

Network Rail Infrastructure Limited

Document de référence du réseau 2019

Contrôle des versions	2
Chapitre 1 – Informations générales	1
1.1 Introduction	1
Itinéraires exploités	1
Reclassification.....	2
Office of Rail Regulation (Office de réglementation des chemins de fer).....	2
1.2 Objectif du document de référence du réseau	3
1.3 Cadre juridique	3
Législation sur l'interopérabilité	6
Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)	6
Résumé des STI :	7
1.4 Statut juridique	9
1.4.1 Remarques générales.....	9
1.4.2 Responsabilité	9
1.4.3 Procédures de recours	9
1.5 Structure du document de référence du réseau	10
1.6 Période de validité et processus de mise à jour	10
1.6.1 Période de validité	10
1.6.2 Processus de mise à jour	10
1.7 Publication	11
1.8 Contacts	11
Autres organisations ferroviaires de Grande-Bretagne	12
1.9 Corridors de fret ferroviaire	13
1.10 RNE – coopération internationale entre les GI	14
Objectifs de RNE.....	14
Une plateforme de coordination pour les Corridors de fret ferroviaire	14
Une organisation parapluie.....	14
1.10.1 One Stop Shop ou OSS (guichet unique)	14
UNE Europe - UN Service	14
1.10.2 Les outils de RNE	15
Le Path Coordination System ou PCS (anciennement Pathfinder): système de coordination des sillons horaires	15

Charging Information System ou CIS (anciennement EICIS)	16
Train Information System ou TIS (anciennement EUROPTIRAILS): système d'informations sur les trains.....	16
Glossaire de RNE	17

Chapitre 2 – Conditions d'accès	18
2.1 Introduction	18
2.2 Exigences d'accès générales	18
Conduite des locomotives industrielles	19
2.2.1 Conditions d'une demande de capacité	19
2.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire	20
2.2.3 Licences	20
2.2.4 Certificat de sécurité	21
2.2.5 Couverture des responsabilités (assurances)	21
2.3 Conditions commerciales générales	21
Code du réseau	21
Performance Data Accuracy Code (Code de performance de la précision des données).....	22
Delay Attribution Principles and Rules (Principes et règles d'attribution de responsabilité en cas de retard).....	22
Access Dispute Resolution Rules ou Réglementations sur la résolution des litiges relatifs à l'accès	22
Railway Operational Code (Code opérationnel ferroviaire).....	22
Access Rights Policy (Politique des droits d'accès).....	22
Contrats d'accès	23
Accords généraux	24
2.3.1 Contrats avec les EF.....	24
2.3.2 Contrats avec les candidats non EF	24
2.3.3 Contrat-cadre	25
2.4 Règles opérationnelles	26
Railway Group Standards (normes du groupe ferroviaire) et le Rule Book (Livre des règlements).....	26
National Technical Rules ou Règles techniques nationales.....	26
National Safety Rules (règles de sécurité nationales)	26
Charges (et longueurs) des trains de fret	26

