'adresse suivante :

http://www.rssb.co.uk

Des cartes indiquant les groupements par flux de trafic autorisés actuellement se trouvent dans les Route Specifications (Spécifications d'itinéraires) et sont accessibles via le lien suivant :

http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx

Les cartes donnent une indication générale de la capacité prédominante de chaque tronçon d'itinéraire stratégique. Les Route Specifications ne font pas office de documents opérationnels actualisés et il est conseillé de se référer à la Sectional Appendix afin de s'assurer que les informations utilisées sont bien les plus récentes. Lorsque les contenus des Route Plans (Plans d'itinéraires) ou de la Sectional Appendix relatifs à cette capacité ont besoin d'être clarifiés, les demandes devront être réalisées auprès de Network Rail, en s'adressant aux contacts mentionnés dans la section 1.8.

Des informations plus détaillées sur la Route Availability de chaque itinéraire opérationnel sont données dans la Sectional Appendix. Il convient de noter que dans certains cas, le passage d'une charge en circulation plus lourde que la capacité des structures peut être autorisé, sous réserve de restrictions opérationnelles.

La Route Availability détaillée dans la Sectional Appendix est valable à la vitesse autorisée donnée dans la Sectional Appendix (en prenant en compte la vitesse autorisée sur chaque pont), en corrélation avec les points suivants :

- vitesse correspondant à la plus élevée des vitesses différentielles standard ;
- la Route Availability maximale pour un trafic de fret à 75 mph est RA8 ;
- lorsqu'une capacité est catégorisée comme RA9 ou RA10, son maximum est de 60mph (50mph pour les itinéraires du Kent, du Sussex et du Wessex) ;
- lorsqu'une capacité est catégorisée comme RA8, sa vitesse est comprise entre 60 mph et 110 mph ;
- lorsqu'une Route Availability est catégorisée comme RA7, sa vitesse est comprise entre 110 mph et 125 mph.

Pour les vitesses autorisées indiquées par des lettres dans le tableau A de la Sectional Appendix, pour les nouveaux véhicules et les véhicules existants dont l'exploitation est modifiée, la Route Availability est limitée à :

- RA5 pour la vitesse différentielle du HST ;
- RA3 pour les vitesses différentielles des EA / EAD / EAE ;
- RA1 pour les vitesses différentielles des SP ;
- La Route Availability pour les vitesses des SAE est donnée sur une base individuelle, pour chaque catégorie de véhicules sur les itinéraires spécifiques indiqués dans la Sectional Appendix.

Pour les éléments multiples et les locomotives réservés au transport de voyageurs avec une vitesse maximum autorisée supérieure à 90 mph et un trafic de fret avec des vitesses autorisées supérieures à celles énoncées ci-avant, des

vérifications supplémentaires sont requises pour confirmer la compatibilité des véhicules et des ponts ferroviaires, lorsqu'il existe un risque d'effets dynamiques excessifs, notamment en termes de résonance du trafic ferroviaire. Il est recommandé de requérir une consultation en amont avec Network Rail dans les cas suivants :

Une consultation en amont avec Network Rail est recommandée lorsque vous réfléchissez aux options des nouveaux véhicules ou à des activités ne cadrant pas avec la Route Availability ou dépassant les limites de validité du système de RA.

La capacité des voies à recevoir du trafic dépend de leur construction et de leur entretien, stipulés par voie des Asset Policies (Politiques relatives aux ressources) et correspondant aux demandes de trafic sur cet itinéraire. Pour certains itinéraires, seuls des travaux d'entretien et de rénovation supplémentaires en amont peuvent permettre une augmentation du tonnage. Les délais associés à ces travaux peuvent aller de plusieurs mois dans les cas où un entretien plus important est nécessaire, à plusieurs années lorsque des travaux sur le long terme sont requis pour les structures concernées. À cet égard, les utilisateurs potentiels du réseau sont encouragés à faire part de leurs demandes à Network Rail le plus tôt possible.

Pour plus d'informations sur la capacité de tonnage total du réseau, veuillez suivre le lien suivant :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/10558.aspx

Les orientations contenues dans ce lien expliquent aussi qu'il est important de ne pas confondre la capacité totale du tonnage (qui fait référence au volume total de fret qu'un itinéraire peut prendre en charge) et la Route Availability (qui détermine la charge par essieu des trains individuels).

3.3.2.3 Déclivités d'une ligne

Les déclivités d'un itinéraire auront un effet direct sur le rapport puissance / poids permettant une exploitation efficace et efficiente d'un train. Les déclivités sur le réseau des grandes lignes peuvent être abruptes, avec un rapport de 1 sur 37. Dans de tels cas, des locomotives supplémentaires peuvent être occasionnellement nécessaires pour aider les trains de fret lourds. Une certaine perte de performance peut être ressentie sur tous les types de véhicules, mais elle sera prise en compte dans le minutage des tronçons. Les déclivités brèves allant jusqu'à 1/25 ont lieu dans des lieux très spécifiques (comme à Farringdon avec 1/29 et à l'approche d'autres gares), liées aux infrastructures environnantes autres que ferroviaires. Il n'a pas été prouvé que ces conditions avaient un impact sur les anciens services, cependant l'effet sur la charge d'appui et la performance de la traction doit être pris en compte par les prestataires dans leur offre de services futurs.

Les déclivités d'une ligne pour chaque tronçon d'itinéraire sont établies au moment de la construction de la route. L'Annexe F contient une carte présentant les déclivités prédominantes de chaque itinéraire, classifiées selon leur importance.

3.3.2.4 Vitesses (autorisées) d'une ligne

Chaque tronçon d'itinéraire est régi par des limites de vitesse : normales, relevées et pour la circulation en sens inverse. Des limites différentes peuvent être imposées à des types de trains de transport de voyageurs et de fret distincts. Dans certains cas, afin de minimiser les dommages potentiels sur la voie et les structures, une limitation de vitesse spéciale pour les véhicules de fret ayant un poids importants par essieu peut être appliquée, outrepassant les limitations pour les autres types de trains. Network Rail réduit le nombre de lieux où ces limitations sont applicables. Les vitesses autorisées seront également régies par d'autres facteurs, notamment les possibilités de signalisation ou la nature de la voie. Les vitesses autorisées impactent principalement les trains de fret à des degrés variables et nous prenons en compte ce facteur lors de l'élaboration d'un calendrier.

Les vitesses autorisées pour chaque tronçon d'itinéraires sont contenues dans le tableau A de la Sectional Appendix,
cf. section 3.3.1.

3.3.2.5 Longueurs maximales des trains

La longueur maximale à laquelle un train peut circuler est généralement déterminée par les paramètres d'infrastructure tels que la longueur des sections entre les signalisations, la longueur des embranchements ou des voies d'évitement pouvant être utilisés pour le stationnement d'un train lent afin qu'un train rapide puisse passer, la possibilité d'arrêter un train à une jonction sans que cette manœuvre n'impacte les autres déplacements et la longueur des plateformes et des lignes dans les terminaux.

Les longueurs de trains de transport de voyageurs autorisées sont publiées dans les Timetable Planning Rules, cf. section 4.4.1.1.

Lors des processus de planification des trains décrits dans la section 4 (attribution de capacité), il est possible d'identifier des opportunités de faire circuler des trains plus longs dépassant les paramètres de base (connus sous le nom de « contraintes opérationnelles »). Ce constat s'applique en particulier pour les trains de fret.

Network Rail s'efforcera par tous les moyens raisonnables de faciliter les conditions d'exploitations maximisant la capacité de traction et permettant de dépasser les paramètres ci-avant, lorsque cela peut être réalisé sans entraîner des risques de retard indus pour les autres exploitants. Il pourra alors être nécessaire d'appliquer d'autres limitations relatives à l'attribution des sillons horaires (selon le moment de la journée par exemple, afin d'éviter les périodes chargées).

Les longueurs de train de fret autorisées sont publiées dans les Freight Train Loads Books ou FTLB (Registres des charges des trains de fret). Veuillez consulter la section 2.4.3.

Les longueurs des trains de transport de voyageurs peuvent être limitées par les exigences de sécurité des gares avec des petites plateformes ou peuvent induire la nécessité (dans le cas des trains avec des portes motorisées) d'une fonctionnalité d'ouverture sélective des portes. L'entreprise

ferroviaire est responsable de la gestion de ces risques de sécurité.

Lorsque nous rénovons et apportons des améliorations au réseau, nous consultons nos partenaires, de manière à identifier les opportunités réelles permettant d'améliorer l'infrastructure pour qu'elle puisse accueillir des trains plus longs.

3.3.2.6 Alimentation en énergie de traction

Près de 42 % du réseau ferroviaire principal est équipé d'alimentation électrique pour les trains électriques. Ces alimentations sont divisées en trois groupes :

- l'alimentation aérienne 25 kV AC, fournie par des lignes aériennes (caténaires), captée par un pantographe sur le toit de la locomotive ou de la voiture ;
- l'alimentation aérienne 1 500 V DC, fournie par des lignes aériennes (caténaires), captée par un pantographe sur le toit de la locomotive ou de la voiture ;
- l'alimentation par troisième rail, fournie par un troisième rail situé à côté des lignes de roulement, captée par des patins fixés à la locomotive ou aux bogies de la voiture.

Le système d'électrification 25 kV AC couvre principalement la côte ouest, la côte est, la section suburbaine de Thameslink de la Midland Main Line, les Great Eastern Main Lines et les itinéraires de desserte raccordés, ainsi que la zone suburbaine de Glasgow. Le système d'électrification 1 500 DC est confiné à une petite zone entre Pelaw, Sunderland et South Hylton. Le système d'électrification 750 DC est confiné au sud-est de l'Angleterre et au Merseyside. Les nouveaux systèmes d'électrification sont généralement construits avec le système 25 kV AC.

Le freinage par récupération est pris en charge dans les systèmes d'électrification 25 kV AC et 750 V DC.

Pour les services de fret, les trains peuvent changer de locomotive dans les plateformes majeures, comme par exemple passer d'une locomotive diesel à une locomotive électrique. Ainsi, que les points de départ et de destination soient équipés d'une installation électrique ne constitue pas une contrainte majeure pour le fonctionnement par traction électrique. En effet, les alimentations électriques aériennes et par troisième rail sont généralement exclues des terminaux de fret pour des raisons de sécurité. Dans de tels cas de figure, des locomotives de manœuvre diesel peuvent être nécessaires pour tirer les trains vers et depuis le réseau des lignes principales électrifié ou des locomotives électrifiées peuvent être autorisées à inverser la marche des trains dans un terminal au moyen d'un embranchement électrifié. Les wagons se trouvent donc en-dehors du réseau électrifié, permettant un accès sécurisé pour les opérateurs ou les grues de terminaux.

L'Annexe G contient une carte à l'échelle nationale montrant le déploiement global du système d'électrification.

Le gouvernement s'est engagé à développer encore davantage ce système pendant la période de contrôle actuelle (PC5). Il se concentrerait sur :

- L'électrification de la Great Western Main Line de la gare Paddington de Londres à Bristol, Cardiff, Oxford et Newbury.
- L'électrification du North West Triangle (Manchester - Liverpool via Chat Moss, Huyton - Wigan, Manchester - Euxton Junction et Blackpool North - Preston), en élargissant son étendue pour inclure Lockstock Junction jusqu'à Wigan et Oxenholme jusqu'à Windermere.
- L'électrification de la ligne North Trans-Pennine (Guide Bridge – Huddersfield – Leeds – Colton Junction et Selby).
- L'électrification entre Cardiff et Swansea ainsi que sur les lignes des vallées du pays de Galle.
- L'électrification des lignes d'embranchement de la vallée de la Tamise, comme extension du projet de la Great Western Main Line (Acton – Willesden Junction, Slough – Windsor, Maidenhead – Marlow, Twyford – Henley-on-Thames).
- L'électrification des itinéraires du West Midlands entre Walsall et Rugeley Trent Valley et entre Barnt Green et Bromsgrove.
- L'électrification de la Gospel Oak to Barking Line.
- L'Electric Spine (la colonne vertébrale électrique) : un itinéraire pour le transport de fret et de voyageurs électrifié de 25 kV à haute performance, partant de South Coast jusqu'au Yorkshire du Sud en passant par Oxford et les Midlands.

Par ailleurs, un programme de développement de Network Rail a été mis en place pour élaborer un certain nombre de projets d'amélioration à mettre en œuvre pendant la PC5 et ultérieurement, portant sur :

- Southampton Port - Basingstoke (conversion de 750 V DC à 25 kV AC)
- Basingstoke – Reading
- Oxford – Leamington Spa – Coventry – Nuneaton
- Oxford – Bletchley – Bedford (itinéraire principal de East West Rail)
- Bedford – Nottingham et Sheffield (en passant par Derby) et Kettering – Corby (Midland Main Line)
- Sheffield à East Coast Main Line (Doncaster et South Kirkby).

En Écosse, un programme glissant d'électrification est en cours de réalisation. Il porterait sur :

- L'électrification de la grande ligne entre Édimbourg et Glasgow Queen Street, en passant par Falkirk et les embranchements associés.
- L'électrification de l'itinéraire entre Glasgow et Whifflet (Rutherglen and Coatbridge Line).
- L'électrification de la ligne entre Édimbourg et Glasgow, en passant par Shotts.
- L'électrification de l'itinéraire jusqu'à Stirling, Dunblane et Alloa.
- L'électrification potentielle du réseau suburbain d'Édimbourg.

Pour obtenir des informations sur l'intensité du système d'alimentation en énergie de traction, veuillez consulter la page suivante :

http://www.networkrail.co.uk/uploadedFiles/networkrailcouk/Contents/Publications/Route_Plans/UK%20Traction%20Power%20Supply%20System%20Strength.pdf

3.3.2.7 Capacité du train de fret - conseils et assistance

Network Rail reconnaît que les orientations données dans cette section sont complexes, car techniques, en particulier si vous ne maîtrisez pas ce domaine. Si vous n'avez pas accès aux sources d'informations mentionnées ou avez besoin d'orientations supplémentaires, veuillez adresser un e-mail à notre Access Coordinator pour lui faire part de vos problèmes.

3.3.2.8 Capacité du réseau - Écarts entre les données réelles et les données publiées

Il existe trois écarts entre la capacité du réseau présentée dans la Sectional Appendix et les données de base, comme démontré dans l'Annexe I. Deux d'entre eux sont des écarts de gabarit ayant déjà été signalés (Tapton Junction à Sheffield North et Thornhill Junction à Leeds, Holbeck est) sur des tronçons devant faire l'objet d'une électrification future, pour lesquels il serait inutile de rétablir un gabarit W8 puis de réexaminer l'électrification : les prolongations de ces Short Term Network Changes ou STNC (modifications apportées au réseau sur le court terme) seront étudiées lorsque les échéances de réalisation des travaux auront été confirmées.

Un autre tronçon (Smethwick-Stourbridge) a vu ses STNC expirer sans que l'ancien statut de capacité n'ait été réinstauré. Dans ce cas de figure, une entreprise d'ingénierie conséquente sera nécessaire pour que la capacité de gabarit soit réinstaurée (pour le tunnel de Old Hill) et de nouvelles STNC seront étudiées, avec des travaux devant être réalisés pendant la PC5.

Nous prenons des mesures pour solutionner ces écarts. En attendant la résolution de ce problème, la capacité opérationnelle actuelle du réseau est présentée dans la National Electronic Sectional Appendix, cf. section 3.3.1.

3.3.3 Systèmes de régulation du trafic et de communication

La régulation du trafic est réalisée par un réseau de Route Control Office (Postes de régulation des itinéraires) situés dans des lieux stratégiques. À l'heure de la publication, il existe 13 postes de régulations sous le contrôle de Network Rail et un National Operations Centre (Centre des opérations national) donnant une vue d'ensemble de la fonction de régulation. Les régulateurs prennent des mesures relatives aux trains en circulation et en réponse à des incidents et des urgences pour limiter l'impact des perturbations. Dans certains cas, les équipes de régulation des sociétés ferroviaires de transport de voyageurs et de fret partagent ces bureaux de contrôle. Dans les sections suivantes, nous allons donner des informations sur les principaux systèmes de régulation et de communication.

3.3.3.1 Systèmes de signalisation

Le réseau ferroviaire est contrôlé par des systèmes de signalisation divers, allant des installations électroniques modernes aux installations mécaniques anciennes que l'on trouve généralement sur les itinéraires secondaires. Les systèmes de signalisation électroniques font fonctionner des aiguillages et des signaux à distance depuis les centres de signalisation. Cependant, l'importance de ce contrôle peut varier en fonction du développement du projet de nouvelle signalisation remplaçant les anciens postes d'aiguillage. La signalisation mécanique est généralement réalisée au moyen de câbles et de leviers, contrôlés depuis un poste d'aiguillage local couvrant une ligne sur une longueur relativement courte.

Le type de signalisation et l'espacement entre les signaux peuvent avoir un impact sur la vitesse de la ligne et la capacité disponible sur un tronçon de voie. Un problème spécifique aux nouveaux terminaux de fret est l'impact de la signalisation sur le développement de nouvelles connexions au réseau ferroviaire national.

Sur les itinéraires principaux, la signalisation peut être un feu de signalisation de couleurs multiples (trois ou quatre) ou un sémaphore. Sur certains itinéraires à voie unique, des signaux fixes sont utilisés et peuvent être complétés par l'utilisation de bâtons-pilotes (voir ci-dessous).

Les lignes ferroviaires sont divisées en tronçons appelés cantons. Dans des conditions de circulation normales, un seul train est autorisé dans chaque canton à la fois. Ce principe forme la base de la plupart des systèmes de sécurité ferroviaires. La régulation des déplacements des trains est réalisée via des systèmes de cantons divers, dépendant de l'âge de l'installation de signalisation. Les principaux types de système de cantons sont :

- le circuit de voie
- l'absolute block (un train par canton).

Les autres types de systèmes de cantons actuellement utilisés sur les lignes à voie unique sont :

- l'electric token block (bâton-pilote électrique)
- le radio electronic token block (bâton-pilote radio électronique)
- le tokenless block (canton sans bâton-pilote)
- one train working (un train en circulation)
- 'No signaller' tokenworking (pas de bâton-pilote de préposé au signal en activité).

La Sectional Appendix apporte des informations sur le système utilisé sur les tronçons individuels.

European Rail Traffic Management System ou ERTMS (système de gestion du trafic ferroviaire européen)

L'ERTMS est opérationnel sous la forme du composant de signalisation European Train Control System ou ETCS (système européen de contrôle des trains) de signalisation de niveau 2 sur la Cambrian Line entre Sutton Bridge Junction (près de Shrewsbury) et Aberystwyth et Pwllheli. Le GSM-R (voir ci-dessous) est utilisé pour les communications du centre de bloc radio aux trains, donnant au conducteur dans sa cabine une autorisation de déplacement. Les trains de voyageurs empruntant actuellement les itinéraires ont été

équipés d'un système de signalisation ETCS relié à l'infrastructure. Pour les autres trains, un chasse-neige ferroviaire équipé d'un ETCS est fourni.

Network Rail a établi les projets suivants pour poursuivre son introduction de l'ETCS de niveau 2 pendant la PC5-PC6 :

Western (l'Ouest)

La mise en place de l'ECTS de niveau 2 est prévue sur l'infrastructure de Western Mainline de Paddington à Bristol, d'abord en tant que système superposé, en conservant les signaux au sol et les systèmes de protection des trains AWS/TPWS jusqu'à leur démantèlement et leur retrait au plus tard en 2025-2026.

L'élément moteur du déploiement de l'ETCS sur l'itinéraire de Western est la nécessité de remplacer le système de protection des trains ATP de Great Western lorsqu'il aura expiré en 2020. Le plan de déploiement actuel est de commander l'ETCS de niveau 2 en tant que système superposé, de la gare Paddington de Londres à l'aéroport d'Heathrow d'ici à fin avril 2017, conformément aux dates clés du programme Crossrail de Network Rail. La mise en œuvre de l'ETCS de niveau 2 en tant que système superposé est également prévue sur le reste de l'itinéraire entre Paddington et Bristol Temple Meads et les embranchements vers Oxford et Newbury d'ici fin juillet 2009. L'ECTS de niveau 2 est prévu pour Gloucester en 2021 et Bristol South (jusqu'à Cogload Junction) en 2024.