2.5 Transports exceptionnels	27		
2.6 Marchandises dangereuses	28		
2.7 Lignes directrices pour le processus d'autorisation du matériel roulant	29		
Registre de l'infrastructure (RINF)	30		
Registre national des véhicules (RNV)	30		
2.8 Certification du personnel	31		
Chapitre 3 – Infrastructure	32		
3.1 Introduction	32		
Asset Information (Informations sur les ressources)	32		
Informations additionnelles	32		
3.2 Étendue du réseau	33		
3.2.1 Limites	33		
3.2.2 Réseaux ferrés raccordés	33		
3.3 Description du réseau	34		
3.3.1 Géographie	34		
3.3.1.1 Typologies des voies	35		
3.3.1.2 Gabarit des voies	35		
3.3.1.3 Gares et nœuds	35		
3.3.2 Capacités	35		
Capacité du train de fret – conseils et assistance	35		
Capacité du réseau	36		
Network Change (modifications du réseau)	36		
Écarts entre les données réelles et les données publiées	36		
3.3.2.1 Gabarit ferroviaire	36		
Gabarit ferroviaire – véhicules de fret	36		
Gabarits ferroviaires du fret sur le réseau ferré principal	37		
Gabarit de chargement – véhicules de voyageurs	37		
3.3.2.2 Limites de poids	37		
3.3.2.3 Déclivités d'une ligne	39		
3.3.2.4 Vitesses (autorisées) d'une ligne	40		
3.3.2.5 Longueurs maximales des trains	40		
3.3.2.6 Alimentation électrique	40		
3.3.3 Systèmes de régulation du trafic et de communication	41		
3.3.3.1 Systèmes de signalisation	41		
Systèmes de régulation du trafic	42		
European Rail Traffic Management System ou ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire)	42		
Great Western Main Line	42		
Thameslink Core et alentours	43		
3.3.3.2 Systèmes de régulation du trafic	43		
3.3.3.3 Systèmes de communication	43		
FTN – Fixed Transmission Network (SDH), Réseau de Transmission Fixe	43		
FTNx – Fixed Transmission Network Enhanced (DWDM, IP/MPLS)	44		
CSR – Cab Secure Radio	44		
IVRS – Interim Voice Radio System	44		
GSM-R	44		
3.3.3.4 Systèmes de contrôle automatique des trains (ATCS)	45		
AWS – Automatic Warning System	45		
TPWS – Train Protection Warning System	45		
ATP – Automatic Train Protection	45		
3.4 Restrictions du trafic	45		
3.4.1 Infrastructure spécialisée	45		
3.4.2 Restrictions environnementales	46		
3.4.3 Restrictions relatives aux marchandises dangereuses	46		
3.4.4 Restrictions relatives aux tunnels	46		
3.4.5 Restrictions relatives aux ponts	46		
3.4.6 Restrictions en raison de phénomènes naturels	47		
3.5 Disponibilité de l'infrastructure	47		
3.6 Infrastructures de service	47		
3.6.1 Gares de passagers	47		
3.6.2 Terminaux de fret	48		
3.6.3 Gares de triage et installations de formation des trains, dont les installations d'aiguillage	48		
3.6.4 Voies de remisage	48		
Plateformes de la National Supply Chain	48		
Voies d'évitement du réseau	48		
Gares nodales :	49		
Voies d'évitement situées hors du réseau	49		

3.6.5 Installations d'entretien	49	4.4.3 Zones saturées : définition, critères de priorité et procédure	57
3.6.6 Autres installations techniques, y compris les installations de nettoyage.....	49	4.4.4 Impact des accords-cadres	58
DBC - Détecteur(s) de boîte chaude.....	49	Déclaration de capacité-cadre	58
DDR - Détecteur(s) de défauts de roue.....	49	4.5 Attribution des capacités pour l'entretien, la rénovation et les améliorations	58
ECP – Équipement de contrôle du pantographe.....	50	Engineering Access Statement ou Document de référence de l'accès pour l'ingénierie.....	59
Installations de nettoyage.....	50	4.6 Règles de non-utilisation / d'annulation	60
Ces installations se trouvent généralement dans des dépôts d'entretien léger. Pour de plus amples informations, veuillez-vous référer aux Sections 3.6.5 et 5.3.1.5	50	4.7 Transport exceptionnel et transport de marchandises dangereuses	60
3.6.7 Installations portuaires maritimes et intérieures.....	50	4.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbations	60
3.6.8 Sites de relève	50	4.8.1 Principes	60
3.6.9 Sites d'approvisionnement en carburant.....	50	4.8.2 Réglementation opérationnelle	60
3.7 Développement de l'infrastructure	51	4.8.3 Problèmes prévisibles.....	61
Planning de mise en œuvre.....	51	4.8.4 Imprévus.....	61
Long Term Planning Process ou LTPP (processus de planification sur le long terme)	51	4.9 Attribution des capacités pour les installations de services	61
Chapitre 4 – Attribution des capacités.....	52	Chapitre 5 – Services.....	62
4.1 Introduction	52	5.1 Introduction	62
Formulaire-type pour les demandes de capacité	52	5.2 Paquet d'accès minimum	62
4.2 Description du processus	52	Paquet d'accès minimum pour les sites raccordés	62
4.3 Calendrier pour les demandes de voies et processus d'attribution	52	5.3 Accès aux voies pour les sites de service et l'offre de services	63
Futures options d'accès	53	5.3.1 Accès aux sites de service.....	63
http://ORR.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0014/2066/350.pdf http://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/guidance	53	5.3.1.1 Gares de transport de voyageurs.....	63
4.3.1 Calendrier pour l'établissement des horaires de service	53	5.3.1.2 Terminaux de fret	63
4.3.2 Calendrier pour les demandes de sillons horaires en dehors du processus d'établissement des horaires de service (demandes ponctuelles)	54	5.3.1.3 Gares de triage et gares de formation de train, y compris les installations d'aiguillage	64
4.4 Processus d'attribution	54	5.3.1.4 Voies de remisage.....	64
4.4.1 Processus de coordination	54	5.3.1.5 Sites d'entretien.....	64
Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)	55	5.3.1.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage	65
4.4.2 Processus de règlement des litiges	56	5.3.1.7 Ports maritimes et intérieurs.....	65
Timetable Panel (Groupe chargé des horaires)	56	5.3.1.8 Sites de dédoublement.....	65
Access Dispute Resolution Rules ou ADRR (Règles sur la résolution des litiges relatifs à l'accès).....	56	5.3.1.9 Sites de ravitaillement en carburant.....	65
		5.3.2 Prestations de services dans les installations de service.....	66
		5.3.2.1 Aiguillage.....	66