London North Eastern (Londres nord-est)

L'ECTS de niveau 2 sans signaux au sol est prévu pour la Moorgate Line, de Moorgate (MEB au poteau milliaire 0) à Drayton Park (MEB au poteau milliaire 2,56), pour une mise en service entre juin 2018 et décembre 2018 en mode occupation seule (en dehors des horaires ouvrés), pour faciliter la formation et la préparation technique du conducteur, ainsi que l'essai de l'intégrité du fonctionnement. Une mise en service totale de l'ETCS de niveau 2 est prévue pour décembre 2018.

L'ETCS de niveau 2 en tant que système superposé aux signaux au sol est également prévu pour l'infrastructure de la East Coast Mainline entre Kings Cross et Wood Green en décembre 2018, pour faciliter la transformation de l'enclenchement de Kings Cross associée au réagencement de la station et pour éviter le réaménagement des rames spécifiques, en amont du déploiement des nouveaux Intercity Express Trains (Trains express intercités). Ce système superposé permet également aux entreprises ferroviaires d'organiser des formations en cabine pour les conducteurs leur donnant la confiance nécessaire et des évaluations de compétences sur des trains équipés de l'ETCS.

La mise en œuvre de l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol est prévue en février 2020 entre Kings Cross et le sud de Peterborough (à Holme, poteau milliaire 73), ainsi que pour le Hertford Loop et incluant la ligne de l'itinéraire jusqu'à Royston (poteau milliaire 49). La mise en œuvre de l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol est prévue en décembre 2020 du sud de Peterborough (poteau milliaire 73) au sud de Doncaster (à Rossington, poteau milliaire 151,25).

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel entre Blaydon et Wetheral en novembre 2020.

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel entre Skegness et Allington en mai 2021.

Great Northern (le Grand Nord)

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel d'Ely à Peterborough en décembre 2020.

East Midlands (les Midlands de l'est)

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel en décembre 2021 de Bottesford à Bingham (Rectory Junction).

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel sur la Midland Mainline entre St Pancras et Leicester/Loughborough en 2021-2022.

Thameslink Core et alentours

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 avec signaux au sol soit opérationnel pour permettre l'introduction de l'exploitation automatique des trains (ATO) entre St Pancras (au niveau inférieur) et Blackfriars (Thameslink Core Area) et sur les lignes de Thameslink autour de London Bridge, pour permettre l'exploitation d'un service ferroviaire de 24 trains par heure à travers la Core Area à partir de décembre 2018.

London North West (Londres nord-ouest)

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel en décembre 2019 sur la Cumbrian Line, de Dalston à Silecroft.

L'Écosse

Il est prévu que l'ETCS de niveau 2 sans signaux au sol soit opérationnel en décembre 2021 sur la ligne Stranraer – Ayr, de Stranraer Harbour à Girvan (à Kilkerran, poteau milliaire 57) et sur la Highland Line, de Perth (Stanley Jn.) à Kingussie.

3.3.3.2 Systèmes de régulation du trafic

Le Total Operations Processing System ou TOPS (Système de traitement de l'ensemble des activités) est un système informatique central contrôlant en temps réel tous les déplacements des trains sur le réseau. De nombreux rapports de déplacements sont automatiquement émis par les systèmes de signalisation, mais pour certains lieux des rapports manuels du personnel sont demandés. Les Train Consists (avis de composition des trains) pour les trains de fret contiennent les informations fondamentales sur la composition des trains, notamment les véhicules acheminés, leur poids et leur longueur et toutes les informations spécifiques sur les marchandises dangereuses. L'opérateur saisit les informations du Train Consist dans le système TOPS avant le départ du train et l'avis de composition reste activé dans le système TOPS jusqu'à ce que le train atteigne sa destination.

Les informations sur les déplacements des trains dans le TOPS sont comparées aux informations des horaires d'un train, via un sous-système appelé TRUST, pour fournir des informations actualisées sur la circulation d'un train à un

ensemble d'autres systèmes (tels que les Customer Information Systems ou systèmes d'informations aux clients sur les plateformes des gares) et des informations préliminaires aux préposés aux signaux et aux régulateurs. TRUST est également utilisé pour identifier les raisons des retards des trains, enregistrées pour une analyse de performance subséquente une fois le processus d'imputabilité mené.

3.3.3.3 Systèmes de communication

Outre le réseau téléphonique, un certain nombre de systèmes de communication radio spécifiquement adaptés sont utilisés :

NRN – National Radio Network

Le NRN est un système général de communication radio national permettant d'accompagner l'activité des trains et de passer des appels d'urgence depuis l'équipement embarqué ou près de la voie. Avec l'introduction du service opérationnel du GSM-R au sud de l'Angleterre en janvier 2013, sous une ligne allant de l'estuaire du Wash à la rivière Severn (voir la carte de l'Annexe H), la section sud de la NRN n'est plus en service et il est prévu de la retirer totalement du service opérationnel d'ici à fin 2014.

CSR – Cab Secure Radio

Le CSR est un système radio sécurisé utilisé dans des zones avec une activité intensive de trains de voyageurs et réservé pour la communication sécurisée entre un conducteur et un préposé aux signaux. Il interagit avec le système de signalisation d'identificateur de train et permet aux agents de signalisation de communiquer avec les conducteurs de trains individuels. Sur un train, il fonctionne uniquement depuis la cabine de conduite. Avec l'introduction du service opérationnel du GSM-R (cf. carte de l'Annexe H), le CSR n'est plus en service opérationnel dans les zones du Wessex, des Chilterns, de C2C et de Strathclyde. La suite du retrait du CSR est planifiée par étapes, les opérateurs migrant sur le GSM-R pour l'ensemble du réseau. La finalisation du retrait du CSR du service opérationnel est prévue d'ici mi-2015.

IVRS – Interim Voice Radio System

L'IVRS est un système utilisé pour les communications d'urgence entre les agents à bord du train et les préposés aux signaux dans les zones géographiques indiquées dans le tableau A de la Sectional Appendix, cf. section 3.3.1.. Cette installation est utilisée comme outil temporaire jusqu'à ce que le GSM-R soit mis en service dans des lieux spécifiques, où les compteurs d'essieux ont remplacé les circuits de voie comme système de détection des trains.

GSM-R

Le GSM-R est un système radio sécurisé utilisé pour la communication entre un conducteur et les préposés aux signaux, ayant été introduit par un programme national comme remplacement direct des systèmes NRN, CSR et IVRS. Il permet aux agents de signalisation de communiquer avec les conducteurs de trains individuels et d'émettre des appels d'urgence et autres communications à destination des trains dans des zones pré-définies, pour les alerter des incidents ou des circonstances opérationnelles les concernant. Les conducteurs peuvent également émettre des appels d'urgence similaires, dans le cas d'une urgence menaçant la sécurité opérationnelle des autres véhicules. Le programme national ayant été finalisé, avec pour dernier élément l'introduction de la mise en service du GSM-R dans la zone de Merseyrail en juillet 2014, toutes les unités de traction opérant sur l'infrastructure gérée par Network Rail devront être équipées de ce système. La finalisation de l'installation radio GSM-R en cabine pour les trains de fret et de transport de voyageurs est prévue pour mi-2015.

L'Annexe H contient une carte montrant la couverture actuelle du GSM-R.

3.3.3.4 Systèmes de contrôle automatique des trains (ATCS)

Les locomotives de manœuvre spécifiquement confinées dans les gares de triage peuvent être exemptées des ATCS.

AWS – Automatic Warning System

L'AWS est un système obligatoire présent dans toutes les cabines de conduite des locomotives, fourgons pilotes, éléments automoteurs et machines sur les voies. Il émet un rappel visuel et sonore à l'intention du conducteur pour :

- indiquer un signal d'autorisation ou d'avertissement, ou
- des limitations de vitesse permanentes ou temporaires.

Si le conducteur ignore les indications d'avertissement de l'AWS, le freinage du train sera automatiquement enclenché.

TPWS – Train Protection Warning System

Le TPWS est un système automatique obligatoire sur chaque cabine de conduite de locomotives, d'éléments automoteurs et de machines sur les voies, conçu pour :

- enclencher un freinage du train si le train franchit des signaux de danger sélectionnés ou s'approche de signaux de danger sélectionnés trop rapidement ;
- enclencher un freinage du train si le train s'approche d'un heurtoir trop rapidement ; et
- enclencher un freinage du train lorsqu'un train s'approche de certaines limitations de vitesse permanentes trop rapidement.

ATP – Automatic Train Protection

L'ATP est le système utilisé sur des tronçons spécifiques du réseau pour exercer un contrôle total sur le train si le conducteur ne respecte plus la limitation de vitesse autorisée ou en l'absence d'une autorisation de mouvement. Il est uniquement installé sur certains trains fonctionnant sur des itinéraires spécifiques. Un déploiement ultérieur de l'ATP n'est pas envisagé car cette fonctionnalité ne sera pas fournie par le futur système ETCS.

3.4 Restrictions du trafic

Le tableau D de la Sectional Appendix contient des informations relatives aux restrictions générales. Elles portent sur chaque tronçon d'itinéraire comme présenté dans le tableau A de ce même document (cf. section 3.3.1).

3.4.1 Infrastructure spécialisée

Network Rail peut désigner des tronçons spécifiques de son infrastructure pour une utilisation par des types de service ferroviaire définis et peut donner la priorité à un type défini pour l'attribution de la capacité d'infrastructure, sous réserve de certains points énoncés dans la Regulation 22 (Règlement 22) des Access and Management Regulations. L'objectif de cette désignation est de donner la priorité à un type défini de service ferroviaire, même si d'autres types de services ferroviaires présentent les caractéristiques nécessaires pour utiliser cette infrastructure. L'identification des caractéristiques des services ferroviaires pouvant être exclus de l'utilisation de tronçons d'infrastructure ne constitue pas une désignation.

Il existe deux tronçons du réseau désignés comme des infrastructures spécialisées :

- la voie d'essai de High Marnham
- la voie d'essai de Old Dalby.

Dans ces deux cas, le site a fait l'objet d'investissements spécifiques pour qu'il puisse faire office de site d'essai pour les véhicules neufs ou ayant subi des modifications, pour le bénéfice de l'industrie ferroviaire. Afin de préserver la fin première de ces voies d'essai, les dispositions usuelles pour l'accès au réseau ne s'y appliquent pas et des redevances spéciales sont demandées pour y accéder, reflétant les services spéciaux proposés. Les accès sont octroyés sous réserve de leur disponibilité, selon l'ordre d'arrivée des demandes. Les demandes d'accès sont effectuées auprès du responsable du site, via notre Retail Innovation and Development Centre (Centre de développement et d'innovation commercial) qui peut être contacté à l'adresse suivante :

RIDC.RIDC@networkrail.co.uk

3.4.2 Restrictions environnementales

L'exploitation des trains sur le réseau ferré principal est sujette aux exigences des législations environnementales britanniques et autres lois associées, incluant les réglementations sur les nuisances telles que le bruit et les émanations ou les dépôts de déchets des toilettes de train, auxquelles les entreprises ferroviaires et Network Rail doivent se conformer. Concernant le rejet et/ou le dépôt des déchets des toilettes des trains, nous reconnaissons l'exemption couvrant le matériel roulant ancien ne pouvant pas être réaménagé avec des réservoirs de rétention des eaux usées et des déchets des toilettes. Dans de tels cas de figure, comme stipulé dans l'exemption, des rejets sur la voie peuvent être constatés mais ne doivent pas excéder 25 litres d'eau à la fois.

La Section 122 du Railways Act 1993 confère également un pouvoir législatif, permettant une défense dans le cas d'actions contre les nuisances et autres procédures juridiques.

3.4.3 Restrictions relatives aux marchandises dangereuses

Le document Pink Pages du Working Manual for Rail Staff (Pages roses du Guide professionnel à l'intention du personnel ferroviaire) énonce les circonstances et les conditions du transport exceptionnel des marchandises dangereuses par voie ferrée. La restriction permanente suivante est en vigueur :

Un train transportant des marchandises dangereuses ne peut pas passer par le tunnel de la Severn en même temps qu'un autre train. Cette restriction peut avoir un impact sur la capacité des horaires pour la traversée du tunnel. Cette restriction s'applique à un tronçon de 4½ miles (7,25 kilomètres) du réseau. Le tunnel est situé entre Pilning (Avon) et Newport (au sud du pays de Galle). Un itinéraire alternatif est disponible via Gloucester.

3.4.4 Restrictions relatives aux tunnels

Le tableau A de la Sectional Appendix dresse la liste de chaque structure de tunnel, en donnant sa localisation et longueur précises. Des exemples de restrictions spécifiques en vigueur relatives au tunnel sont donnés ci-dessous :

Les trains tractés par certains types de locomotives ne peuvent pas passer par le tunnel de Tankersley (Yorkshire du Sud) en raison des autorisations limitées. La structure est située entre Meadowhall et Barnsley (Yorkshire du Sud). Un itinéraire alternatif est disponible via Swinton (Yorkshire du Sud).

Les trains à traction diesel ne peuvent normalement pas passer par les tronçons souterrains du système électrifié de Merseyrail, en raison des systèmes de ventilation restreints et du risque d'incendie.

Les informations complètes sur les restrictions sont disponibles dans la Sectional Appendix. L'infrastructure est sujette au changement via la planification de travaux de rénovation et d'amélioration, pouvant impacter le besoin de restrictions relatives aux tunnels, cf. section 3.3.1 pour davantage d'informations.

3.4.5 Restrictions relatives aux ponts

Le tableau D de la Sectional Appendix contient des informations relatives aux restrictions générales sur la disponibilité des itinéraires. Elles portent sur chaque tronçon d'itinéraire comme présenté dans le tableau A de ce même document. L'infrastructure est sujette au changement via la planification de travaux de rénovation et d'amélioration, pouvant impacter le besoin de restrictions relatives aux tunnels, cf. section 3.3.1 pour davantage d'informations.

3.4.6 Restrictions en raison de phénomènes naturels

Les restrictions sont imposées au fur et à mesure pour gérer les risques inhérents aux conditions climatiques défavorables ou extrêmes. Ces restrictions peuvent consister en des limitations de vitesse, des diminutions du service ferroviaire, une suspension ou une limitation totales des services. Network Rail a défini des procédures pour traiter ces problèmes, qu'elle a divisés en deux grandes catégories :

Impact direct des facteurs climatiques ou saisonniers :

- vents forts ou rafales dépassant les 60 mph (95 km/h), incluant l'impact sur les lignes aériennes (système de traction électrique 25 kV AC) ;
- grandes marées qui pourraient dépasser les digues exposées ;
- précipitations (pluie ou neige), incluant l'impact des inondations, des crues soudaines, de la saturation des berges et des congères ;
- températures extrêmes, incluant les températures élevées sur la voie ferrée, le verglas sur le rail conducteur (système de traction électrique 750 V DC) et les stalactites.

Impact indirect des facteurs climatiques ou saisonniers :

- une mauvaise adhérence du champignon du rail due à une contamination avec la chute des feuilles.

3.5 Disponibilité de l'infrastructure

La disponibilité de l'infrastructure est tributaire des restrictions requises pour les travaux d'entretien, de rénovation et d'amélioration, énoncées dans le Engineering Access Statement (EAS).

L'EAS décrit les réglementations régulant les modalités d'accès pour l'ingénierie au réseau ferroviaire.

Il énonce la localisation, le numéro, la date et la durée de l'accès d'occupation (restrictions d'utilisation) que Network Rail requiert pour réaliser l'inspection, les travaux d'entretien, de rénovation et d'amélioration sur l'infrastructure.

Les sections 1 à 3 de l'EAS exposent le processus national pour demander et sécuriser l'accès pour l'ingénierie au réseau ferroviaire.

Les sections 4 à 7, soit l'essentiel du document EAS, contiennent des informations spécifiques aux itinéraires, relatives à nos opportunités et exigences concernant l'accès pour l'ingénierie.

3.6 Infrastructures de service

Veuillez consulter les informations sur les sites raccordés (section 5.2.3) pour de plus amples renseignements.

3.6.1 Terminaux pour le transport des voyageurs (gares)

Les informations sur les sites des 18 gares gérées par Network Rail (énoncées dans la section 1.1) sont accessibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/managed-stations/

Le développement des sites proposés dans les gares gérées par les entreprises ferroviaires est généralement déterminé par le propriétaire du site. Des informations sur les sites de ces gares peuvent être obtenues sur :

http://www.nationalrail.co.uk/stations/.

Les hauteurs de plateforme dans toutes les gares du réseau ferré principal au Royaume-Uni sont généralement supérieures à celles des voies ferrées de l'Europe continentale. Les distances pour monter dans les trains (verticales et horizontales) depuis les plateformes font partie des éléments pris en compte lors du processus d'acceptation du nouveau matériel roulant sur le réseau. Des informations supplémentaires sur l'acceptation du matériel roulant sont données dans la section 2.7 de ce Document de référence du réseau.

3.6.2 Terminaux de fret

Le terme terminal de fret n'est pas défini dans les Access and Management Regulations, mais plusieurs sites sont communément décrits de cette manière et d'autres sites présentant des caractéristiques similaires, en vertu de leur capacité à recevoir ou à expédier des marchandises, fonctionnent comme points de terminal pour le transport de fret, servant ou ayant le potentiel pour servir plusieurs clients finaux. Bien que certains terminaux de fret soient détenus par Network Rail et loués à d'autres entreprises ferroviaires, en tant que GI, Network Rail n'exploite ou ne propose aucune infrastructure dans ces terminaux.

Toute partie souhaitant utiliser ces terminaux doit conclure un accord distinct avec le propriétaire du site de ce terminal.

Network Rail conserve les informations pertinentes pour les demandes d'identification des terminaux existants ou de construction de nouveaux terminaux. Ces informations sont accessibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/10520.aspx

3.6.3 Gares de formation

Bien que certaines gares de formation soient détenues par Network Rail et louées à d'autres entreprises ferroviaires, Network Rail ne contrôle pas l'accès aux gares de formation (à l'exception de Carlisle Kingmoor et des voies d'évitement de réception d'Ipswich).

Toute entreprise ferroviaire prospective ou autre entité souhaitant utiliser l'une des gares gérées par une autre partie que Network Rail pour la formation des trains ou pour mettre un train à l'arrêt, doit conclure un accord avec le propriétaire du site de cette gare.

Les demandes d'utilisation de la gare de Carlisle Kingmoor ou des voies d'évitement de réception d'Ipswich seront prises en compte par Network Rail dans le cadre du processus d'attribution de la capacité décrit dans la section 4 de ce Document de référence du réseau.

3.6.4 Voies d'évitement d'entreposage

Bien que Network Rail détienne certaines des voies d'évitement d'entreposage dans le cadre des activités de transport de son infrastructure, ce sont des sites spécialisés qui ne sont généralement pas disponibles pour l'entreposage d'autres types de trains, véhicules ou matériels ferroviaires.

Cependant, dans certains cas les voies d'évitement du réseau peuvent être utilisées pour le stationnement ou l'entreposage de véhicules, s'ils peuvent être placés de manière à ne pas porter préjudice aux opérateurs de l'infrastructure. Les

demandes d'accès doivent être émises de la même manière que pour le reste du réseau.

Des sites pour entreposer les trains, véhicules et du matériel roulant peuvent être disponibles dans des gares, terminaux et dépôts exploités par d'autres entreprises ferroviaires, comme décrit dans les autres sous-sections, mais requièrent un accord distinct avec le propriétaire du site pour leur utilisation.

3.6.5 Sites d'entretien

Bien que certains dépôts d'entretien léger soient détenus par Network Rail et loués à d'autres entreprises ferroviaires, en tant que GI, Network Rail n'exploite ou ne propose aucun site dans ces dépôts.

L'opérateur d'un dépôt est appelé propriétaire du site de dépôt. Les autres opérateurs ferroviaires ou tierces parties (connus sous le nom de bénéficiaires) souhaitant utiliser le dépôt doivent conclure un contrat d'accès avec le propriétaire du site de dépôt. L'accord de l'ORR pour ce contrat est généralement requis. Veuillez consulter les informations sur les sites raccordés (section 5.2.3) pour de plus amples renseignements.

3.6.6 Sites techniques

DBC - Détecteur(s) de boîte chaude

Pièce d'équipement au sol, constituée de capteurs montés à hauteur du champignon du rail et conçue pour détecter des températures anormales au niveau des paliers de roues des trains en circulation. Ce système permet de réviser des trains qui ne pourraient pas être examinés physiquement depuis des centres de signalisation à distance. Il facilite également l'exploitation de ces trains, en évitant les arrêts intermédiaires fréquents pour leur révision physique.

L'équipement transmet un message lors du passage de chaque train au centre de signalisation responsable du tronçon de ligne concerné. Une alarme retentira et un enregistrement sera généré montrant les paliers de roues (essieux), permettant au préposé aux signaux d'identifier la position du défaut et de faire amener le train jusqu'à une installation où l'inspection de confirmation réalisée par le conducteur du train sera facilitée.

Il existe 218 installations de ce type, en majeure partie sur des itinéraires où est opéré un trafic de fret significatif sur de longues distances.

Une liste des installations et de leur localisation est fournie dans l'Annexe C.

DDR - Détecteur(s) de défauts de roue

Équipement monté sur la voie enregistrant l'impact sur le champignon du rail de chaque roue lors du passage d'un train. Cet équipement est conçu pour donner un avertissement précoce des défauts latents sur la surface des roues ou des pneumatiques, lorsque les valeurs obtenues excèdent le seuil requis.

L'équipement transmet un message à un centre de régulation désigné lors du passage d'un train. Lorsqu'un message d'alarme est généré, les agents du centre de régulation sont responsables de l'identification du train concerné et doivent notifier le préposé aux signaux du centre où le train passera prochainement. Le train pourra alors être arrêté dans un site approprié pour que le conducteur puisse examiner les essieux concernés.

Network Rail a commencé à installer un système de mesure sophistiqué pour le Pesage dynamique (PD) et la Détection des défauts de roues (DDD) des trains. Ce système prend en compte le profil de la voie pour l'obtention de résultats plus précis, moins déterminés par les conditions de la voie.

27 sites du réseau sont équipés de ces installations. Une liste des installations et de leur localisation est fournie dans l'Annexe C.

ECP – Équipement de contrôle du pantographe

Installé sur les itinéraires équipés d'un système électrique par lignes aériennes (25 V, 50 Hz AC), cet équipement au sol calcule l'élévation du pantographe en fonctionnement lors du passage d'un train. Cette installation est conçue pour donner un avertissement précoce des défauts latents de l'équipement du pantographe et de générer un message d'alarme lorsque les valeurs obtenues excèdent le seuil requis.

L'équipement transmet un message à un centre de régulation désigné lors du passage d'un train. Lorsqu'un message d'alarme est généré, les agents du centre de régulation sont chargés d'identifier le train concerné et de notifier l'opérateur ferroviaire possédant ce train. Le service de contrôle de l'opérateur ferroviaire prendra ensuite ses dispositions pour que le conducteur examine le(s) pantographe(s) concernés dans un lieu adapté.

13 sites du réseau sont équipés de ces installations. Une liste des installations et de leur localisation est fournie dans l'Annexe C.

3.6.7 Sites d'approvisionnement en carburant

Bien que des points d'approvisionnement en carburant se situent dans des dépôts détenus par Network Rail et loués à d'autres entreprises ferroviaires, en tant que GI, Network Rail n'exploite ou ne propose aucun site d'approvisionnement en carburant.

Tout nouvel opérateur prospectif souhaitant utiliser des sites d'approvisionnement en carburant devra conclure un accord avec le propriétaire du site concerné.

3.7 Développement de l'infrastructure

Le réseau ferré principal doit changer en permanence pour pouvoir répondre aux besoins de nos clients et autres partenaires.

Les projets de développement de l'infrastructure en cours ou prévus pour la période se terminant en mars 2019 sont contenus dans le Delivery Plan (Programme de mise en œuvre) de la PC5 de Network Rail (publié le 31 mars 2014) et ses mises à jour subséquentes.

Veuillez consulter la section 3.8 ci-dessous pour obtenir des liens vers ces documents.

Si nécessaire, des informations plus détaillées concernant un projet de développement peuvent être obtenues en contactant l'une de nos dix équipes d'amélioration des itinéraires opérationnels (les contacts clés étant les Route Enhancement Managers, soit les responsables de l'amélioration des itinéraires ou les Principal Sponsors, soit les Sponsors principaux, selon les structures d'itinéraires).

Les équipes d'amélioration des itinéraires de Network Rail se concentrent sur nos dix itinéraires opérationnels. Des informations à leur sujet sont accessibles à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/1612.aspx

3.8 Planning de mise en œuvre et Long Term Planning Process ou LTPP (Processus de planification sur le long terme)

3.8.1 Planning de mise en œuvre

Network Rail joue un rôle clé dans ce secteur complexe. En effet, il est responsable de son exploitation, entretien et rénovation sécurisés, ainsi que du développement ou de l'amélioration du réseau ferré national en coopération avec les entreprises ferroviaires et leurs sponsors.

En mars 2014, Network Rail a publié son Delivery Plan (programme de mise en œuvre) déterminant de quelle manière l'entreprise atteindra les objectifs exigés pour la période de contrôle 5 (2014-2019). Nous mettrons notre programme à jour lors de modifications matérielles, au fur et à mesure que nous avancerons dans cette période. Une copie du dernier Delivery Plan est disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/publications/delivery-plans/control-period-5/cp5-delivery-plan/

De plus, Network Rail produit un Enhancements Delivery Plan (Programme de mise en œuvre des améliorations) contenant les informations sur chaque amélioration au réseau proposée, incluant les objectifs, la portée et les étapes clés de chaque projet. En parallèle de la publication du Delivery Plan, Network Rail a publié les Network and Route Specifications (Spécifications des itinéraires et du réseau) apportant des détails sur la stratégie de développement du réseau en termes d'itinéraires.

3.8.2 Long Term Planning Process ou Processus de planification sur le long terme (LTPP)

Network Rail a désormais établi le Long Term Planning Process ou LTPP (Processus de planification sur le long terme), développé en concertation avec ses partenaires du secteur ferroviaire, impulsé par le succès du programme de la Route Utilisation Strategy ou RUS (Stratégie d'utilisation de l'itinéraire) et offrant une nouvelle source d'informations pour les concessions futures et les échanges autour des besoins de financement du secteur ferroviaire.

Le LTPP consiste à regrouper différents éléments, tels que les études de marché, les stratégies du réseau (RUS du réseau), les études d'itinéraires et les analyses transfrontalières, dans l'objectif de définir la capacité future nécessaire du réseau.

Les études de marché constituent la première étape du nouveau Long Term Planning Process. Elles ont été publiées en novembre 2013 et instaurées par l'ORR en janvier 2014. On compte quatre études de marché au total, portant sur les sujets suivants :

- Le fret
- Londres et le sud-est
- Les longues distances
- Le système urbain régional.

Un lien vers les études de marché réalisées est accessible ci-dessous :

Études de marché du LTPP

Les Routes Studies (Études d'itinéraires) poursuivent le LTTP à partir des études de marché et suivent un processus similaire à celui des RUS, en identifiant les faiblesses et les alternatives pour les combler. Six Route Studies sont en cours, portant sur les zones suivantes :

- l'Anglie
- les Midlands de l'est
- le Sussex
- le pays de Galle
- le Wessex
- l'Ouest.

Un lien vers le Route Study Programme (Programme de l'étude des routes) est accessible ci-dessous :

Route Study Programme

Outre les Route Studies, Network Rail a établi plusieurs Network Route Utilisation Strategies (RUS du réseau), prenant en compte les améliorations à l'échelle du réseau sur le long terme, par exemple, la stratégie d'électrification. Ces stratégies considèrent les cas d'investissements futurs pour une performance et une capacité du réseau accrues.

Deux RUS du réseau sont en cours, portant sur les points suivants :

- l'électrification
- le fret.

Des informations supplémentaires sur ces RUS sont disponibles ici. Outre les éléments du LTPP mentionnés ci-avant, un axe de travail sur l'analyse transfrontalière joue également un rôle clé. Il permet un traitement adapté des services transfrontaliers dans les Route Studies et/ou évalue l'impact des choix stratégiques sur les services des itinéraires. Il identifie les besoins stratégiques et les enjeux des services transfrontaliers, par exemple la meilleure manière de faire circuler le trafic de fret jusqu'en Écosse dans le contexte de l'après High Speed 2.

Le LTPP (et en particulier les Route Studies) constitueront une partie essentielle de la base factuelle nécessaire aux futures mises à jour des Network and Route Specifications. Il

rassemblera tous les projets à moyen et long terme de développement d'itinéraires, en s'appuyant sur des sources telles que les RUS, les plans de rénovation, le développement de projets majeurs et les programmes de nouvelle signalisation.

Section 4 – Attribution des capacités

4.1 Introduction

Network Rail est chargée de l'ensemble du processus d'établissement des horaires pour la partie du réseau ferroviaire britannique qui lui incombe. Les entreprises ferroviaires donnent à Network Rail les informations concernant les trains qu'elles souhaitent faire circuler sur le réseau et Network Rail coordonne ces demandes de capacité dans l'horaire de service.

Les entreprises ferroviaires ont des droits spécifiques relatifs à l'attribution de la capacité sur les parties du réseau ferroviaire britannique où Network Rail est GI. Ces droits sont énoncés dans une annexe (généralement l'Annexe 5) de chaque contrat d'accès aux voies qui lie l'entreprise ferroviaire à Network Rail. Des dispositions sont également prises pour que les entreprises souhaitant obtenir un contrat d'accès aux voies aient accès aux informations relatives à la capacité. Ainsi, elles seront aiguillées pour l'obtention du contrat d'accès aux voies nécessaire et de sillons dans l'horaire de service (cf. section 2.2.1).

4.2 Description du processus

La manière dont Network Rail attribue une capacité est énoncée dans la partie D du Code du Réseau (veuillez vous référer à la section 2.2.1).

Dans le cas de demandes de sillon horaire ferroviaire international, RNE a élaboré un processus d'établissement des horaires harmonisé pour toute l'Europe. Le guide de RNE explique comment les entreprises ferroviaires et les autres candidats peuvent faire la demande et obtenir des sillons horaires ferroviaires internationaux. Ces informations se trouvent sur le site internet de RNE :

http://www.rne.eu/index.php/timetabling.html

Les documents de planification des horaires sont :

- Customer Handbook for processes for international timetabling (Guide du client concernant les processus d'établissement des horaires internationaux)
- Procedures for Late path request management (Procédures pour la prise en charge des demandes tardives de sillons horaires)
- Proceduresfor Ad-hoc path request management (Procédures pour la prise en charge des demandes ponctuelles de sillons horaires)
- Path Request Form for the annual timetable (Formulaire de demande de sillon horaire pour l'horaire de service annuel)
- Simplified Path Request Form for individual ad-hoc requests (Formulaire simplifié de demande de sillon horaire pour les demandes individuelles ponctuelles)
- Calendar with deadlines for timetable 2012 (Échéancier de l'horaire de service 2012).

Les documents susmentionnés sont accessibles via ce lien RNE :

http://www.rne.eu/index.php/timetabling-documents.html

Les clients avec des demandes de sillon horaire ferroviaire international peuvent également bénéficier des dispositions du One Stop Shop mentionnées dans la section 1.10.1.

4.3 Calendrier pour les demandes de sillon et processus d'attribution

Afin que les modifications aux horaires soient réalisées le même jour dans toute l'Europe, l'horaire de service annuel de Network Rail débute le dimanche suivant le second samedi de décembre. On l'appelle Principal Timetable (Horaires de service principal). Pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajuster leurs services en milieu d'année, un nouvel horaire de service mis à jour est publié tous les mois de mai. On l'appelle Subsidiary Timetable (Horaires de service secondaire).

La Principal Timetable de 2015 est valable du dimanche 14 décembre 2014 au samedi 16 mai 2015 et la Subsidiary Timetable du dimanche 17 mai 2015 au samedi 12 décembre 2015.

La Subsidiary Timetable de 2016 est valable du dimanche 13 décembre 2015 au samedi 14 mai 2016 et la Subsidiary Timetable du dimanche 15 mai 2016 au samedi 10 décembre 2016.

Les dates clés pour l'élaboration du Principal Timetable (date de modification décembre 2015) sont indiquées dans l'Annexe B, mais nous vous proposons un résumé ci-dessous :

- 19 septembre 2014 - Network Rail commence la consultation formelle au sujet du premier jet des Timetable Planning Rules et de l'Engineering Access Statement.
- 21 novembre 2014 - Network Rail commence le processus d'élaboration du nouvel horaire de service, en travaillant avec les entreprises ferroviaires pour comprendre leurs aspirations quant aux changements de leurs services.
- 6 février 2015 - Network rail publie les Timetable Planning Rules et l'Engineering Access Statement.
- 6 mars 2015 - Date de priorité avant laquelle les opérateurs soumettent leurs propositions d'accès pour l'horaire de service 2016 à Network Rail. Toute demande soumise après cette date sera prise en charge dans la mesure du possible.
- 12 juin 2015 - Network Rail publie le nouvel horaire de service, uniquement sujet à des modifications suite à des recours devant être réalisés dans les 20 jours ouvrés suivant sa publication.

Les dates clés pour l'élaboration de la Subsidiary Timetable 2016 (date de modification mai 2016) sont :

- 2 février 2015 - Network Rail commence la concertation formelle au sujet du premier jet des Timetable Planning Rules et de l'Engineering Access Statement.
- 24 avril 2015 - Network rail publie les Timetable Planning Rules et l'Engineering Access Statement, en

travaillant avec les entreprises ferroviaires pour comprendre leurs aspirations quant aux changements de leurs services.

- 10 juillet 2015 - Network rail publie les Timetable Planning Rules et l'Engineering Access Statement.
- 7 août 2015 - Date de priorité avant laquelle les entreprises ferroviaires soumettent leurs propositions d'accès à Network Rail. Toute demande soumise après cette date sera prise en charge dans la mesure du possible.
- 12 juin 2015 - Network Rail publie le nouvel horaire de service, uniquement sujet à des modifications suite à des recours devant être réalisés dans les 20 jours ouvrés suivant sa publication.

Une fois la date de priorité passée, Network Rail travaille pendant une période de 14 semaines sur l'élaboration du nouvel horaire de service. Network Rail souhaite répondre aux aspirations des entreprises ferroviaires mais doit élaborer l'horaire de service conformément aux priorités et aux critères de décision énoncés dans la partie D du Code du réseau.

Network Rail publiera le nouvel horaire de service de 2016 le 12 juin 2015 et le 13 novembre 2015. Les entreprises ferroviaires ont un droit de recours si des décisions de Network Rail ne les satisfont pas.

4.3.1 Calendrier pour l'établissement de l'horaire de service

Chaque année à J-67, avant la date de modification de l'horaire de service de principe, Network Rail publie un calendrier de dates pour l'élaboration de l'horaire de service, comme établi dans l'Annexe B de ce document de référence du réseau. Le Code du réseau stipule le jour où ces étapes doivent être réalisées par J-x. Chaque nouvel horaire de service débute à J-0, ainsi J-1 commence à 17 h 00 le vendredi de la semaine précédant les modifications des horaires. Les différentes étapes et chiffres partent de ce point.

Chaque année, Network Rail produit un document plus complet,[4] stipulant toutes les dates et les étapes impliquées dans l'élaboration de la Principal Timetable et de la Subsidiary Timetable, ainsi que le processus d'amendement hebdomadaire de l'horaire de service. Des copies de ce document sont fournies gratuitement à toutes les personnes et organisations participant au processus d'attribution de la capacité. Les premières copies sont disponibles auprès de Network Rail à l'adresse indiquée dans la section 1.8 ci-dessus et sur le site internet de Network Rail http://www.networkrail.co.uk/aspx/3741.aspx.

Il est conseillé aux entreprises ferroviaires de contacter Network Rail pour obtenir des informations supplémentaires sur le processus d'établissement des horaires.

4.3.2 Calendrier pour les demandes de sillons horaires en dehors du processus d'établissement des horaires (demandes ponctuelles)

Une fois le nouvel horaire de service publié, les entreprises ferroviaires peuvent souhaiter obtenir des sillons horaires ferroviaires supplémentaires ou amender les sillons horaires ferroviaires déjà inclus. Ces modifications s'appellent les Timetable Variations (variations de l'horaire) et le processus pour les prendre en charge est stipulé dans la Condition D3.1 du Code du réseau.

Conformément aux obligations de Network Rail en vertu des Access and Management Regulations et de notre licence de réseau, nos procédures de traitement des demandes d'attribution de capacité (incluant les demandes ponctuelles) sont conçues pour garantir que nous traitions toutes les entreprises ferroviaires en activité ou potentielles (incluant les opérateurs de fret et les opérateurs de services internationaux) d'une manière juste et non-discriminatoire.

Conformément à la condition D3.3 du Code du réseau, les entreprises ferroviaires peuvent réaliser des demandes ponctuelles de capacité pour répondre aux variations du trafic, pouvant être prises en compte via le processus de planification ferroviaire jusqu'à 48 heures auparavant.

Les variations ayant lieu pendant les dernières 48 heures précédant l'exploitation sont prises en charge par les Operational Controls (Régulations opérationnelles) de Network Rail.

Conformément à la condition D3.4, les modifications réalisées pour des travaux d'ingénierie sont planifiées de manière hebdomadaire, avec pour objectif la confirmation des horaires 12 semaines avant l'exploitation, pouvant alors être utilisés en toute confiance par les entreprises ferroviaires et leurs passagers pour planifier leurs voyages.

Cependant, il arrive que Network Rail doivent réaliser des occupations avec un court préavis. Elles sont prises en charge conformément à la condition D3.5 du Code du réseau.

4.4 Processus d'attribution

4.4.1 Processus de coordination

Pour les horaires de 2016, Network Rail collabore avec toutes les entreprises ferroviaires pour identifier les évènements significatifs qui auront lieu pendant les 4 années à venir et les enregistre dans un Calendar of Events (Calendrier des évènements). Un évènement est un changement majeur (par exemple sur l'infrastructure, la structure d'un service ou un matériel roulant) pouvant entraîner une modification significative des horaires existants, de plus grande ampleur qu'à l'habitude et survenant pendant la modification biannuelle des horaires. Ces changements sont planifiés dans le cadre d'un processus distinct et sur un plus grand laps de temps par un Event Steering Group (Groupe directeur des évènements). Un premier jet du Calendar of Events 2016 a été publié à J-64 (le 19 septembre 2014). La version finale du Calendar of Events doit être publiée à J-54 (le 28 novembre 2014).

4Calendrier d'élaboration de la planification opérationnelle

Network Rail a publié un Strategic Capacity Statement Code of Practice (Code des bonnes pratiques pour le Document de référence de la capacité stratégique). Il présente la façon dont Network Rail élaborera le Strategic Capacity Statement (Document de référence de la capacité stratégique), détaillant les sillons horaires stratégiques réservés pour une utilisation future sur les itinéraires clés de l'infrastructure de Network Rail. La dernière version du Strategic Capacity Statement a été publiée le 25 avril 2014 pour la Subsidiary Timetable de 2015. Le Strategic Capacity Statement de l'horaire de principe de 2016 doit être publié à J-55 (le 21 novembre 2014).

4.4.1.1 Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)

Les Timetable Planning Rules sont constituées de deux parties : la National Overview (présentation à l'échelle nationale) et la section consacrée aux différents itinéraires, contenant l'ensemble des informations nécessaires à l'établissement des horaires.

La National Overview des Timetable Planning Rules contient une description en termes simples du processus de planification des horaires, ainsi que des informations sur le calendrier de planification et les exigences que les demandes de sillons horaires des entreprises ferroviaires doivent respecter. Elle contient également une procédure d'accord des modifications à court terme de l'Engineering Access Statement et des Timetable Planning Rules.

La section consacrée aux différents itinéraires contient des données comme les points de jalonnements standard[5], le temps de circulation par tronçon[6]pour des types de trains spécifiques, les limites d'intervalle[7] et de tolérance[8]à conserver entre les trains, les règlements opérationnels des gares[9] et les informations de capacité des itinéraires[i].

Elles énoncent les règles régulant le chronométrage standard entre les stations1 et les jonctions, ainsi que d'autres points permettant la planification des trains dans l'horaire de service sur l'ensemble du réseau ferré principal.

La version finale des Timetable Planning Rules a été publiée par Network Rail le 11 juillet 2014, et peut faire l'objet d'un recours concernant les horaires précédents et leurs amendements nécessaires.

Le document des Timetable Planning Rules est disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/3741.aspx?cd=1

Les entreprises ferroviaires prévoyant de nouveaux services ou d'apporter des modifications significatives à leurs services n'étant pas considérées comme des évènements, doivent notifier Network Rail dès que possible. Le Code du réseau stipule une période spécifique pour la réalisation de cette notification, soit entre J-55 et J-40. La date de modification pour la Subsidiary Timetable de 2016 débutera le 24 avril 2015 et finira le 7 août 2015.