5.3.2.2 Autres services.....	66	Redevance de rareté	76
5.4 Services supplémentaires	66	6.3.2 Accès aux voies pour les sites de services	76
5.4.1 Courant de traction	66	Redevance de rareté	76
5.4.2 Services destinés aux trains	66	6.3.3 Fournitures des services évoqués à la Section 5.3	76
5.4.3 Services destinés au transport exceptionnel et au transport de marchandises dangereuses	66	Redevance à long terme pour les gares	77
5.4.4 Approvisionnement en carburant	67	Redevance relative aux installations présentes en gare	77
5.5 Services auxiliaires	67	Loyer des gares.....	77
5.5.1 Accès au réseau de télécommunication	67	Dépenses autorisées (Qualifying Expenditure ou QX) des gares	78
5.5.2 Mise à disposition d'informations supplémentaires	67	Redevance pour les dépôts	78
5.5.3 Évaluation technique du matériel roulant	67	Redevance environnementale	78
5.5.4 Services d'émission de billets dans les gares fréquentées par les voyageurs.....	67	6.3.4 Services additionnels.....	79
5.5.5 Services d'entretien spécialisé lourd.....	67	6.3.5 Services auxiliaires.....	79
Chapitre 6 – Redevances.....	69	6.4 Sanctions financières et incentives	79
6.1 Principes de tarification	69	6.4.1 Redevances et frais de non-utilisation / d'annulation	79
Notation de crédit.....	69	6.4.2 Redevances de réduction pour les accords-cadres	79
6.2 Système de tarification	69	6.4.3 Remises ERTMS	79
6.3 Redevances	70	6.5 Programme d'amélioration du rendement	79
6.3.1 Minimum Access Package (package d'accès minimum)	70	Résolution des litiges.....	80
Redevance d'utilisation variable	70	6.6 Modifications des redevances	81
Electrification Asset Usage Charge ou EAUC (Redevance d'utilisation des installations électriques).....	72	6.7 Dispositions de facturation	81
Redevance pour le courant de traction (EC4T)	72	Glossaire	82
Redevance pour les fuites de carburant	73	Abréviations	82
Redevance pour les lignes réservées au fret	74	Expressions utilisées :.....	83
Redevance spécifique pour le fret	74	Annexe A – Échéancier de l'établissement des horaires	89
Suppléments à la redevance d'accès	74	Annexe B – Déclivités des capacités des itinéraires.....	91
Redevance pour la capacité	75	Annexe C – Étendue du système d'électrification du réseau.....	92
Redevance fixe d'accès aux voies	76	Annexe D – Étendue des systèmes GSM-R sur le réseau.....	93
Redevances supplémentaires	76		

Contrôle des versions

Version	Date	Modifications effectuées
0.1		Document pour consultation
1.0	02/11/2017	Document pour publication

Chapitre 1 – Informations générales

1.1 Introduction

Network Rail Infrastructure Limited (Network Rail) détient, exploite, entretient et développe le principal réseau ferré de la Grande-Bretagne. Ce réseau englobe les voies, la signalisation et les systèmes d'électrification ferroviaires, les ponts, les tunnels, les passages à niveau et les viaducs.