Les entreprises ferroviaires souhaitant modifier leurs services doivent envoyer leur proposition d'accès à Network Rail. Les propositions d'accès reçues à la date de priorité à J-40 (soit le 6 mars 2015 pour la Principal Timetable 2016 et le 7 août 2014 pour la Subsidiary Timetable) sont prioritaires par rapport à celles reçues après la date de priorité. Les entreprises ferroviaires souhaitant continuer à proposer les mêmes services doivent avertir Network Raill qu'elles souhaitent soumettre une Rolled Over Access Proposal (Proposition d'accès reconduite) à la date de priorité. Si les entreprises ferroviaires souhaitent modifier leurs services, elles doivent indiquer si elles veulent exercer certains droits d'accès inutilisés ou si elles ont l'intention d'obtenir de nouveaux droits d'accès.

Une fois que Network Rail détient toutes les demandes d'accès (Access Proposals) et les Roll Over Access Proposals, elle validera les sillons ferroviaires des horaires, de manière à ce que chaque train respecte les Timetable Planning Rules. Cette tâche est effectuée entre J-40 et J-26. Le nouvel horaire de service est publié à J-26. Si Network Rail ne parvient pas à trouver des sillons horaires conformes à toutes les demandes d'accès et Roll Over Access Proposals, elle attribuera des sillons ferroviaires selon l'ordre de priorité, comme énoncé dans la section 4.4.4. Si Network Rail doit prendre une décision concernant la manière de planifier les sillons ferroviaires présentant le même niveau de priorité, elle s'appuiera sur les critères de décision énoncés dans le Code du réseau à la section D4.6.2.

4.4.2 Processus de règlement des litiges

4.4.2.1 Timetable Panel (Groupe chargé des horaires)

Les entreprises ferroviaires disposent de certains droits de recours concernant les décisions prises par Network Rail durant le processus d'établissement des horaires. Ces recours sont examinés par le Timetable Panel expert constitué par l'Access Disputes Resolution Committee (Comité des résolutions des litiges relatifs à l'accès), un organisme indépendant dont la majorité des membres ont été élus par des entreprises ferroviaires et les autres nommés par Network Rail (pour obtenir leurs coordonnées, veuillez consulter la section 1.8.3).

Les recours sont régis par la Condition D5 du Code du réseau et les Access Dispute Resolution Rules ou Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à

5Points du réseau où les trains doivent être chronométrés afin que toutes les pistes puissent être comparées les unes avec les autres.

6Temps exigé de circulation et/ou d'arrêt entre deux points de jalonnement standard ou gares consécutifs, basé sur les caractéristiques de la capacité de remorquage et du poids mené.

7Laps de temps minimum devant s'écouler à un point de jalonnement standard, entre deux trains consécutifs circulant sur le même tronçon de voie.

8Laps de temps minimum devant s'écouler entre deux trains consécutifs lorsqu'un train doit croiser la voie d'un autre. Généralement exigé dans les jonctions et à l'approche de gares majeures (à multiples plateformes).

9Ces règlements incluent le laps de temps minimum devant être respecté entre une arrivée et un départ de train ou un départ et une arrivée pour un trajet suivant.

l'accès (cf. ci-après). Ces règlements offrent un cadre au Timetable Panel, dans lequel il peut rechercher des informations afin de déterminer de quelle manière un litige peut être résolu.

Les renvois à ce groupe doivent être réalisés pendant les périodes prescrites dans la Condition D5, allant de 5 à 25 jours. Les procédures de litiges sont conçues de manière à éviter ou minimiser l'impact sur les échéances du processus d'établissement des horaires. Les décisions du groupe peuvent faire l'objet d'un niveau de recours supérieur auprès de l'ORR.

4.4.2.2 Access Dispute Resolution Rules ou ADRR (Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à l'accès)

Les ADRR déterminent les options pour résoudre les litiges portant sur des contrats commerciaux spécifiques. L'objectif des ADRR est d'apporter une structure claire, cohérente et performante pour prendre en charge les litiges portant sur des contrats d'accès et le Code du réseau (y compris les modifications apportées au réseau et aux véhicules, mais excluant les litiges relatifs aux horaires, à moins que des raisons impérieuses dictent qu'ils ne devraient pas être pris en charge par le groupe chargé des horaires).

Des informations supplémentaires sur les ADRR sont disponibles sur le site internet de l'Access Disputes Committee. Outre des documents d'orientations pertinents et autres explications sur l'utilisation des ADRR, ce site internet contient des informations sur les décisions du groupe chargé des litiges.

4.4.3 Zones saturées : définition, critères de priorité et procédure

Network Rail a mis un processus en place pour répondre à ses obligations d'identification de l'infrastructure saturée conformément aux Access and Management Regulations.

Les Access and Management Regulations exigent de Network Rail qu'elle désigne les zones saturées au sein de son réseau, lorsqu'il est impossible de répondre favorablement aux demandes de capacité, après leur coordination et la consultation avec les personnes concernées. Network Rail est tenue de faire de même lorsqu'elle identifie au cours de la préparation de l'horaire de service de la prochaine période d'horaires, un élément de l'infrastructure fortement susceptible d'être saturé pendant cette période à venir.

Une fois que cette zone du réseau est déclarée saturée, il est exigé que Network Rail donne avis de cette désignation, réalise une analyse de capacité, puis élabore un programme d'amélioration de la capacité. Cependant, une analyse de la capacité n'est pas requise si un programme d'amélioration de la capacité est déjà mis en œuvre.

Nous considérons que les déclarations d'infrastructure saturée ne sont pas requises dans les cas suivants :

- si la demande d'accès concerne une période n'excédant pas six mois et que nous pensons que cette demande ne sera pas réitérée ;
- lorsque nous ne pouvons pas octroyer l'accès au moment de la demande mais pensons pouvoir le faire au moment de la période concernée ;
- lorsque nous considérons que la demande d'accès est spéculative, soit que nous avons des motifs valables de croire que le sollicitant n'a pas de véritables intentions d'exploiter le service ;
- lorsque la demande ne peut être satisfaite en raison de la fermeture d'un tronçon de voie au trafic normal pour des travaux d'entretien / de transformation ;
- lorsque la demande peut être satisfaite via l'attribution d'un sillon ou d'un itinéraire ferroviaire alternatif adapté.

Cependant, si aucune des circonstances ci-dessus n'est applicable, Network Rail déclarera cette zone du réseau ferroviaire principal saturée. Une fois la déclaration d'infrastructure saturée réalisée, nous entreprendrons une analyse de capacité pendant six mois, en consultation avec le ministère des Transports britannique et écossais si nécessaire. L'analyse mettra en avant les raisons de la saturation, en proposant des mesures à court et moyen termes pour réduire la saturation.

Six mois après avoir réalisé l'analyse de capacité, nous réaliserons un programme d'amélioration de la capacité, en consultation avec le ministère des Transports britannique et écossais si nécessaire et en demandant leur approbation. Ce programme permettra d'identifier les options envisageables et les mesures à prendre.

Infrastructure saturée

Toute déclaration d'infrastructure saturée de Network Rail sera communément effectuée chaque année au mois d'octobre et publiée dans le Document de référence du réseau concerné.

Une mise à jour des Access and Management Regulations par le ministère des Transports britannique est attendue en 2015, de manière à transposer la Directive européenne 2012/34 (refonte du premier paquet ferroviaire). La Directive apporte une modification unique, mais significative, aux critères d'obligation de déclaration d'infrastructure saturée.

Les Access and Management Regulations 2005 actuelles (comme amendés en 2009) sont une transposition directe effective du premier paquet ferroviaire et exigent qu'une déclaration soit faite dans les cas suivants :

(a) lorsqu'il s'avère impossible de répondre favorablement à une demande de capacité d'infrastructure après les actions de coordination et de consultation ; ou
(b) lorsqu'il semble prévisible pendant la préparation des horaires qu'un élément de l'infrastructure sera saturé pendant la période concernée.

Le point (a) n'est pas remis en question lors de la Directive de refonte, mais un amendement au point (b) conforme à la

Directive 2012/34/UE exigera que des déclarations soient désormais réalisées *« pour l'infrastructure susceptible d'offrir une capacité insuffisante dans un futur proche »*. Ainsi, conformément aux Access and Management Regulations attendus, l'obligation concernant la probabilité d'une saturation durant la préparation du prochain horaire de service ne sera probablement plus valable.

Les processus de planification sur le long terme du secteur offrent déjà des opportunités d'identifier les éléments d'infrastructure saturés et de produire une partie de l'analyse de capacité et des programmes d'amélioration devant être publiés en parallèle de ces déclarations. Compte tenu de ces modifications, Network Rail revoit actuellement son approche de déclaration d'infrastructure saturée et organisera une consultation sur ce sujet et sur les obligations à respecter associées à ces déclarations.

Il existe actuellement deux zones déclarées infrastructure saturée : Elles sont détaillées ci-dessous :

Midland Main Line (de Leicester à Cricklewood via Market Harborough et Corby)

Ces tronçons d'itinéraire ont été déclarés infrastructures saturées le 24 septembre 2014. Network Rail n'a pas été en mesure d'acheminer certains services de fret supplémentaires temporaires. Après des tentatives infructueuses, il est apparu que l'infrastructure ne pouvait pas satisfaire toutes les demandes d'accès pour la prochaine période d'horaires.

Les réglementations exigent une analyse de capacité dans les six mois suivant la déclaration. Network Rail a publié cette analyse, qui peut être trouvé à http://www.networkrail.co.uk/Guide/operational-rules/Congested-infrastructure/. Un programme d'amélioration de la capacité devra être publie dans les six mois suivant l'analyse, et Network Rail conduit mène actuellement cette programme d'amélioration de la capacité, telle que les réglementations l'exigent.

De Reading à l'aéroport de Gatwick

Cet itinéraire a été désigné infrastructure saturée car Network Rail n'a pas été en mesure de faire circuler jusqu'à Gatwick le deuxième service horaire de la compagnie First Great Western (FGW) partant de Reading jusqu'à Redhill.

Les contraintes clés identifiées étaient les suivantes : capacité de la plateforme de Redhill pour les services en marche inverse, capacité de la ligne à vitesse réduite de Redhill à Gatwick et capacité de la plateforme de Gatwick.

Network Rail prend en charge chacun de ces sites de la façon suivante :

- Capacité de la plateforme de Redhill : Network Rail a obtenu des financements pour ajouter une plateforme sur le côté ouest de la gare de Redhill grâce à l'accord réglementaire de la PC5. La mise en service de la nouvelle plateforme, ou plateforme 0, est prévue pour décembre 2017. La séparation et la jonction des services londoniens, ainsi que leur extension au-delà de Redhill, sont les principaux arguments en faveur de ce projet.
- Capacité de la ligne à vitesse réduite de Redhill à Gatwick : aucune amélioration n'est prévue. Les travaux prévus à Redhill et l'achèvement des travaux à Gatwick permettront la circulation d'un deuxième service de Reading à Gatwick sur la majorité des horaires, alors que le service horaire actuel se termine à Redhill.
- Capacité de la plateforme de Gatwick : la capacité a été améliorée par l'introduction de la nouvelle plateforme 7 qui a, à son tour, libéré de la capacité sur les plateformes 1 et 2 pour offrir un deuxième service horaire FGW de/vers Reading.

Déclarations complémentaires

Actuellement, il n'existe aucune autre zone du réseau ferré principal qui remplisse les critères pour être désignée infrastructure saturée. Cependant, comme le réseau est de plus en plus chargé, les déclarations d'infrastructure saturée vont probablement augmenter dans un avenir proche. Network Rail s'emploie donc à examiner un certain nombre de déclarations potentielles futures et effectuer des déclarations, et elle modifiera le Document de référence du réseau en cours d'année si nécessaire.

4.4.4 Impact des accords-cadres (déterminant l'attribution des capacités)

Un accord-cadre (ou contrat d'accès aux voies) est un accord passé entre Network Rail et une entreprise ferroviaire qui précise la capacité accordée à ladite entreprise ferroviaire (droits d'accès) pour une période supérieure à un an. Les droits d'accès peuvent être fermes ou soumis à conditions. Au moment de préparer les horaires de service, Network Rail doit inclure toutes les demandes d'accès effectuées à la date de priorité et présentant des droits fermes. Network Rail doit également faire en sorte de satisfaire toutes les demandes d'accès soumises à conditions, mais les accès à droits fermes sont toujours prioritaires. S'il est impossible de satisfaire toutes les demandes d'accès, les sillons seront attribués dans l'ordre de priorité ci-dessous (soumis à la discrétion de Network Rail) :

- Premièrement, aux droits d'accès fermes exercés à la date de priorité et qui couvrent l'intégralité de la période des horaires, ainsi qu'à tout droit que détient Network Rail pour les services de réseau.
- Deuxièmement, aux droits d'accès fermes exercés à la date de priorité et qui couvrent une partie de la période des horaires de service, cas dans lequel l'entreprise ferroviaire est censée obtenir de nouveaux droits fermes couvrant le reste de la période des horaires.
- Troisièmement, aux droits soumis à conditions ou tous droits éventuels exercés à la date de priorité.
- Quatrièmement, à toute demande d'accès soumise après la date de priorité et aux sillons horaires stratégiques présentés dans le Strategic Capacity Statement (Document de référence de la capacité stratégique).

4.5 Attribution des capacités pour l'entretien, la rénovation et les améliorations

Network Rail produit, dans le cadre du processus de production des horaires, les Timetable Planning Rules et l'Engineering Access Statement.

Les Timetable Planning Rules établissent la base des horaires. Elles définissent des éléments tels que les durées de correspondance (le temps que met le train entre deux points) et les intervalles (l'intervalle de temps entre deux trains sur une même voie).

Le Engineering Access Statement établit les heures durant lesquelles Network Rail pourrait prendre ou prendra possession de la ligne, ou « Restrictions of Use » (Restrictions d'utilisation).

Les modifications les plus importantes de ces deux documents sont examinées une fois par an pour la Principal Timetable, entre J-64 et J-60. La version 1 est présentée en tant que brouillon à J-59 et la version 2 est publiée en tant que version finale à J-44 en vue du début du développement des horaires à J-40. Pour la Subsidiary Timetable, une version 3 est publiée en tant que brouillon à J-59 avec les modifications mineures inattendues lors de l'émission de la version 2, et une version 4 définitive est publiée à J-44. Les entreprises ferroviaires font passer leurs commentaires sur les versions 1 et 3 à Network Railway. Network Rail examine ces commentaires et décide d'inclure ou non des amendements dans les versions 2 ou 4. Les deux documents sont soumis à un droit de recours.

Une fois arrivé à un consensus, ces deux documents constituent les droits fermes que Network Rail utilise pour l'exploitation des trains du réseau et pour l'attribution de capacités destinées à des activités d'ingénierie.

4.5.1 Engineering Access Statement (Document d'accès pour l'ingénierie)

Le Engineering Access Statement définit les règles qui régissent les dispositions concernant l'accès aux différentes zones du réseau ferré principal, quand celles-ci sont attribuées pour l'inspection, l'entretien, la rénovation et d'autres travaux.

Le Engineering Access Statement est composé de deux parties. La première partie présente un bref aperçu au niveau national, définissant les règles de planification, pour le bénéfice principal de ceux qui ont besoin d'un accès de l'ingénierie (par opposition aux trains) sur le réseau. La seconde partie contient des informations relatives à l'itinéraire et fournit les détails des restrictions d'utilisation du réseau planifiées en raison d'activités d'entretien, de rénovation et de travaux d'amélioration. Le contenu peut être résumé comme suit :

Section 1 : introduction au document et aux processus qu'il contient.

Section 2 : glossaire permettant aux utilisateurs de comprendre la terminologie et les acronymes utilisés.

Section 3 : directives pour l'attribution d'occupations, définissant les informations nécessaires à une demande d'occupation, comment demander une occupation de dernière minute, ainsi que les dates régissant le dépôt des demandes.

Section 4 : opportunités d'occupation standard, qui établissent les horaires durant lesquels les lignes sont ouvertes pour une utilisation par les entreprises ferroviaires. Ces opportunités correspondent aux heures allouées à des travaux d'ingénierie qui ne provoqueront pas de perturbations sur les trains circulant pendant l'horaire de service. Cette section de l'Engineering Access Statement est destinée à définir, à l'intention des entreprises nécessitant un accès aux lignes pour des travaux d'inspection, d'entretien et de rénovation, les horaires durant lesquels aucun train ne circule ou durant lesquels des trains circulent sur un nombre de lignes réduit et, donc, lorsqu'un accès est disponible.

Section 5 : correspond à l'entretien stratégique. Cette partie définit les détails des activités d'ingénierie qui sont planifiées de manière cyclique (c'est-à-dire des activités qui sont répétées à des intervalles réguliers et planifiés) et qui peuvent impliquer des modifications en termes de trains prévus pendant l'horaire de service.

Il n'existe aucune section 6 dans le Engineering Access Statement.

Section 7 : correspond au registre des occupations perturbatrices. Registre qui précise les détails des fermetures temporaires de parties du réseau nécessaires à l'entretien, aux rénovations et aux travaux et qui auront un impact sur les trains prévus durant l'horaire de service. Ces détails comprennent les dates, les heures, les lieux, les lignes touchés, par les occupations, les limitations de vitesse temporaires, les méthodes de travail et toute autre restriction d'utilisation.

La version finale du Document de référence d'accès pour l'ingénierie a été publiée par Network Rail le 11 juillet 2014. Cette version est soumise à une consultation officielle (ainsi qu'à un recours si nécessaire) avec les entreprises ferroviaires et les autres personnes souhaitant un accès au réseau ferré principal.

L'Engineering Access Statement est disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/3741.aspx?cd=1

4.6 Non-utilisation / annulation

La partie J du Code du réseau, intégrée dans les accords-cadres, fournit un moyen de retrait des droits d'accès dans le cas où une entreprise ferroviaire ne les utilise pas, sauf si cette non-utilisation est due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire. Cette section correspond à l'article 27 de la Directive européenne 2001/14/CE.

4.7 Sillons horaires pour le transport exceptionnel et le transport de marchandises dangereuses

Une entreprise ferroviaire souhaitant faire circuler des marchandises exceptionnelles ou dangereuses doit faire une demande à Network Rail de sillons horaires suffisamment grands pour accueillir le passage de ces marchandises conformément à la procédure décrite dans ce document. L'entreprise ferroviaire doit avoir approuvé et envoyé un formulaire RT3973 contrôlant l'accès à l'infrastructure de Network Rail.

Avant toute demande, il est tout d'abord de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire transportant les marchandises concernées de garantir leur conformité à toutes les réglementations pertinentes, y compris la législation britannique et européenne. Network Rail offrira à l'entreprise ferroviaire son aide pour réunir toutes les évaluations de risque nécessaires, ainsi que ses conseils concernant les itinéraires adaptés. Ce n'est qu'une fois ces évaluations réalisées que l'entreprise peut demander un accès. Vous pouvez également consulter la section 2.5 et la section 2.6.

4.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

4.8.1 Principes

Les mesures à prendre dans le cas d'une interruption ou d'une perturbation anticipée afin de maintenir et, si nécessaire, de rétablir la circulation des trains sur le réseau conformément à l'horaire de service sont définies dans le Railway Operational Code (Code opérationnel ferroviaire), cf. section 2.4.1.

Lors d'un événement perturbateur, Network Rail doit déterminer les actions appropriées à prendre afin de rétablir dès que possible la circulation des trains pendant l'horaire de service, en prenant en compte les besoins des voyageurs et des clients fret, les impératifs de sûreté et de sécurité, ainsi que l'exploitation performante et économique des trains et du réseau. Les entreprises ferroviaires sont tenues de coopérer autour de toutes ces actions, pouvant inclure la mise à disposition du personnel ferroviaire et de traction afin de dégager la ligne.

Network Rail dirige le processus de développement et de maintien des plans de contingence et des codes de bonnes pratiques qui peuvent être mis en place en cas de perturbations majeures. En cas de perturbation prolongée (habituellement plus de deux jours), il est d'usage de mettre en place des horaires modifiés. Ces horaires sont souvent préparés à l'avance par Network Rail, en concertation avec les entreprises ferroviaires touchées, afin qu'ils puissent être appliqués rapidement.

Le Railway Operational Code est disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?dir=%5CNetwork%20Code%5CRailway%20Operational%20Code&pageid=2889&root

4.8.2 Réglementation opérationnelle

Network Rail développe et respecte des politiques de réglementation des trains afin de fournir un cadre pour que les préposés aux signaux puissent prendre des décisions de régulation d'une façon juste, cohérente et dans le meilleur intérêt de toutes les entreprises ferroviaires, ainsi que de celui de leurs voyageurs et clients fret. Le but est d'appliquer raisonnablement ces politiques et d'atteindre plus facilement leurs objectifs de performance. Les politiques de réglementation des trains sont établies par Network Rail, en concertation avec les entreprises ferroviaires. Network Rail peut proposer des modifications à ces dernières. Tous les litiges sont résolus par le Timetabling Panel (Groupe chargé de l'attribution des horaires) de l'Access Disputes Committee (Comité des litiges relatifs à l'accès) et, si nécessaire, par voie de recours auprès de l'ORR. Les dispositions sont régies par le Railway Operational Code, cf. section 2.4.1.

4.8.3 Problèmes prévisibles

Le Railway Operational Code fournit les plans de contingence permettant de répondre aux modifications de services de train pouvant résulter d'une perturbation opérationnelle. Ils peuvent inclure des horaires modifiés pouvant être rapidement téléchargés dans le système de l'entreprise, afin que les voyageurs puissent consulter les services de train disponibles le lendemain.

4.8.4 Problèmes imprévus

Lorsqu'un problème est imprévu, mais qu'il peut être attendu suite à une perturbation opérationnelle, et qu'il n'existe pas de plan de contingence pour y répondre, conformément au Railway Operational Code, Network Rail consultera les entreprises ferroviaires concernées autant que faire se peut et déterminera l'action la plus appropriée à entreprendre.

4.9 Attribution des capacités pour les sites de services

L'attribution de capacité pour les sites de services est effectuée de la même manière que celle décrite dans la section 4.4 ci-dessus. Veuillez consulter la section 5 pour en savoir plus sur les sites de services.

4.10 Futures options d'accès

Un accord-cadre (dans ce cas, une option d'accès aux voies) peut être passé entre Network Rail et un organisme souhaitant, dans un avenir proche, un accès au réseau ferré principal afin de faire circuler des trains pour lesquels une infrastructure spécifique devra être fournie (par exemple des voies d'évitement supplémentaires sur une ligne unique) avant que les services en question soient opérationnels. Ces engagements (fournis entièrement ou partiellement par Network Rail, ou bien par un organisme souhaitant un tel accès) seront soumis à l'approbation de l'ORR du contrat d'option concerné. Cette approbation tiendra compte de la politique d'option d'accès aux voies de l'ORR, qui est disponible à l'adresse suivante :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/350.pdf

Pour le réseau ferré principal, Network Rail fournit ces services via les contrats d'accès aux voies approuvés par l'ORR.

Section 5 - Services

5.1 Introduction

La Directive 2001/14/CE et les Access and Management Regulations fournissent aux candidats (entreprises ferroviaires et autres) un droit d'accès à un ensemble de services pour le trafic ferroviaire national et international. Les Règlements établissent la base d'un accès et offrent le droit à tout candidat de demander l'accès à un panel de services et de sites permettant l'exploitation de services ferroviaires. Ce droit ne s'applique pas à certaines infrastructures et certains réseaux répertoriés dans la Regulation 4(4), (Règlement nº4), notamment :

- les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés aux services de transport de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire ;
- les réseaux destinés uniquement à l'exploitation des services de transport de voyageurs urbains ou de banlieue ; et
- les réseaux situés au sein d'une usine, d'un site nucléaire ou d'un site abritant une centrale électrique, d'une mine ou d'une carrière, les réseaux utilisés uniquement pour la réalisation de travaux de construction ou les réseaux situés au sein d'un établissement militaire, uniquement utilisés par la personne responsable de ce réseau pour des activités de fret associées à des travaux de construction ou de bureaux.

Selon la Regulation 6 (règlement nº6), l'accès aux terminaux et aux ports, ainsi qu'aux services offerts en leur sein, peut être soumis à des restrictions uniquement si une alternative viable correspondant aux conditions du marché existe.

De la même façon, selon la Regulation 7 (règlement nº7), l'accès aux infrastructures de service peut uniquement être refusé si le marché offre un mode de service viable.

Il existe des droits de recours auprès de l'ORR (cf. section 2.1). L'ORR a également mis à disposition des orientations pour guider les recours effectués conformément aux Règlements :

http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/275.pdf.

Les services sont classés selon les catégories suivantes, définies dans les paragraphes 1 à 4 du Schedule 2 (annexe) du document Access and Management Regulations :

5.1.1 Le « paquet d'accès minimum » évoqué dans le règlement 7(1) et décrit dans la section 5.2 ci-dessous

Network Rail fournit ces services dans la mesure décrite dans cette section. Dans les cas où Network Rail ne fournit pas les services, la société doit tout de même employer tous les efforts nécessaires afin de faciliter l'offre de ces services.

5.1.2 Accès aux voies pour les sites de services et offre de services évoqués dans le règlement 7(1) et (4) et décrits dans la section 5.3 ci-dessous

Network Rail fournit ces services dans la mesure décrite dans cette section. Ces services seront fournis sur demande, qu'ils soient proposés par Network Rail ou tout autre fournisseur de service.

5.1.3 Services supplémentaires évoqués dans la Réglementation 7(5) et décrits dans la section 5.4 ci-dessous

Ni Network Rail ni un autre fournisseur de service n'est tenu de fournir ces services.

Services auxiliaires évoqués dans la Réglementation 7(6) et décrits dans la section 5.5 ci-dessous

5.2 Paquet d'accès minimum

Le « paquet d'accès minimum » comprend :

a) la gestion des demandes de capacité d'infrastructure ; et
b) le droit d'utiliser la capacité demandée telle qu'elle est accordée et, en particulier,
   (i) le droit d'utiliser les points d'aiguillage et de jonction en fonctionnement nécessaires à l'utilisation de cette capacité ;
   (ii) le contrôle du trafic, y compris la signalisation, la régulation des trains, l'expédition et la communication, ainsi que les informations sur les déplacements des trains ; et
   (iii) tous les autres renseignements nécessaires afin de mettre en place ou de faire fonctionner les services pour lesquels une capacité a été accordée.

5.2.1 Gestion des demandes de capacité d'infrastructure

Pour le réseau ferré principal, ce service fait référence aux processus décrits dans la section 4 (attribution de capacité). Ce service est fourni à la fois aux entreprises ferroviaires possédant un contrat d'accès aux voies, et aux entreprises ferroviaires potentielles.

5.2.2 Droit d'utiliser une capacité telle qu'elle est attribuée

Selon le contrat d'accès aux voies, Network Rail accorde à l'entreprise ferroviaire la permission d'utiliser les itinéraires sur la partie du réseau ferré principal spécifiée dans le contrat. Cela sous-entend l'autorisation d'utiliser les voies qui composent les itinéraires définis pour l'offre de services de transport de voyageurs et de services de fret avec les véhicules ferroviaires spécifiés dans le contrat. Pour les entreprises ferroviaires de fret, l'offre de demandes de modification générale (demandes ponctuelles) contenue dans le paragraphe 2 du Schedule 5 du Model Freight Track Access Contract (contrat-type d'accès aux voies pour le fret) permet d'offrir des services modifiés pour douze mois maximum. Cette autorisation est soumise aux « contraintes opérationnelles », au Code du réseau, à l'Engineering Access Statement et aux Timetable Planning Rules.

Network Rail se charge de la planification opérationnelle, la signalisation, la régulation des trains et la reprise du service après un incident perturbateur, ainsi que du courant de traction là où l'infrastructure possède la capacité et où l'entreprise ferroviaire le nécessite (cf. section 5.3).

La planification opérationnelle est le processus qui traduit les exigences d'accès du client en plans de fourniture de sillons horaires sûrs et fiables. Ces plans donnent ensuite naissance à des planifications horaires détaillées utilisées par le personnel de première ligne pour exploiter les voies ferrées en temps réel.

La gestion du réseau est le processus en temps réel grâce auquel Network Rail suit et contrôle le déplacement des trains sur son infrastructure, avec l'objectif principal d'optimiser l'offre de services conformément aux horaires. En cas d'incidents, les fonctions d'exploitation du réseau contrôlent et gèrent le problème, en faisant reprendre le service ferroviaire tel qu'il était prévu aussi efficacement que possible. La gestion du réseau est donc primordiale afin d'empêcher et/ou de minimiser les retards de train. Deux éléments principaux constituent l'exploitation du réseau : la signalisation et la régulation des trains.

La signalisation est le premier processus par lequel Network Rail (via des préposés aux signaux individuels) contrôle le déplacement des trains individuellement, déplacements qui doivent être effectués en accord avec la planification des trains ; et détermine quels trains sont prioritaires (lorsque des demandes viennent à entrer en conflit).

Les régulateurs surveillent le fonctionnement du réseau sur une zone plus large que celle des préposés aux signaux individuels. Ils planifient et coordonnent, en collaboration avec les entreprises ferroviaires, les modifications en temps réel des déplacements des trains, puis rétablissent les services à la suite d'incidents tels que des défaillances d'infrastructure ou de train.

5.2.3 Sites raccordés

En ce qui concerne les sites ferroviaires ne faisant pas partie du réseau ferré principal, l'offre du paquet minimum d'accès est de la responsabilité du fournisseur de service concerné.

En travaillant sur ces sites raccordés, Network Rail a tenté de rassembler sur une seule page des informations les concernant, autres que leur emplacement géographique (cf. lien ci-dessous). Les fournisseurs de service des sites raccordés ayant répondu à l'appel de Network Rail ont fourni, au minimum, les coordonnées appropriées. Ces renseignements sont disponibles pour toutes les entreprises ferroviaires, afin qu'elles puissent connaître des informations importantes telles que les heures de fonctionnement, les capacités et les possibilités.

Les informations concernant les sites raccordés sont disponibles sur notre site à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/10520.aspx

Veuillez noter que ces renseignements ont été fournis à Network Rail par des fournisseurs de service de site raccordé. Network Rail n'est pas en charge de l'exploitation de ces sites. Toute question les concernant devra donc être adressée en premier lieu au fournisseur de service concerné.

Les parties nécessitant un accès à certains sites associés (par exemple certains dépôts ou gares d'entretien courant) peuvent avoir besoin d'un contrat d'accès tel qu'il est décrit dans la section 2.1.

5.3 Accès aux voies pour les sites de service et l'offre de services

5.3.1 Accès pour les sites de service

5.3.1.1 Les gares de transport de voyageurs, leurs bâtiments et les autres sites

La Section 3.6.1 fournit davantage de renseignements concernant les gares de voyageurs présentes sur le réseau ferré. Sur plus de 2 550 gares en fonctionnement au Royaume-Uni, seules 18 des plus grandes gares sont actuellement exploitées par Network Rail.

Les gares restantes sont gérées par différentes tierces parties, habituellement une entreprise ferroviaire agissant en vertu d'un contrat de concession ferroviaire accordé par Network Rail, qui reste propriétaire de la gare.

L'entité exploitant chaque gare est appelée propriétaire du site de la gare. Les autres entreprises ferroviaires souhaitant utiliser la gare (connues sous le nom de bénéficiaires) doivent conclure un contrat d'accès avec le propriétaire du site de gare (Network Rail dans le cas des 18 gares dont elle possède la gestion et, autrement, l'entreprise ferroviaire concernée), tel que décrit dans

la section 2.1. Ces contrats régissent l'offre des commodités et des services de la gare par le propriétaire des installations, y compris la disponibilité des avant-cours, des halls et des quais de gare, les commodités non exclusivement réservées au personnel, les équipements de nettoyage et d'éclairage et l'aiguillage du train.

Ces contrats peuvent également servir à gérer d'autres services que les services habituels présents dans les gares. Si les parties ne se sont pas mises d'accord sur ces prestations alors l'ORR peut être chargé de statuer.

5.3.1.2 Terminaux de fret

Il existe de nombreux terminaux de fret raccordés au réseau ferré principal, cf. section 3.6.2. Parmi eux, certains sont la propriété de Network Rail et sont loués à des tierces parties pour leur exploitation, tandis que d'autres sont la propriété de tierces parties. Les terminaux de fret sont exploités par des sociétés privées bénéficiant d'un contrat de raccordement avec Network Rail ou bien d'arrangements équivalents qui régissent les conditions du raccordement.

L'utilisation de ces terminaux de fret doit se négocier avec le propriétaire des installations de gare mais, selon la section 2.1, lorsque l'accès est régi par le Railways Act 1993, l'ORR peut être sollicitée afin de s'assurer que ces droits d'accès ont été attribués malgré l'absence d'accord entre les parties. Lorsque l'accès ou la prestation de services est régi par l'Access and Management Regulations, il existe un droit de recours auprès de l'ORR permettant de faire appel des décisions du propriétaire du site du terminal.

5.3.1.3 Gares de triage et gares de formation de train

Les services de fret sur le réseau ferré britannique s'organisent habituellement en train-blocs, partant directement de la gare d'origine à celle de destination, sans autre classement intermédiaire avec d'autres wagons. Certaines entreprises ferroviaires de fret exploitent un petit nombre de gares de triage alors que la configuration de leurs services de distribution et de rabattement nécessite un nouveau classement des trains.

Pour obtenir davantage d'informations, veuillez vous référer à la section 3.6.3 ou contacter :

Guy Bates
Responsable du développement du fret
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
Royaume-Uni
Tél. : +44 (0)7825 37 66 99
E-mail : guy.bates@networkrail.co.uk

Si vous avez besoin de renseignements concernant l'emplacement de ces différents sites, veuillez contacter la personne concernée selon la région. Vous pouvez trouver toutes les coordonnées à la page suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/10451.aspx

La préparation et la composition du train est en général de la responsabilité des entreprises ferroviaires, qui utilisent pour cela les sites dont elles sont propriétaires ou locataires. Néanmoins, cette tâche peut aussi être effectuée sur des sites du réseau. Pour en savoir plus, veuillez vous référer à la section 3.6.3 ou contacter Guy Bates, ci-dessus.

Si vous avez besoin de renseignements sur l'emplacement de ces sites, veuillez contacter le Senior Route Freight Manager (Gestionnaire principal des itinéraires de fret) / Route Freight Manager (Gestionnaire des itinéraires de fret) concerné ; cf. section 3.6.3 (ci-dessus).

5.3.1.4 Voies d'évitement d'entreposage

Le matériel roulant qui n'est pas en service est habituellement stationné dans des sites appartenant aux entreprises ferroviaires ou loués par ces dernières. Autrement, il est possible de stationner le matériel roulant dans des voies spécifiques (« voies d'évitement d'entreposage du réseau ») sur le réseau ferré principal en vertu de droits d'accès accordés dans un contrat d'accès aux voies.

Si vous avez besoin de renseignements sur l'emplacement de ces sites, veuillez contacter le Senior Route Freight Manager (Gestionnaire des itinéraires de fret principal) / Route Freight Manager (Gestionnaire des itinéraires de fret) concerné ; cf. section 5.3.1.3.

5.3.1.5 Sites d'entretien et autres sites techniques

Il existe environ cent dépôts d'entretien léger au sein du réseau offrant des services d'entretien léger.

Bien que Network Rail soit le propriétaire de la plupart de ces dépôts, ils sont exploités par des entreprises ferroviaires ou d'autres sociétés les louant à Network Rail.[10]L'opérateur d'un dépôt est appelé propriétaire du site de dépôt. Les autres entreprises ferroviaires (connues sous le nom de bénéficiaires) souhaitant utiliser le dépôt doivent passer un contrat d'accès avec le propriétaire du site de dépôt, tel que décrit dans la section 2.1.

Vous pourrez trouver les renseignements concernant les installations raccordées dans la section 5.2.3.

5.3.1.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage

10« Les services d'entretien légers » sont définis dans la section 82(2) du Railways Act 1993 comme des services comprenant les descriptions suivantes :
(a) le ravitaillement en carburant, ou le nettoyage de l'extérieur des locomotives ou de tout autre matériel roulant ; ou
(b) la réalisation/l'exécution de tâches d'entretien sur des locomotives ou tout autre matériel roulant, normalement effectuées à intervalles réguliers de douze mois ou moins afin de préparer les locomotives ou le reste du matériel roulant pour le service.

Ils peuvent être fournis par les opérateurs des dépôts d'entretien léger (cf. section 5.3.1.5), mais ne sont pas directement fournis par Network Rail.

5.3.1.7 Ports maritimes et intérieurs

Ils peuvent être fournis par les opérateurs des sites raccordés au réseau ferré mais ne sont pas directement fournis par Network Rail.

5.3.1.8 Sites de relève

Ils peuvent être fournis par les opérateurs des sites raccordés au réseau ferré mais ne sont pas directement fournis par Network Rail.

5.3.1.9 Sites de ravitaillement en carburant

Les sites de ravitaillement en carburant peuvent être fournis par les exploitants des dépôts d'entretien léger (cf. section 5.3.1.5), mais ne sont pas directement fournis par Network Rail.

5.3.1.10 Utilisation de matériel d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant

Le courant de traction, lorsqu'il est disponible pour servir le réseau ferré principal, est fourni par Network Rail comme un élément des droits d'accès fournis en vertu des contrats d'accès aux voies et le matériel d'alimentation est offert en conséquence, afin de prendre en charge la fourniture d'alimentation. Veuillez vous référer à la section 3 pour connaître l'emplacement du matériel d'alimentation électrique sur le réseau. L'alimentation électrique destinée au courant de traction peut se présenter sous la forme d'un branchement aérien de contact ou sous la forme d'un troisième service ferroviaire, en fonction de l'emplacement (veuillez vous référer à la carte d'électrification de l'Annexe G).

5.4 Services supplémentaires

5.4.1 Courant de traction

Veuillez vous référer à la section 5.3.1.10.

5.4.2 Services destinés aux trains (chauffage préalable du train, approvisionnement en eau, gestion des eaux usées, etc.)

Les entreprises ferroviaires sont responsables de ces services pour leurs propres trains. Certains de ces services peuvent être fournis par les exploitants des dépôts d'entretien léger en tant qu'élément des sites d'entretien.

De plus, Network Rail peut fournir un accès au chauffage préalable (alimentation externe) et à l'approvisionnement en eau dans certaines de ses 18 gares, selon les termes du contrat.

5.4.3 Services destinés au transport exceptionnel et au transport de marchandises dangereuses

Network Rail peut proposer des conseils sur la façon de procéder au transport de charges exceptionnelles ou de marchandises dangereuses conformément aux règles et règlements qui sont décrits à la section 2.5 et à la section 2.6.

Pour obtenir des conseils sur le transport de charges exceptionnelles, veuillez contacter :

Stephen Walston
Access Coordinator (Coordinateur d'accès)
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
Royaume-Uni
Tél : +44 (0)20 3356 9562
E-mail : Stephen.Walston@networkrail.co.uk

Pour obtenir des conseils sur le transport de marchandises dangereuses, veuillez contacter :

Graham Goswell
Operations Principles and Standards Manager
(Gestionnaire des normes et principes d'exploitation)
Network Rail
The Quadrant:MK
Elder Gate
Milton Keynes
MK9 1EN
Royaume-Uni
Tél : +44 (0)7919 128097
E-mail : graham.goswell@networkrail.co.uk

5.4.4 Triage et autres services

Les entreprises ferroviaires sont responsables des services de triage et autres services pour leurs propres trains.

5.4.5 Approvisionnement en carburant

L'alimentation en carburant n'est pas comprise dans le paquet minimum d'accès de Network Rail.

5.5 Services auxiliaires

5.5.1 Accès au réseau de télécommunication

L'utilisation du réseau de télécommunication de Network Rail décrit dans la section 3.3.3.3 est principalement destinée aux activités contenues dans le paquet minimum d'accès.

5.5.2 Mise à disposition d'informations supplémentaires

Dans le cas où ce Document de référence du réseau ne couvre pas certaines informations relatives à Network Rail, veuillez vous référer au Stakeholder Relations code of practice (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires), disponible à l'adresse suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/1544.aspx

5.5.3 Évaluation technique du matériel roulant

Network Rail n’offre pas ce service, ce dernier peut être effectué par les propriétaires d’installations ou de dépôt concernés, cf. section 5.2.3 pour plus d'informations.