Itinéraires exploités

Le fonctionnement quotidien de l'infrastructure ferroviaire de la Grande-Bretagne est réparti sur huit itinéraires et sur un « itinéraire virtuel », responsable des entreprises de fret et de transport de voyageurs exploitant divers itinéraires.

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 registres comptables, afin de permettre une meilleure évaluation des performances financières et de l'efficacité entre les itinéraires, ainsi qu'un partage des meilleures pratiques.

Ces itinéraires desservent les régions suivantes :

- L'Anglie
- Londres nord-est (LNE) et les Midlands de l'est ;
- Londres nord-ouest (LNW) ;
- le sud-est du pays ;
- l'Écosse ;
- le Pays de Galles ;
- le Wessex
- l'Ouest ; et

- les entreprises de fret et de transport de voyageurs, un « itinéraire virtuel ».

Vous trouverez de plus amples informations sur [notre site Web](#).

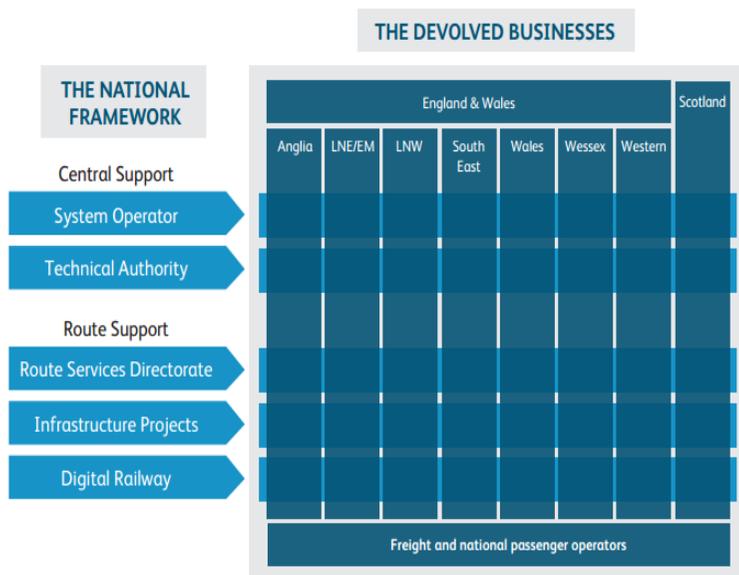
Nous disposons d'un programme de décentralisation, transférant le pouvoir décisionnaire du centre vers des itinéraires de plus en plus autonomes. Ce programme a permis d'établir le nouveau modèle d'exploitation adopté en 2016. Les entreprises décentralisées et dédiées aux particuliers qui opèrent dans un cadre national jouent un rôle essentiel.

Les deux piliers du cadre national sont :

- l'autorité technique chargée d'établir les normes à travers tout le réseau ; et
- le gestionnaire de réseau chargé de la planification et de l'attribution des capacités à travers tout le réseau.

Les itinéraires sont également pris en charge par les entités suivantes :

- the Route Services Directorate (la direction des services aux itinéraires) ;
- Infrastructure Projects (les projets d'infrastructure) ; et
- Digital Railway (le réseau ferroviaire numérique).



Reclassification

Le 1er septembre 2014, nous avons été reclassifiés organisme du secteur public, suite aux modifications statistiques annoncées par l'Office for National Statistics (Institut national des statistiques) en décembre 2013. La relation professionnelle qui nous lie au Department for Transport (DfT ou ministère des Transports britannique), en particulier eu égard aux accords de gouvernance et financiers, a été déterminée dans un [contrat-cadre](#), publié le 1er septembre 2014. Ce contrat-cadre préserve la structure réglementaire du secteur dans son ensemble et est conçu de manière à ne pas entraver l'exploitation quotidienne du réseau ferroviaire.