Section 6 – Redevances

6.1 Principes de tarification

Cette section établit les principes de tarification actuels pour l'accès au réseau ferré principal applicables sur la période de contrôle 5 (PC5), qui court du 1er avril 2014 au 31 mars 2019, tel que déterminé par l'ORR lors de son processus de révision périodique de 2013 appelé Final Determination (Résolution définitive).

6.2 Système de tarification

Les redevances sont définies dans les contrats d'accès aux voies par lesquels Network Rail accorde l'autorisation aux entreprises ferroviaires d'utiliser le réseau ferré principal. Ces contrats nécessitant l'approbation de l'ORR, cette approbation s'étend également aux dispositions de tarification qu'ils contiennent. Les contrats-types approuvés par l'ORR comprennent une clause autorisant l'ORR à réexaminer ces dispositions, y compris de façon périodique, à savoir généralement tous les cinq ans.

En résumé :

- L'ORR est responsable du développement du cadre de tarification et Network Rail est responsable du calcul de toutes les redevances d'accès aux voies existant au sein de ce cadre. Cependant, c'est l'ORR qui finit par déterminer le niveau de redevances d'accès aux voies et non Network Rail. Les redevances d'accès sont définies par l'ORR de sorte que, dans des conditions de marché normales et sur une période raisonnable, les revenus de Network Rail provenant de ces redevances, ajoutés au surplus apporté par d'autres activités commerciales et par les fonds publics, doivent au minimum correspondre aux dépenses engagées pour l'infrastructure ; et
- le coût de base du réseau ferré principal, après avoir pris en compte les autres sources de revenus, est couvert par des frais fixes facturés aux entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées ; et par des frais variables facturés aux entreprises ferroviaires franchisées de transport de voyageurs ou de fret et aux autres entreprises ferroviaires.

6.3 Redevances

Cette section définit les différentes redevances d'accès au réseau ferré principal. Elles sont basées sur les dispositions de tarification appliquées à la période de contrôle 5 (PC5) et déterminées par l'ORR, et seront applicables du 1er avril 2014 au 31 mars 2019.

Network Rail facture un panel de redevances d'accès aux voies aux entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs en accès libre et entreprises ferroviaires de fret. Ce panel de redevances peut inclure :

- La redevance d'utilisation variable
- La redevance d'utilisation des installations électriques
- La redevance pour le courant de traction
- La redevance pour les fuites de carburant
- La redevance pour les lignes réservées au fret
- La redevance spécifique pour le fret
- Les suppléments à la redevance d'accès
- La redevance pour la capacité
- La redevance fixe d'accès aux voies
- Les redevances supplémentaires

Ces redevances d'accès aux voies sont évoquées plus en détails dans la section 6.4 et la section 6.5.

Ces redevances d'accès aux voies s'appuient sur le paquet minimum d'accès et les Access and Management Regulations, comme indiqué dans la section 6.7 et la section 6.8.

6.3.1 Accès aux voies pour les sites de services et les offres de services évoquées dans la section 5.3

Outre les redevances d'accès aux voies, les Access and Management Regulations prévoient des droits d'accès pour les sites et l'offre de services comprenant l'utilisation des équipements électriques pour le courant de traction (lorsqu'il est disponible), des sites de ravitaillement en carburant, des gares de voyageurs (y compris les bâtiments et les autres sites), des terminaux de fret, des gares de triage, des sites de formation des trains, des voies d'évitement d'entreposage et d'entretien, ainsi que d'autres sites techniques.

Selon ces règlements, Network Rail a la possibilité de récupérer les frais en relation avec les redevances suivantes :

- La redevance à long terme pour les gares
- La redevance pour les dépôts
- Les dépenses autorisées (QX ou Qualifying Expenditure)
- La redevance du site
- Le loyer
- La redevance environnementale
- La redevance de rareté
- La redevance de réservation.

Ces redevances sont évoquées plus en détails dans la section 6.5. Network Rail applique également un régime d'amélioration du rendement (via une redevance sur les annulations), qui est présenté dans la section 6.6.

6.4 Redevances d'accès aux voies

Cette section détaille les redevances d'accès aux voies que Network Rail perçoit sur les entreprises ferroviaires pour le transport de voyageurs franchisées, sur les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs en accès libre et sur les entreprises ferroviaires de fret.

Les redevances de la PC5, qui seront en vigueur du 1er avril 2014 au 31 mars 2019, sont disponibles sur la page consacrée aux redevances du site internet de Network Rail.

Redevance d'utilisation variable

L'objectif de la redevance d'utilisation variable est de permettre à Network Rail d'amortir les coûts d'exploitation, d'entretien et de rénovation qui fluctuent avec le trafic. En termes économiques, elle reflète le coût marginal à court terme et ne reflète donc pas le coût de la mise à disposition ou de la modification du potentiel ou des capacités du réseau. La redevance d'utilisation variable est payée par les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées, les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs en accès libre et les entreprises ferroviaires de fret.

La redevance d'utilisation variable est calculée selon une analyse ascendante des coûts marginaux de Network Rail. En premier lieu, il s'agit d'établir le total des coûts variables associés à l'intégralité du trafic sur le réseau. Puis, ces coûts sont répartis entre les véhicules individuels en fonction de leur propension à entraîner des dommages sur le réseau. Cette propension est établie à partir d'une analyse des causes de l'usure normale du réseau et des caractéristiques relatives aux différents types de matériel roulant.

Le coût d'entretien et de rénovation des voies varie selon la charge par essieu, la vitesse, la masse non suspendue et la rigidité dans les mouvements de lacet. Plus la charge par essieu, la vitesse, la masse non suspendue et la rigidité du lacet d'un véhicule sont élevés, plus les coûts d'entretien et de rénovation consécutifs seront élevés. En tant que telle, la redevance d'utilisation variable reflète ces caractéristiques.

Les redevances d'utilisation variables pour le transport de voyageur et de fret sont calculées respectivement en pence par véhicule-mile et en livre par tonne-mile brute. Les taux de redevance pour chaque type de véhicule s'appliquent sur l'ensemble du territoire national, car il n'existe pour l'instant pas de différence selon la zone ou la région.

Pour les besoins des entreprises ferroviaires, Network Rail peut établir, à l'aide des informations suivantes, une estimation de cette redevance pour un nouveau type de véhicule :

- le poids à vide
- le nombre d'essieux
- la masse non suspendue
- la rigidité dans les mouvements de lacet
- la vitesse maximale ou vitesse de fonctionnement du véhicule
- le nombre de places (uniquement pour les véhicules transportant des voyageurs)
- la Ride Force Count (quantification de l'ondulation de force, uniquement pour les véhicules de fret)
- le poids en opération (véhicules de fret uniquement)

Bien que la base du calcul de la redevance d'utilisation variable des véhicules destinés au fret soit similaire à celle des véhicules transportant des voyageurs, il existe certaines différences clés.

Premièrement, pour les wagons destinés au fret, des ajustements sont effectués au niveau de la redevance d'utilisation variable afin de traduire la « bonne adaptabilité » du type de suspension/de bogie sur la voie. Le but de cet ajustement est de promouvoir l'utilisation de types de suspension/bogie bien adaptés à la voie, ce qui permettra de réduire les coûts d'infrastructure. Cet ajustement varie entre une réduction de 14,2 % et une augmentation de 9,8 % et se calcule sur la base de la Ride Force Count d'un wagon de fret spécifique. La Ride Force Count est une unité développée pour fournir une évaluation quantitative de la bonne adaptabilité d'un type de suspension/bogie à la voie, à la suite d'une modélisation des forces dynamiques du véhicule. L'introduction de la méthode de calcul de la Ride Force Count est nouvelle pour la PC5. Elle remplace la méthode précédente qui plaçait chaque wagon de fret dans un « groupe de suspension » basé sur une description qualitative du type de suspension/bogie du wagon. L'avantage essentiel de l'introduction de cette nouvelle méthode de calcul est la suppression du critère de subjectivité associé à la précédente approche (l'ajustement de la redevance est désormais basé sur une valeur quantitative de la Ride Force Count définitive plutôt que sur une description qualitative des types de suspension/bogie).

Deuxièmement, la redevance d'utilisation variable des véhicules de fret varie en fonction du type de marchandise transporté. En effet, la vitesse de fonctionnement ou le poids en opération d'un véhicule de fret peut varier considérablement en fonction du type de marchandise transporté, et cet élément est répercuté dans la redevance d'utilisation variable. La liste des types de marchandise de fret utilisée à des fins de tarification est exposée ci-dessous :

- biomasse
- produits chimiques
- carburant provenant du secteur d'approvisionnement en électricité
- carburant provenant d'une autre source
- matériaux de construction
- automobiles destinées au secteur national
- transport intermodal destiné au secteur national
- ordures ménagères
- matériel de remorquage d'ingénierie
- matériel d'entreprise
- automobiles européennes
- matériel européen conventionnel
- transport intermodal européen
- marchandises générales
- minéraux industriels
- minerai de fer
- courrier et logistique à valeur ajoutée
- pétrole
- services postaux
- acier.

La redevance d'utilisation variable est indexée annuellement sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevance d'utilisation des installations électriques

L'objectif de la redevance pour l'utilisation des installations électriques est de récupérer les coûts variables d'entretien et de rénovation liés aux installations électriques de Network Rail, par exemple le réseau LAC (lignes aériennes) et le réseau DC (« troisième rail »).

La redevance a été calculée par Network Rail à l'aide d'une estimation en pourcentage de la variation des coûts d'électrification. La redevance est payée par les entreprises ferroviaires utilisant des véhicules électrifiés à raison d'un penny par mile parcouru par véhicule électrifié (ou une livre par tonne-mile brute pour les opérateurs de fret). Il existe des taux distincts pour les véhicules exploitant le réseau DC (« troisième rail ») et les véhicules exploitant le réseau LAC (lignes aériennes).

La redevance d'utilisation des installations électriques est annuellement indexée sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevance pour le courant de traction (EC4T)

Network Rail achète l'électricité au nom des entreprises ferroviaires qui l'utilisent pour alimenter leurs services de trains électrifiés. Les entreprises ferroviaires paient la redevance pour le courant de traction afin de couvrir les coûts du courant de traction. Le niveau de la redevance dépend du prix de l'électricité, de l'électricité consommée (cela peut être calculé via des taux de consommation modélisés (kWh par train-mile ou par tonne-mile brute pour les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs ou de fret respectivement) ou via la consommation mesurée en kWh), des pertes de réseau et des miles de véhicule électrifié exploités.

Les entreprises ferroviaires (de transport de voyageurs et de fret) peuvent choisir leur stratégie d'approvisionnement (y compris choisir l'option de bloquer les tarifs) via le contrat de Network Rail avec son fournisseur d'électricité.

La formule suivante définit le modèle de calcul des frais de traction électrique :

Frais EC4T (Énergie électrique de traction) (£) = miles de voie électrifiée x consommation modélisée d'électricité de traction (kWh/mile ferroviaire) x tarif (pence/kWh)

La mesure On-train metering (OTM ou mesure à bord du train) permet aux entreprises ferroviaires de payer leur utilisation exacte de courant de traction, en fonction de leurs données de consommation de courant de traction, plutôt que des taux de consommation de courant de traction modélisés.

La formule suivante définit la mesure de la redevance pour le courant de traction :

Frais EC4T(£) = (consommation d'électricité (kWh) x (1+% augmentation des pertes) – électricité générée par le moteur (kWh)) x (1+% augmentation des pertes)) x tarif (pence/kWh)

Les tarifs du courant de traction sont composés du tarif de « l'énergie » et du tarif de « l'approvisionnement ». Les tarifs de « l'approvisionnement » varient selon les zones géographiques ou les Electricity Supply Tariff Areas (ESTA ou zones de tarification de l'approvisionnement en électricité), ainsi que selon neuf plages de saisons et d'heures du jour. La redevance est facturée à chaque exercice comptable. Les tarifs de « l'énergie » sont déterminés par le prix de l'énergie achetée auprès du fournisseur.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire qui choisit les taux de consommation du courant de traction modélisés utilise le freinage dynamique, elle peut opter pour une remise sur la redevance. Cette remise répercute les économies issues de la consommation nette d'électricité réduite.

À l'issue de chaque exercice financier, un rapprochement des volumes permet de comparer la consommation estimée et la consommation réelle d'électricité de chacune des ESTA. Cette régularisation sert ensuite à calculer des remises ou des frais supplémentaires facturés aux entreprises ferroviaires. Ce processus permet de prendre en compte l'intégralité de la consommation. Les entreprises ferroviaires qui utilisent les données mesurées ou exploitent des services d'affrètement ne participent pas à la comparaison des volumes. Les entreprises ferroviaires qui sont facturées selon la mesure OTM ne participent pas à la comparaison des volumes de fin d'année.

À la suite de la comparaison des volumes, une régularisation des coûts est réalisée. Cela permet de faire correspondre les tarifs de l'électricité facturés au coût réel pour Network Rail. Alors que la majorité des tarifs sont fixes, les tarifs d'approvisionnement varient souvent en fonction de la demande, particulièrement aux heures de pointe. La comparaison des coûts garantit que toutes les entreprises ferroviaires paient la totalité du coût de l'électricité, mis à part les services d'affrètement, qui sont exclus de la comparaison des coûts.

Redevance pour les fuites de carburant

La redevance pour les fuites de carburant est facturée aux entreprises de fret transportant du carburant. Elle est conçue pour prendre en compte l'impact financier des fuites de carburant sur les coûts d'entretien et de rénovation des infrastructures ferroviaires.

Les coûts attribuables au carburant proviennent des frais de nettoyage et de retard attribués aux défaillances, des tâches préventives au niveau des défaillances répétées, de la durée de vie réduite des aiguillages et des passages à niveau et de la durée de vie réduite des voies des lignes simples.

La redevance pour les fuites de carburant est annuellement indexée sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevance pour les lignes réservées au fret

L'objectif de la redevance pour les lignes réservées au fret est de contribuer à récupérer les coûts fixes associés aux lignes destinées uniquement au fret (lignes uniquement utilisées par des entreprises ferroviaires de fret). Conformément à la législation en vigueur, cette redevance est uniquement prélevée sur les segments du marché de fret que l'ORR considère capables d'en supporter le coût.

Pendant la PC5, la redevance ne sera facturée que pour le trafic transportant du carburant pour le secteur d'approvisionnement en électricité, du combustible nucléaire irradié et du minerai de fer. Cette redevance est payée par les entreprises ferroviaires en tant que majoration sur la redevance d'utilisation variable.

La redevance pour les lignes réservées au fret est annuellement indexée sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevance spécifique pour le fret

La redevance spécifique pour le fret est une nouvelle redevance introduite pour la PC5. Son objectif est de contribuer à récupérer les coûts évitables liés au fret (c'est-à-dire les coûts qui pourraient être évités s'il n'y avait pas de trafic de fret sur le réseau), qui ne sont pas couverts par d'autres redevances d'accès aux voies du fret. Conformément à la législation en vigueur, cette redevance est uniquement facturée pour les segments du marché que l'ORR considère capables d'en supporter le coût. De plus, pour être également conforme à la redevance pour les lignes réservées au fret, cette redevance ne sera facturée pendant la PC5 que pour le trafic transportant du carburant pour le secteur d'approvisionnement en électricité, du combustible nucléaire irradié et du minerai de fer. Cette redevance est payée par les entreprises ferroviaires en tant que majoration sur la redevance d'utilisation variable.

Suppléments à la redevance d'accès

Les suppléments à la redevance d'accès répondent au coût incombant à Network Rail pour compenser les perturbations provoquées par un volume optimal d'occupations (ou restrictions d'utilisation) sur le réseau ferré. Cette redevance est payée par les entreprises ferroviaires franchisées et certaines entreprises ferroviaires en accès libre. Le régime d'amélioration du rendement pour les entreprises ferroviaires de fret et d'affrètement prévoit également des suppléments à la redevance d'accès. Dans ce cas, ils sont payables en échange d'une limitation sur les paiements effectués via le régime d'amélioration du rendement.

Les entreprises ferroviaires encourent des coûts et des pertes lorsque des occupations perturbatrices pour des travaux d'ingénierie ont lieu sur les voies ferrées. L'Annexe 4 des contrats d'accès aux voies établit les dispositions selon lesquelles Network Rail dédommage les entreprises ferroviaires pour ces coûts et ces pertes.

Un certain niveau de perturbations liées à des travaux d'ingénierie est considéré comme inévitable sur un réseau ferré opérationnel. Network Rail reçoit des fonds pour verser des dédommagements, jusqu'à un niveau efficace établi par l'ORR, via le paiement des suppléments à la redevance d'accès.

Au moment de planifier ses travaux d'ingénierie, Network Rail est donc encouragée à prendre en compte l'impact financier des perturbations liées à l'ingénierie sur les exploitants et à développer des plans d'accès pour l'ingénierie évitant d'ajouter des frais dépassant le niveau d'efficacité pour lequel la société reçoit des financements. Network Rail peut aussi maintenir ces coûts à un minimum, en avertissant les exploitants des perturbations à venir suffisamment à l'avance. Elle recevra pour cela une réduction sur les paiements standard de l'Annexe 4.

Le paiement du supplément à la redevance d'accès permet aux entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées (ainsi qu'aux entreprises ferroviaires en accès libre qui choisissent de recevoir un dédommagement complet pour les perturbations liées à l'ingénierie) de recevoir un dédommagement, calculé selon une formule, pour les pertes de revenus liées aux occupations pour des travaux d'ingénierie. Elles peuvent également négocier un dédommagement dans certains cas pour des perturbations plus graves ; par exemple des occupations durant plusieurs jours, ou bien dans le cas où des occupations répétées et régulières ont mené à une augmentation considérable des coûts et à des pertes importantes pour l'exploitant.

Par défaut, les entreprises ferroviaires en accès libre (voyageurs et fret) ne paient pas le supplément à la redevance d'accès mais reçoivent un dédommagement pour les perturbations les plus importantes qu'elles subissent. Elles peuvent négocier avec Network Rail un arrangement similaire aux suppléments à la redevance d'accès si elles le souhaitent.

Les suppléments à la redevance d'accès sont annuellement indexés sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevance pour la capacité

L'objectif de la redevance pour la capacité est le recouvrement des coûts supplémentaires du programme d'amélioration du rendement qui varient en fonction des augmentations de trafic sur le réseau. Ces coûts surviennent lorsque, avec l'augmentation de la fréquentation du réseau, il est de plus en plus difficile pour Network Rail de rattraper les incidents liés au retard. Ces coûts varient sur le réseau en fonction des heures, c'est-à-dire selon l'utilisation de la capacité.

Pour les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs, cette redevance est calculée en convertissant la moyenne des données par région et par zone horaire en un taux moyen par code de service (ensemble de services particulier). Les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées reçoivent 33 % de remise le samedi et le dimanche.

Au cours de l'année, les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs en accès libre paient une redevance équivalente aux niveaux de redevance pour la capacité de la PC4 sur le trafic existant (qui fait office de ligne de base financière). 25 % de remise sont appliqués le samedi et le dimanche. À la fin de l'année, une comparaison (« nettoyage ») est effectuée, au cours de laquelle les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs en accès libre paient un taux habituellement plus élevé, le taux « nettoyé », sur le trafic dépassant la ligne de base. Une remise de 33 % est appliquée au taux nettoyé pour le samedi et le dimanche.

Pour les entreprises ferroviaires de fret, un taux moyen unique est facturé pour le trafic en jours de semaine et pour tous les exploitants, codes de service et marchandises. 25 % de remise sont appliqués le samedi et le dimanche. Les entreprises ferroviaires de fret paient une redevance équivalente aux niveaux de redevance de la PC4 sur le trafic existant (qui fait office de ligne de base financière). Une ligne de base distincte est établie pour chacun des trois groupes de marchandises principaux : le transport de carburant, le transport intermodal et le transport divers. Les entreprises ferroviaires de fret paient l'équivalent d'un taux plus élevé, appelé le taux nettoyé, sur le trafic dépassant la ligne de base pour le type de marchandise en question, pour lequel 33 % de remise sont accordés les samedi et dimanche. Le taux nettoyé est appliqué à la suite d'une révision de fin d'année, réparti sur les exploitants de fret selon leur part de kilométrage pour le groupe de marchandises concerné.

Pour les entreprises ferroviaires d'affrètement, un taux moyen unique est appliqué à tous les exploitants et pour tous les codes de service. Les entreprises ferroviaires d'affrètement paient une redevance correspondant à la redevance de la PC4 des entreprises ferroviaires de fret sur le trafic existant (qui fait office de ligne de base kilométrique). 25 % de remise sont appliqués le samedi et le dimanche. Les entreprises ferroviaires d'affrètement paient un taux plus élevé, appelé le taux nettoyé, sur le trafic dépassant la ligne de base, pour lequel une remise de 33 % est appliquée les samedi et dimanche. Le taux nettoyé est appliqué à la suite d'une révision de fin d'année, réparti sur tous les exploitants d'affrètement selon leur part de kilométrage de train pour le groupe de marchandises concerné.

La redevance pour la capacité est annuellement indexée sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevance fixe d'accès aux voies

L'objectif de la redevance fixe d'accès aux voies est de constituer le financement restant de Network Rail après avoir pris en compte les revenus prévus issus de la redevance variable d'accès aux voies, de la redevance à long terme pour les gares, des subventions du réseau et des autres revenus de redevance unique. La redevance fixe d'accès aux voies est payable par les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées sur une base calculée par exploitant.

La redevance fixe d'accès aux voies est calculée de la façon suivante : il s'agit d'attribuer les revenus nets nécessaires à Network Rail (à savoir les revenus nécessaires sur la période de contrôle donnée après avoir pris en compte les revenus attendus des redevances, d'autres redevance uniques et des subventions du réseau) aux itinéraires, puis de diviser ces coûts entre les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées à l'aide d'outils de mesure du trafic appropriés aux coûts alloués (par exemple les véhicule-miles, le tonnage, les miles par train, etc.). Ce calcul est réalisé séparément pour l'Angleterre et le pays de Galle, et pour l'Écosse. En effet, le besoin de revenus nets en Écosse est récupéré via la franchise écossaise. La redevance fixe d'accès aux voies s'applique uniquement aux entreprises ferroviaires de transport de voyageurs franchisées. La redevance fixe d'accès aux voies est établie pour cinq ans et est payable en plusieurs acomptes égaux lors de chaque exercice comptable. La redevance fixe d'accès aux voies étant basée sur un calcul résiduel, elle ne couvre pas certains éléments de coûts précis contrairement à d'autres redevances. La redevance fixe d'accès aux voies est annuellement indexée sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Redevances supplémentaires

L'ORR autorise le prélèvement de redevances supplémentaires si, par exemple, un poste d'aiguillage doit être ouvert spécifiquement en dehors des heures établies par les Timetable Planning Rules, afin de prendre en charge un ou plusieurs nouveaux services. Ces redevances sont convenues au cas par cas et détaillées dans le contrat d'accès aux voies de l'entreprise ferroviaire concernée.

6.5 Redevance d'accès aux voies – Partie 2 – Accès aux voies pour les sites de services et les offres de services

En ce qui concerne les gares exploitées par Network Rail (gares gérées) ou celles qui sont louées aux exploitants (gares franchisées), les redevances sont appliquées en fonction des conditions des contrats d'accès aux gares et des franchises par lesquelles les entreprises ferroviaires sont liées à Network Rail.

Redevance à long terme pour les gares

La redevance à long terme pour les gares est payable sur toutes les gares ferroviaires réglementées britanniques (qu'elles soient gérées par des entreprises ferroviaires ou directement par Network Rail). La redevance permet à Network Rail de récupérer les dépenses d'entretien, de rénovation et de réparation (maintenance, renewal and repair ou MRR) associées à toutes les gares qu'elle possède.

La redevance à long terme pour les gares est réglementée et définie par l'ORR pour chaque période de contrôle. Lors de son processus de révision périodique de 2013 (PR13), l'ORR a déterminé le niveau de revenus issus de la redevance à long terme pour les gares de 2014 à 2019, revenus servant à récupérer son estimation des actifs immobiliers opérationnels efficaces de Network Rail et des dépenses MRR des systèmes de renseignement et de surveillance de la gare (Station Information and Surveillance Systems ou SISS) associés à ces gares. L'intégration des coûts MRR du SISS dans la redevance à long terme a été introduite pour la PC5.

Dans les gares franchisées, la redevance est payée par tous les exploitants ferroviaires s'arrêtant dans une gare (par rapport au nombre de départs de véhicule) à l'entreprise ferroviaire qui gère la gare. Elle est ensuite reversée à Network Rail. La redevance doit être considérée

dans le contexte du portefeuille entier des gares gérées par des entreprises ferroviaires individuelles. En effet, elle est censée fournir une prévision raisonnable des attentes de l'ORR quant aux dépenses MRR de rendement effectuées par Network Rail pendant la période de contrôle au niveau du portefeuille. La redevance est attribuée individuellement aux gares franchisées sur la base de la part des dépenses MRR à long terme (35 ans) de chaque gare, sur tout le portefeuille de l'exploitant ferroviaire.

Lorsque Network Rail gère une gare, les entreprises ferroviaires paient la redevance à long terme directement à Network Rail, en fonction du nombre de départs de véhicules effectués à cette même gare. Afin de calculer la redevance à long terme sur chaque gare gérée, une prévision des dépenses MRR sur les actifs immobiliers opérationnels et du SISS est calculée en moyenne sur des périodes de 100 et de 35 ans respectivement.

Les redevances à long terme pour les gares franchisées et les gares gérées sont fixées pour la période de contrôle, prélevées sur une base annuelle et augmentées chaque année pour suivre l'indice des prix de détail.

Redevance de site

La redevance de site compense les coûts de toute amélioration de gare financée par Network Rail à la demande d'un exploitant ou d'un utilisateur. La redevance est payée par la partie requérante (et son successeur le cas échéant) sur une période spécifique et définie dans les Station Access Conditions (conditions d'accès à la gare) de la gare dans laquelle l'amélioration a été réalisée. Des coûts récurrents et croissants résultant de l'amélioration (par exemple pour l'exploitation, l'entretien ou la rénovation de l'actif pendant la période de rénovation) peuvent également être inclus dans la redevance de site. Network Rail doit offrir un prix fixe pour la compensation de ces coûts récurrents sur la période de rénovation. Le mode de calcul de cette redevance est expliqué dans les documents d'orientation de l'ORR. Le taux de retour que Network Rail est autorisé à facturer reste défini par l'ORR dans sa révision périodique. Pendant la PC5, le taux de retour autorisé pour la redevance de site est fixé à 4,93 %.

Loyer

Le loyer est payé par les exploitants de gare selon les conditions de la location de la gare ; il n'est pas réglementé par l'ORR. Le loyer fournit à Network Rail, propriétaire de l'actif, une part des revenus touchés par l'exploitant et provenant des activités commerciales de la gare telles que les commerces et la publicité. Bien que le loyer soit indexé sur l'indice des prix de détail, il n'existe aucun processus officiel de révision ou de nouveau calcul du loyer permettant de répercuter les variations du niveau de l'activité commerciale ou la croissance des revenus dans les gares.

Dépenses autorisées (Qualifying Expenditure ou QX) des gares

Les QX couvrent les coûts d'exploitation des commodités disponibles dans les gares gérées, telles que le nettoyage de la gare, la collecte et le traitement des déchets, l'assurance, les services publics et la mise à disposition de personnel compétent et correctement formé. Ces dépenses comprennent un élément fixe négocié avec les entreprises ferroviaires pour la période de contrôle et un élément de frais de gestion, prélevé en pourcentage de la redevance QX fixée et couvrant les coûts centraux et les frais généraux indirects dus au fonctionnement des gares gérées. Les frais de gestion QX comprennent aussi un bénéfice, ayant pour but de couvrir le risque associé à l'offre de services adaptés aux dépenses autorisées dans les gares gérées sur la base d'un accord ferme. L'ORR ne réglemente que les frais de gestion dans le cadre des dépenses autorisées.

Les QX sont fixées pour cinq ans, avec un élément de la redevance variant chaque année selon le facteur IPD-x, dans lequel x est l'objectif de rendement établi pour chaque gare (le cas échéant). Le but est de fournir aux entreprises ferroviaires une garantie sur le montant qu'elles paieront sur une période de cinq ans et d'encourager Network Rail à améliorer son rapport coûts/avantages sur les services qu'elle offre et qu'elle acquiert auprès de tierces parties dans les gares gérées.

Lorsque les exploitants ferroviaires occupent exclusivement un certain espace dans une gare gérée, cette occupation peut être soumise à des locations individuelles. Les redevances comprises dans ces locations ne sont pas réglementées. Une redevance supplémentaire peut être facturée si une entreprise ferroviaire a exigé des services spécifiques.

Redevance pour les dépôts

Network Rail prélève également une redevance pour les dépôts qu'elle loue aux exploitants de dépôt. Les exploitants de dépôts sont soit des entreprises ferroviaires, soit des entreprises spécialisées dans l'entretien des trains.

Network Rail loue des dépôts d'entretien courant à des exploitants de dépôt. L'exploitant de dépôt verse à Network Rail un loyer pour le site, qui est généralement divisé entre la location du matériel et la location des bâtiments. Les loyers payés par l'exploitant de dépôt sont soumis à des révisions, servant en général à établir une comparaison avec la valeur normale du marché des sites industriels à proximité (pour les terrains et les bâtiments), avec un modèle de coût amorti pour les usines et le matériel, ou avec une méthode d'indexation. La redevance pour les dépôts n'est pas réglementée par l'ORR.

Si une amélioration autofinancée est réalisée au dépôt, l'exploitant du dépôt paiera également une redevance de site calculée de la même manière que la redevance de site de la gare. Ces redevances sont définies dans les conditions d'accès aux dépôts et sont soumises à réglementation.

Redevance environnementale

Tout comme il n'existe pas à l'heure actuelle de redevance environnementale applicable aux autres moyens de transport nationaux au Royaume-Uni, les redevances d'accès aux voies n'incluent pas de redevance environnementale (cf. Article 7.5 de la Directive

2001/14/CE). Cependant, la partie E du Code du réseau prévoit le recouvrement des coûts liés aux problèmes environnementaux découlant des activités des entreprises ferroviaires. Les remises, si elles sont accordées, doivent être conformes à l'Article 9. Elles sont détaillées plus loin dans cette section. L'Article 10 permet aux États membres de mettre en place des programmes de compensation pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui sont liés aux coûts visiblement non assumés sur l'environnement, au coût des accidents et à celui de l'infrastructure des moyens de transport en concurrence, dans la mesure où ces coûts ne dépassent pas les coûts équivalents des rails. Aucun programme de ce type visant à réduire les redevances d'accès n'a été mis en place au Royaume-Uni, mais les sites web du Department for Transport (ministère des Transports britanniques) et Transport Scotland (ministère des Transports écossais) présentent les subventions pouvant faire office de compensation, en termes de redevances d'accès aux voies ou de coût des installations ferroviaires, au regard des avantages environnementaux du transport ferroviaire de fret.

Redevance de rareté

Les dispositions actuelles de tarification n'incluent aucune redevance de rareté.

Redevance de réservation

Il n'existe à l'heure actuelle aucune redevance de réservation standard.

6.6 Programme d'amélioration du rendement

Le secteur ferroviaire britannique utilise un programme d'amélioration du rendement, encourageant Network Rail et les entreprises ferroviaires à améliorer leurs performances en réduisant les minutes de retard et les annulations. Les détails de ce programme sont inclus dans le contrat d'accès aux voies (Annexe 8 du contrat-type) de chaque entreprise ferroviaire. Dans la plupart des cas, un modèle d'accord standard est appliqué, bien que des accords sur mesure soient possibles. L'Annexe 8 établit un cadre selon lequel une compensation est versée par l'une des parties si les performances du train ou du réseau ne satisfont pas les niveaux de référence fixés conformément aux objectifs de résultat réglementés. Les parties peuvent recevoir des bonus si elles montrent des performances supérieures aux niveaux de référence fixés. Le programme d'amélioration du rendement encourage ainsi les deux parties (Network Rail et les exploitants ferroviaires) à améliorer leurs performances. Ce programme est mis en œuvre via des sommes liquidées, dédommageant les entreprises ferroviaires pour l'effet marginal sur leurs futures recettes des modifications des performances causées par Network Rail.

Les objectifs de référence pour Network Rail, les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs, d'affrètement et de fret sont fixés à des niveaux réalistes bien qu'exigeants pour toutes les parties. Si Network Rail et les entreprises ferroviaires présentent des performances à leur niveau de référence respectif, alors aucun versement ne sera effectué selon l'Annexe 8. Le niveau de référence de l'exploitant de fret est basé sur les performances moyennes de fret et est commun à toutes les entreprises ferroviaires de fret. Le niveau de référence de l'exploitant d'affrètement est également basé sur les performances moyennes d'affrètement et est commun à toutes les entreprises ferroviaires d'affrètement.

Alors que les entreprises ferroviaires franchisées sont encouragées à améliorer leurs performances, ce généralement via leur contrat de franchise, selon l'Annexe 8 du contrat d'accès aux voies, les entreprises ferroviaires paient également pour les retards qu'elles causent. Elles ne paient pas directement les autres exploitants ayant souffert des répercussions de leurs perturbations, elles paient uniquement Network Rail car elles sont contractuellement engagées avec la société. En retour, Network Rail paie l'entreprise ferroviaire touchée. Ainsi, sur le long terme et au niveau national, il est admis que Network Rail reste neutre face à l'impact de ces responsabilités consécutives. Cela encourage ainsi Network Rail à prendre en charge l'impact des retards à répétition.

Les entreprises ferroviaires ont également la possibilité de réclamer un dédommagement supplémentaire auprès de Network Rail si celle-ci présente de mauvaises performances sur une période prolongée. La limite des performances est évaluée à 10 % de moins que l'objectif de référence sur une moyenne annuelle variable.

Les entreprises de fret et d'affrètement peuvent également choisir un plafond d'incidents en échange du versement des suppléments à la redevance d'accès. Cela offre à l'entreprise ferroviaire la garantie de sa responsabilité totale pour chaque incident se produisant dans le cadre du programme d'amélioration du rendement. Les entreprises ferroviaires de fret et d'affrètement possèdent aussi des plafonds d'incidents annuels qui limitent leur responsabilité au sein du programme d'amélioration du rendement sur la base d'une année.

Pour les entreprises ferroviaires de fret, les taux de paiement de Network Rail et de l'exploitant de fret sont communs à tous les exploitants de fret car ils reflètent le coût encouru par ces derniers, résultant des retards et des annulations, et le coût imposé à Network Rail à la suite des retards d'une tierce partie. Pour les entreprises ferroviaires d'affrètement, les taux de paiement de Network Rail et de l'exploitant d'affrètement sont communs à tous les exploitants d'affrètement, tout comme dans le programme d'amélioration du rendement de fret.

Vous pourrez trouver davantage d'informations sur le programme d'amélioration du rendement, via les critères et les procédures d'approbation des contrats d'accès aux voies de l'ORR, disponibles à la page suivante :

http://orr.gov.uk/what-and-how-we-regulate/track-access/criteria-and-procedures-for-the-approval-of-track-access-contracts

6.7 Paquet minimum d'accès

Le paquet minimum d'accès est un ensemble de services décrit à la section 5. Il montre dans quelle mesure Network Rail fait office de fournisseur approprié pour les services liés au réseau que la société exploite.

Selon les Access and Management Regulations, les redevances pour le paquet minimum d'accès et l'accès aux voies pour certains sites de services doivent être fixées à un montant résultant directement de l'exploitation du service.

En ce qui concerne la gestion des demandes de capacité d'infrastructure, les dispositions de tarification de Network Rail sont détaillées dans les sections 4 et 7 de notre Stakeholder Relations Code of Practice (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires), disponible à la page suivante :

http://www.networkrail.co.uk/aspx/1544.aspx

La fourniture de courant de traction engendre une redevance pour le courant de traction selon le contrat-type d'accès aux voies.

Les conditions d'attribution d'une capacité d'infrastructure (qui comprennent en particulier l'utilisation des voies, l'avantage de la régulation du trafic et d'autres informations nécessaires) sont intégrées au contrat d'accès aux voies accordé par Network Rail, et aux principes des dispositions de tarification.

Dans le cas où Network Rail est le fournisseur approprié de ces services, il devra normalement fournir ces services dans le cadre d'un contrat d'accès aux voies conforme aux principes de tarification définis dans la section 6.1.

En ce qui concerne les sites ne faisant pas partie du réseau ferré principal exploité par Network Rail, les principes de tarification sont déterminés par le fournisseur de service concerné, toujours dans le cadre légal décrit dans la section 2.1. Veuillez consulter la section 5 et les informations concernant les sites raccordés.

6.8 Access and Management Regulations (Réglementations relatives à l'accès et à la gestion)

6.8.1 Accès aux voies pour les sites de services et les offres de services évoquées à la section 5.3

Selon le Règlement 7(5) de l'Access and Management Regulations, lorsque le GI ou fournisseur de service propose certains services, ceux-ci doivent être fournis à un candidat qui en fait la demande en vertu des Règlements. Lesdits services peuvent inclure le courant de traction, le chauffage préalable des trains de voyageurs, l'approvisionnement de certains carburants, le triage ainsi que d'autres services, et la fourniture de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et pour l'accompagnement de l'exploitation de trains à charge excessive.

Dans le cas où une entreprise nécessite l'accès à des sites ne faisant pas partie du réseau exploité par Network Rail, elle devra obtenir les droits d'accès sur ce réseau et les dispositions de tarification applicables à celui-ci suivront les principes déterminés par le fournisseur de service concerné, dans le cadre légal décrit dans la section 1.3.

En ce qui concerne les services fournis dans les gares, l'offre des commodités et des services habituels par le propriétaire des installations de gare est soumise aux dispositions contractuelles définies dans la section 5.3.3 et les tarifs sont négociés dans le cadre de ces dispositions. Les redevances sont généralement considérées comme un coût « nouveau », soumis à une estimation à l'avance, mais il est également possible de s'accorder sur des redevances fixes.

6.8.2 Services auxiliaires

Dans la mesure où Network Rail fournit des services auxiliaires, pouvant inclure l'accès à son réseau de télécommunication et la mise à disposition d'informations supplémentaires, ces derniers tombent sous le coup des dispositions d'un contrat d'accès aux voies et les principes de tarification sont définis en vertu de la section 6.1. Dans le cas contraire, les principes sont définis dans les sections 2 et 3 de notre Stakeholder Code of Practice approuvé par l'ORR dans le cadre de notre licence de réseau.

Si vous souhaitez obtenir davantage de renseignements sur les services auxiliaires, veuillez consulter la section 5.5.

6.8.3 Services supplémentaires

Les services supplémentaires sont détaillés dans la section 5.4 et ne sont généralement pas fournis par Network Rail. Si ces services sont fournis par d'autres fournisseurs de service présents sur les sites associés au réseau ferré principal ou liés à ce dernier, veuillez consulter les informations sur les sites raccordés.

6.9 Dispositions de facturation

Toutes les entreprises ferroviaires exploitant le réseau ferré principal seront en relation, pour les questions commerciales, avec un responsable des relations client (Customer Relationship Executive ou CRE) nommé par Network Rail.

Le CRE de Network Rail est responsable du recouvrement des sommes d'argent que les entreprises ferroviaires doivent à Network Rail, dont la plupart sont détaillées dans le contrat d'accès aux voies spécifique à chacune. En cas de non-paiement, plusieurs recours sont possibles, tels que des intérêts, la suspension du contrat ou sa résiliation. Toutes les factures sont envoyées aux entreprises ferroviaires via les Network Rail Shared Services (Services partagés de Network Rail) et sont généralement émises de façon régulière (toutes les quatre semaines).