Le 25 juin 2015, le Secrétaire d'Etat annonçait que le modèle d'adhésion de l'entreprise allait changer. Depuis le 1er juillet 2015 à minuit, les membres publics, qui jusqu'à cette date comprenaient 46 indépendants jouant un deuxième rôle de gouvernance au conseil d'administration en exigeant que ce dernier justifie sa stratégie de direction et de gestion, ne sont plus membres de l'entreprise. Désormais, seul le Secrétaire d'État (membre particulier) est encore membre de Network Rail.

Office of Rail Regulation (Office de réglementation des chemins de fer)

Nous dépendons de l'Office of Rail and Road ou ORR (Office de réglementation des chemins de fer) et devons nous acquitter de nos obligations en vertu de notre [Network Licence](#) (licence de réseau) et de notre [Station Licence](#) (licence de gare). Celles-ci nous autorisent à exploiter le réseau ferré principal et nos 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 (EF) souhaitant faire circuler des trains sur le réseau doit être détentrice, entre autres documents, d'un contrat d'accès aux voies conclu avec nous-mêmes et approuvé par l'ORR. Les EF peuvent postuler directement auprès de l'ORR pour l'accès au réseau, dans le cas où pour quelque raison que ce soit, aucun accord n'est conclu concernant les conditions d'accès. Les EF 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 à la [Section 2](#).

Nous travaillons en étroite collaboration avec d'autres acteurs du secteur, notamment les EF de fret et de transport de voyageurs utilisant le réseau, le [Department for Transport ou DfT \(ministère des Transports britannique\)](#), [Merseytravel](#) (l'organisme public local responsable des transports en commun de la région de la ville de Liverpool), [Transport for Greater Manchester](#) (l'organisme public local responsable des transports en commun de la ville de Manchester et du Grand Manchester), [Transport for London \(TfL\)](#) (l'organisme public local responsable des transports en commun de la ville de Londres et du Grand Londres), [Transport for Wales \(TfW\)](#) (ministère des Transports gallois) et [Transport Scotland \(TS\)](#) (ministère des Transports écossais), qui définissent et financent tous plusieurs services ferroviaires, ainsi que le [Rail Delivery Group ou RDG \(organisme de coopération ferroviaire\)](#).

1.2 Objectif du document de référence du réseau

L'objectif du document de référence du réseau est d'informer les candidats, les autorités et les parties prenantes sur notre infrastructure, et les conditions générales régissant l'attribution des capacités et l'utilisation.

Le document de référence du réseau présente les services offerts, leur accessibilité, le mode d'attribution des services, les redevances applicables et les conditions régissant l'accès aux services.

Le document de référence du réseau est élaboré conformément à la directive 2012/34/UE et à la réglementation 2016 régissant l'accès, la gestion et l'octroi de licences des entreprises ferroviaires (The Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016).

En publiant ces informations sous la forme d'un document de référence du réseau, nous souhaitons les mettre à disposition des EF en activité ou potentielles d'une manière équitable et non-discriminatoire.

Bien que le document de référence du réseau porte principalement sur les informations relatives au réseau ferré principal, 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 exploitants des sites concernés lorsque nous nous sommes tournés vers eux. Lorsque nous ne sommes pas responsables de la gestion de certaines infrastructures de services, les informations y afférentes contenues dans les présentes ne sont pas contraignantes.

Nous sommes membre de [RailNetEurope \(RNE\)](#), qui encourage ses membres à adopter une structure commune pour leurs documents de référence du réseau respectifs, afin de fixer des normes de convivialité et d'orientation des clients, mais aussi pour aider ceux qui consultent plus d'un document de référence pour leurs activités prévues. Lorsque nous l'avons jugé approprié, nous avons suivi la structure de document

suggérée par RNE en préparant le présent document de référence du réseau.

Vous trouverez de plus amples informations sur RNE à la [Section 1.10](#).

1.3 Cadre juridique

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

La directive 2012/34/UE en date du 21 novembre 2012, établissant une zone unique de chemins de fer en Europe (communément appelée « refonte du premier paquet ferroviaire ») est mise en œuvre en Grande-Bretagne à travers la réglementation [The Railways \(Access, Management and Licensing of Railway Undertakings\) Regulations 2016](#). Cette réglementation a abrogé et de nouveau promulgué [The Railways Infrastructure \(Access and Management\) Regulations 2005](#), telle qu'elle avait été modifiée en 2009 par [The Railways Infrastructure \(Access and Management\) \(Amendment\) Regulations 2009](#), et a modifié [The Railways \(Licensing of Railway Undertakings\) Regulations 2005](#).

La directive 2012/34/UE a évalué les exigences du document de référence du réseau dans son Article 27 :

1. Le gestionnaire de l'infrastructure (GI) doit, après consultation des parties concernées, élaborer et publier un Document de référence du réseau qui doit pouvoir être obtenu contre paiement d'un montant ne pouvant excéder le coût de publication de ce document. La directive de réseau doit être publiée dans au moins deux langues officielles de l'Union européenne. Le contenu de ce Document de référence du réseau doit être rendu gratuitement disponible dans un format électronique sur le portail Internet du gestionnaire d'infrastructure et doit être accessible à partir d'un portail usuel. Ce portail doit être mis en place par les gestionnaires

d'infrastructure dans le cadre de leur coopération, selon les articles 37 et 40.

2. Le Document de référence du réseau doit définir la nature de l'infrastructure à laquelle les EF peuvent accéder, et il doit contenir les informations régissant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le Document de référence du réseau doit également contenir les informations relatives aux conditions d'accès aux installations de services en lien avec le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi qu'à l'exécution des services dans ces installations, ou bien indiquer un site Web où ces informations sont disponibles gratuitement au format électronique. Le contenu de la directive de réseau est prévu dans l'Annexe IV de la Directive.
3. Le document de référence du réseau doit être mis à jour et modifié si nécessaire.
4. Le document de référence du réseau doit être publié au minimum quatre mois avant la date limite pour introduire toute demande portant sur la capacité de l'infrastructure.

Des exigences plus détaillées quant à l'élaboration et au contenu du Document de référence du réseau sont précisées dans le [Règlement 13](#) de l'Access, Management and Licensing Regulations (réglementation relative à l'accès, à la gestion et à l'octroi de licences). Les exigences supplémentaires quant aux conditions d'octroi de capacités ferroviaires sont précisées dans le [Règlement 2015/10](#), et les procédures et critères concernant les accords-cadres pour l'attribution des capacités sont précisés dans le [Règlement 2016/545](#).

Eu égard à la clause (1) reprise ci-dessus, une traduction française du Document de référence du réseau a été publiée sur [notre site Internet](#). Nous participons au RNE et à son groupe de travail chargé de l'élaboration du document de référence du réseau afin de coordonner le développement des spécificités dudit document. Le portail Internet du RNE est accessible à l'adresse suivante : <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>.

Eu égard à la clause (2) reprise ci-dessus, les conditions d'accès aux installations de services sont disponibles à la [Section 5.3](#) du présent Document de référence du réseau.

Le deuxième paquet ferroviaire a été adopté par la Commission européenne en 2004 et mis à jour par le deuxième pilier technique du Quatrième paquet ferroviaire (par le biais des amendements apportés aux Directives et de l'abrogation et du remplacement du Règlement (CE) No 881/2004). 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 via [The Railways and Other Guided Transport Systems \(Safety\) Regulations 2006 \(ROGS\)](#) (Réglementations 2006 relatives à la sécurité des systèmes ferroviaires et d'autres transports guidés).

L'ORR a publié les lignes directrices du ROGS sur son [site Internet](#) afin de donner un aperçu des exigences réglementaires relatives à la gestion de la sécurité sur les lignes ferroviaires, les lignes de tramway et autres systèmes de transport guidés.

Ces réglementations exigent du gestionnaire de l'infrastructure et de la plupart des EF 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 EF et les GI est également entré en vigueur avec ces réglementations. En outre, des dispositions ont été prises pour nous permettre de coopérer avec d'autres exploitants de transport autour de la gestion partagée du système de sécurité. Ce devoir inclut de conseiller les EF 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 \(Safety\) \(Amendment\) Regulations 2013](#) (Réglementations amendées relatives à la sécurité des systèmes ferroviaires et d'autres transports guidés de 2013). Les amendements portaient principalement sur les points suivants :

- désigner une « entité chargée de l'entretien » (ECE) à un véhicule ferroviaire et s'assurer que cette entité est enregistrée au Registre national des véhicules (National Vehicle Register ou NVR) ; et
- 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 (STI).