Section 7 - Annexes

Annexe A – Redevances PC5

Annexe B – Calendrier des dates, processus d'établissement des horaires

Annexe C– Sites techniques

Annexe D – Spécifications du réseau et d'itinéraires

Annexe E – Itinéraires stratégiques

Annexe F – Déclivités des capacités d'itinéraires

Annexe G – Déploiement de l'électrification sur le réseau

Annexe H – Déploiement des systèmes GSM-R sur le réseau

Annexe I – Écarts entre la capacité réelle et la capacité déclarée identifiés par l'Infrastructure Capability Programme (Programme de capacité de l'infrastructure)

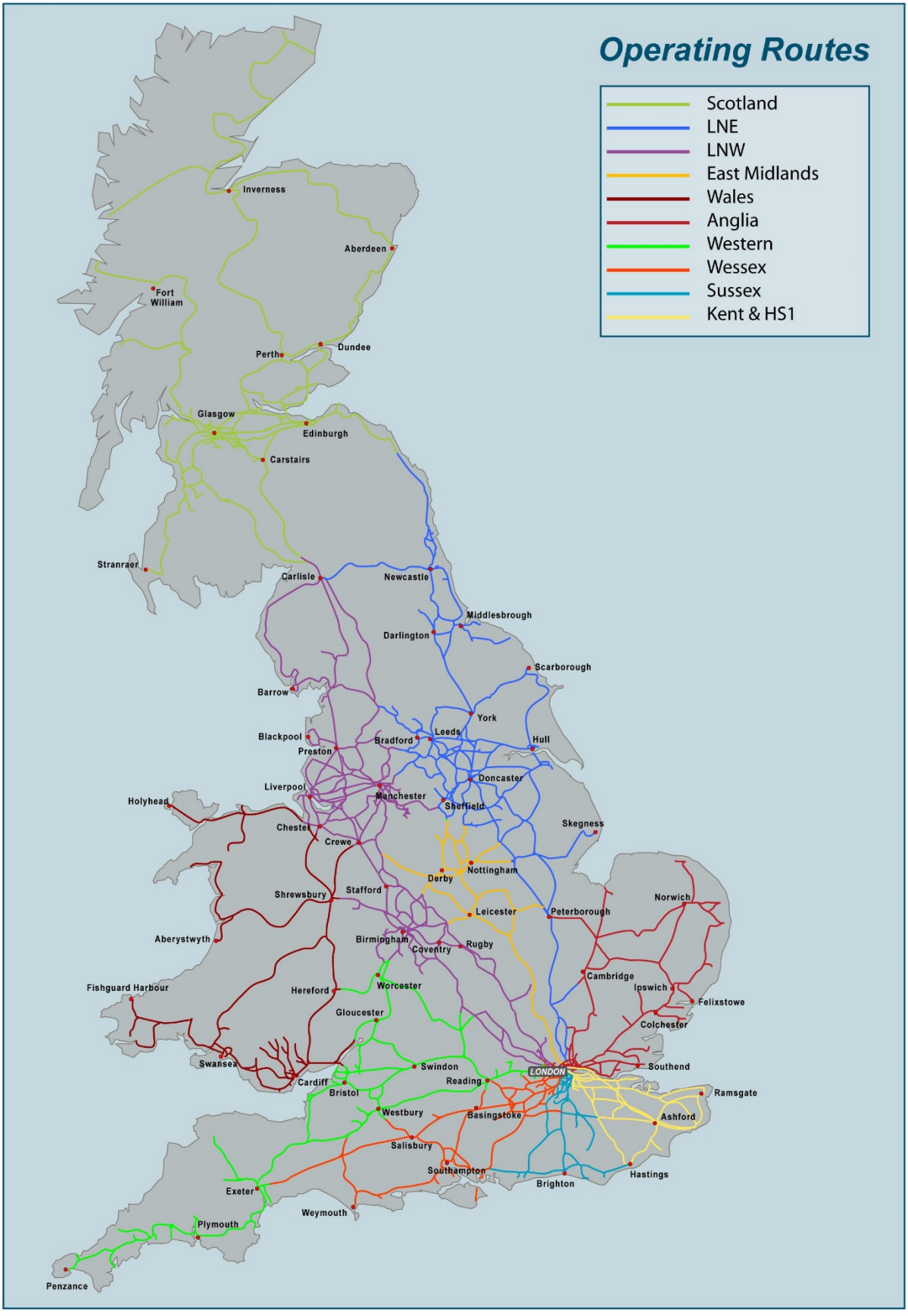
Annexe B – Calendrier des dates, processus d'établissement des horaires

Dates de développement des horaires - Horaires 2016		
Dates de développement des horaires	***Modification principale***	***Modification secondaire***
J-67 Notification formelle des dates de traitement	29.08.2014	
Révision des règles		
J-64 Début de la consultation de Network Rail concernant les changements aux règles proposés	19.09.2014	20.02.2015
J-60 Fin de la consultation de Network Rail concernant les changements aux règles proposés	17.10.2014	20.03.2015
J-59 Publication du « premier jet des règlements »	24.10.2014	27.03.2015
J-54 Réponses des opérateurs au « premier jet des règles »	28.11.2014	01.05.2015
J-54 à J-44 Network Rail étudie les réponses des opérateurs		
J-44 Publication des « règles finales »	06.02.2015	10.07.2015
J-41 Fin de la période au cours de laquelle un recours peut être introduit concernant les « règles finales »	27.02.2015	31.07.2015
Période de consultation initiale		
J-64 Publication du « premier jet » du calendrier d'évènements	19.09.2014	20.02.2015
J-55 Publication du Document de référence de la capacité stratégique	21.11.2014	24.04.2015
J-55 Notification des participants aux horaires des modifications majeures apportées à ces derniers	21.11.2014	24.04.2015
J-55 Début de la période de consultation initiale	21.11.2014	24.04.2015
J-54 Publication du calendrier d'évènements « final »	28.11.2014	01.05.2015
J-45 Network Rail fournit une copie de l'ancien horaire de service aux participants aux horaires	30.01.2015	03.07.2015
J-48 Notification des sillons horaires internationaux provisionnels	09.01.2015	12.06.2015
J-40 Date de priorité	06.03.2015	07.08.2015
Période de préparation des horaires		
J-40 Début de la période de préparation des horaires	06.03.2015	07.08.2015
J-26 Network Rail publie le nouvel horaire de service	12.06.2015	13.11.2015
J-22 Fin de la période au cours de laquelle un recours peut être introduit concernant le nouvel horaire de service	10.07.2015	11.12.2015
J-0 Date d'entrée en vigueur des horaires	13.12.2015	15.05.2016
Date de fin des horaires	14.05.2016	12.12.2016

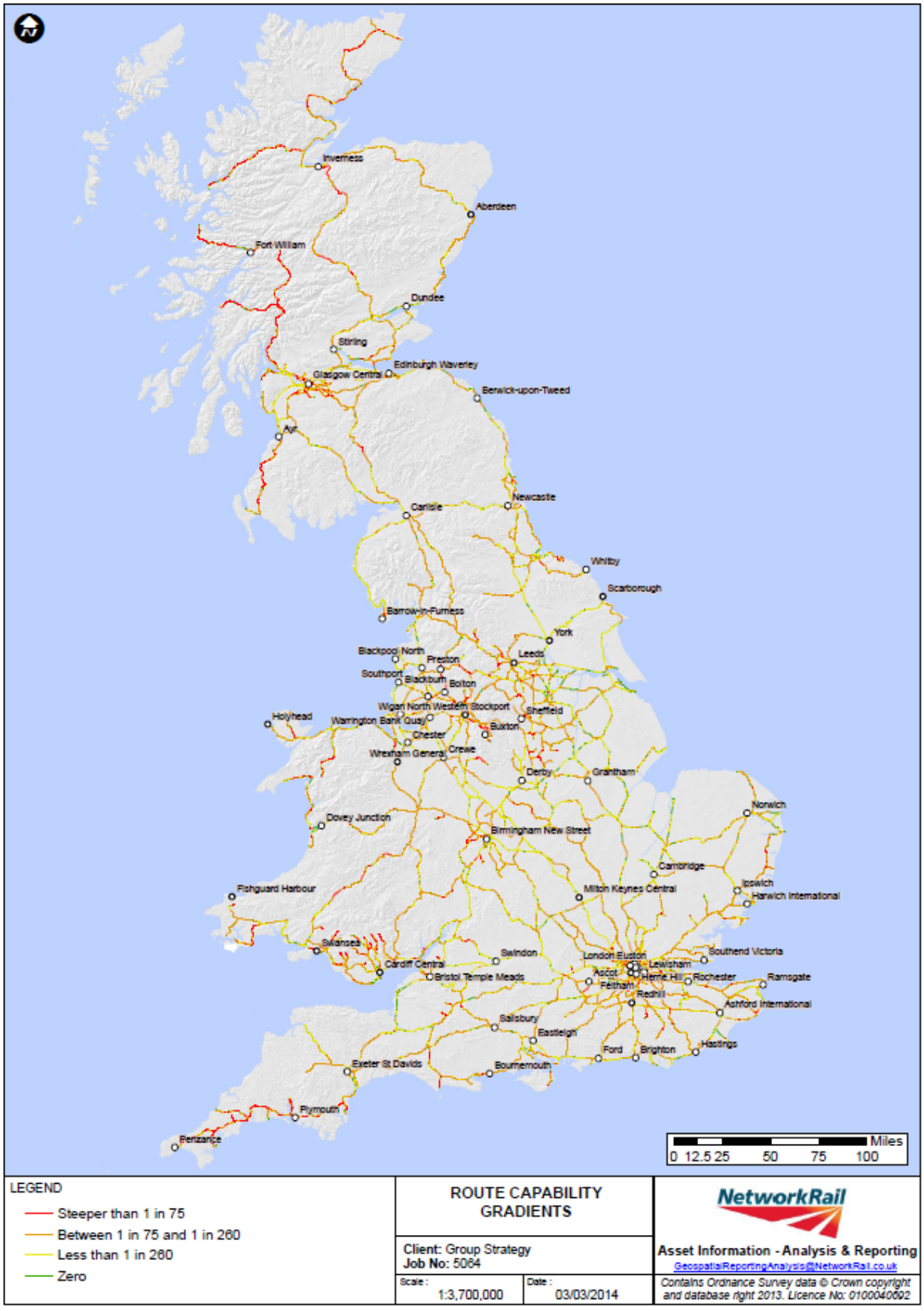
Autres dates notables (non contractuelles) - Horaires 2016		
Autres dates notables (non contractuelles)	***Modification principale***	***Modification secondaire***
J-37 Groupe d'évaluation des risques des modifications des horaires	27.03.2015	28.08.2015
J-32 Groupe d'assurance des modifications aux horaires	01.05.2015	02.10.2015
Nouvel horaire de service et fichiers de système associés disponibles pour l'ATOC	12.06.2015	13.11.2015
Réponses des opérateurs concernant le nouvel horaire de service	26.06.2015	27.11.2015
J-15 Processus de briefing sur les horaires finalisé	28.08.2015	29.01.2016
J-14 Informations électroniques en CIF disponibles	04.09.2015	05.02.2016
J-9 Extrait des horaires tiré de la révision des NRT (horaires ferroviaires nationaux)	09.10.2015	11.03.2016

J-8 Dates des horaires quotidiens proposées aux opérateurs	16.10.2015	18.03.2016
J-4 Données NRT envoyées aux éditeurs	13.11.2015	15.04.2016

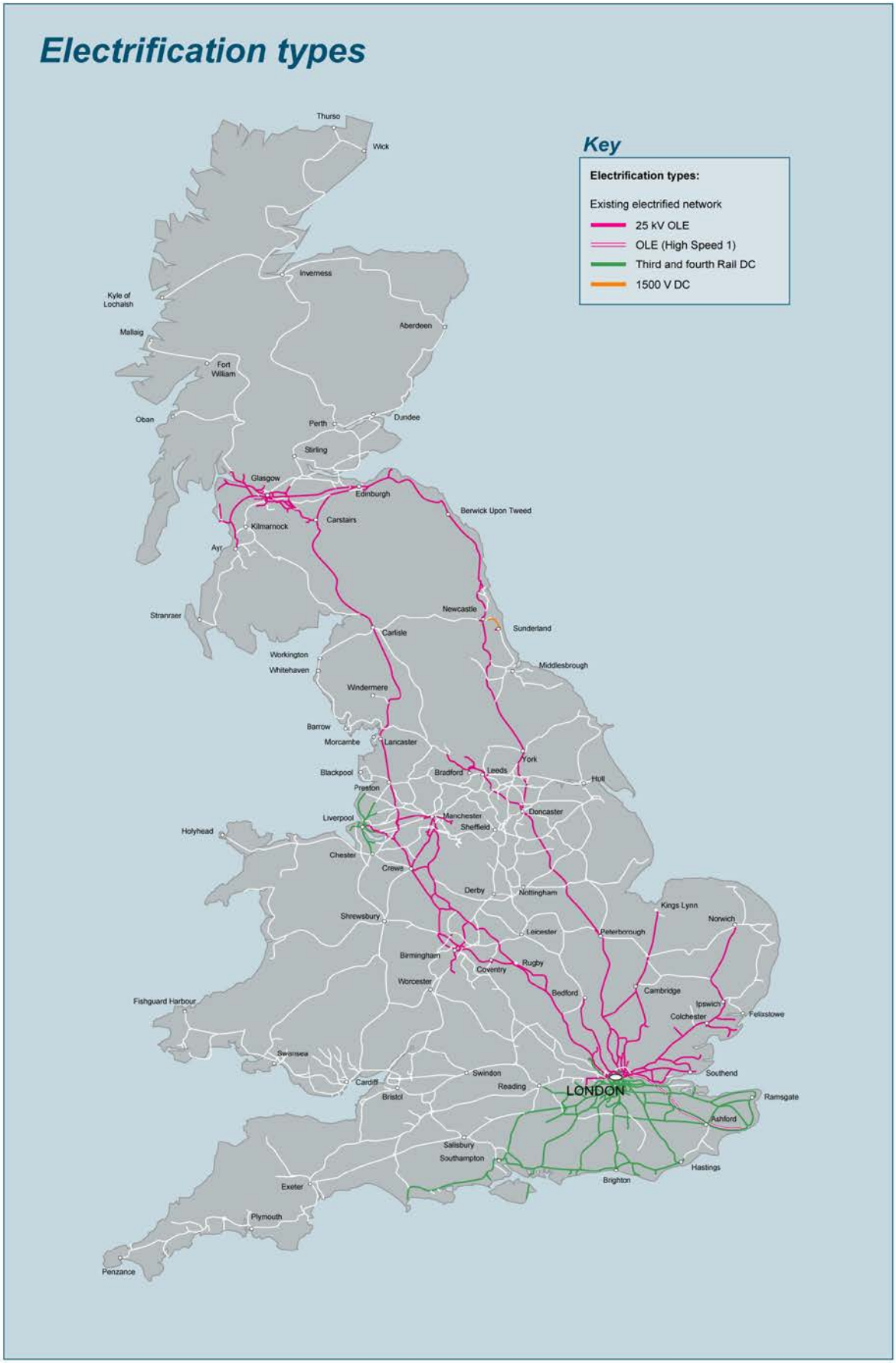
Annexe E – Itinéraires stratégiques



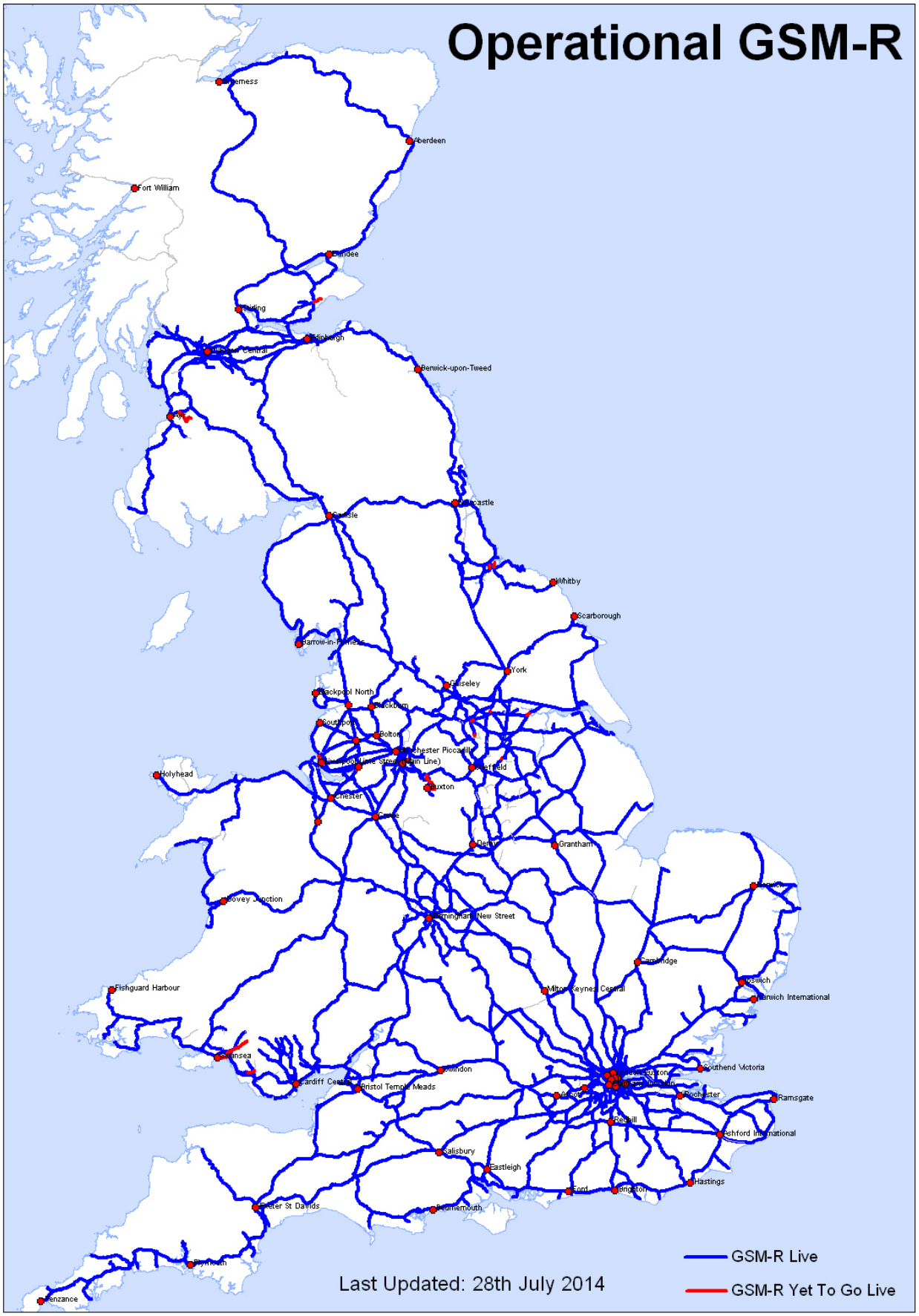
Annexe F – Déclivités des capacités d'itinéraires



Annexe G – Déploiement de l'électrification sur le réseau



Annexe H – Déploiement des systèmes GSM-R sur le réseau



Annexe I – Écarts entre la capacité réelle et la capacité déclarée identifiés par l'Infrastructure Capability Programme (Programme de capacité de l'infrastructure)

Écarts entre la capacité réelle et la capacité déclarée identifiés par l'Infrastructure Capability Programme					
Itinéraires	***Lignes d'itinéraires***	***Tronçon***	***Valeur de capacité***	***Capacité déclarée***	***État actuel***
LNE (Londres nord-est)	LN804	Tapton Junction à Sheffield North	G	W6a W7(S) W8(S)	La prolongation des STNC fait l'objet d'une consultation. Elle viserait à réduire les autorisations disponibles en appliquant une restriction d'itinéraire via Down Passenger Loop et à intégrer les autorisations restantes pour l'électrification.
LNE (Londres nord-est)	LN860	Thornhill Junction à Leeds, Holbeck East Junction	G	W6a* W7(S) W8(S)	De nouvelles SNTC feront l'objet d'une consultation pour réduire les autorisations disponibles à l'issue de travaux et fournir les autorisations restantes en parallèle de l'électrification.
LNW (Londres nord-ouest)	MD435	Smethwick Junction - Stourbridge	G	W6a W7 W8(S)	A fait l'objet de STNC (modifications apportées au réseau sur le court terme) ayant expiré et qui seront de nouveau réinstaurées avec les droits d'usage. Une autorisation de W8 sera attribuée au tunnel de Old Hill en 2016 suite à un abaissement de la voie.

Remarques :

G = capacité de gabarit

T = Kilométrage de la voie et de l'itinéraire

W6a* fait référence aux catégories de wagons existantes citées dans l'en-tête du tableau D5 - Route Clearance of Freight Vehicles (autorisation d'itinéraire des véhicules de fret).

W7(S) fait référence aux agencements wagon/conteneur spéciaux autorisés à circuler, mais la section ne contient pas de gabarit W7 entier.

W7(S) fait référence aux agencements wagon/conteneur spéciaux autorisés à circuler, mais la section ne contient pas de gabarit W8 entier.

Network Rail
1 Eversholt Street
Londres NW1 2DN
Royaume-Uni

Tél. : +44 (0)20 7904 4001
www.networkrail.co.uk

Décembre 2014

10698536