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 \(MSC AR\)](#). Le 2 septembre 2013, la Commission a adopté le [Règlement 402/2013](#) concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le Règlement 352/2009.

En tant que GI, nous entretenons et développons l'infrastructure et prenons les dispositions nous permettant de 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 par des organismes d'évaluation indépendants.

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

[The Railways \(Interoperability\) Regulations 2006](#) (Réglementations d'interopérabilité ferroviaire de 2006) (qui n'est plus en vigueur) et [The](#)

[Railways \(Access to Training Services\) Regulations 2006](#) (Réglementations d'accès aux services de formation 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 du décret [SI 2009/2970](#).

Le quatrième paquet ferroviaire a été publié à des fins de consultation initiale par la Commission européenne en janvier 2013. Il vise à proposer une approche plus intégrée, afin de créer les conditions propices au développement du trafic ferroviaire global et à l'accroissement des parts de marché.

Le pilier technique du Quatrième paquet ferroviaire a été adopté en juin 2016 afin de réduire les obstacles techniques qu'engendrent les différences entre les différentes normes et procédures nationales devant être respectées par les exploitants ferroviaires et les fabricants de matériel roulant, notamment les réformes de la certification de sécurité et du processus d'autorisation des véhicules. Parmi les lois récemment promues, on retrouve les Directives (CE) No 2016/797 relatives à l'interopérabilité, les Directives (CE) No 2016/798 relatives à la sécurité ferroviaire et le Règlement 2016/796 établissant l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

En décembre 2016, le Conseil européen a publié le « pilier marché » du Quatrième paquet ferroviaire. Il propose l'introduction des modifications suivantes :

- garantir l'impartialité des gestionnaires de l'infrastructure, de manière à assurer un traitement non discriminatoire des nouveaux

arrivants souhaitant accéder au réseau et une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et améliorer la transparence financière pour éliminer les risques de subventions croisées entre les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants de transport.

- ouvrir les marchés nationaux du transport de voyageurs à la concurrence dès 2020 de sorte que les EF puissent fournir des services dans toute l'UE. L'amplification de la concurrence devrait entraîner une amélioration de la qualité des services afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs, avec une augmentation de la fréquence des trains ; et
- favoriser la concurrence et augmenter les objectifs de performance pour les contrats de service public, de sorte à améliorer le rapport coût-efficacité et à utiliser plus efficacement l'argent du contribuable. L'attribution de contrats de services publics par voie d'appel d'offre deviendra la norme dès 2023 à travers tout le secteur ferroviaire. Tout contrat attribué de manière directe devra répondre à des objectifs de performance (ponctualité, qualité du service, etc.).

Législation sur l'interopérabilité

La [Directive 2008/57/CE](#) relative à l'interopérabilité du système ferroviaire, telle qu'elle a été modifiée, 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. Elles viennent annuler les dispositions du [Railways \(Interoperability\) Regulations 2006](#). La Directive relative à l'interopérabilité exige aussi l'élaboration 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).

La directive 2011/18/UE du 1er mars 2011 modifie les annexes II, V et VI de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

La directive 2013/9/UE du 11 mars 2013 modifie l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

La directive 2014/38/UE du 11 mars 2014 modifie l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution sonore.

La directive 2014/106/UE du 5 décembre 2014 modifie les annexes V et VI de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Des renseignements détaillés sur les modifications apportées par la directive 2008/57/CE sont disponibles sur le [site Web de l'Agence ferroviaire européenne](#) (European Railway Agency).

Des informations supplémentaires sur cette transposition sont disponibles sur les sites Internet du [Department for Transport](#) (ministère des Transports britannique) et de l'[ORR](#).

Spécifications techniques d'interopérabilité (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.

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.

La [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 l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (EU Agency for Railways), sur la base de mandats établis par la Commission européenne.

Notre adoption des STI est un élément clé de la conformité avec les Railways (Interoperability) Regulations 2011. Nous avons 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 ainsi 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.

En outre, nous développons également un [Registre des infrastructures](#), tel que décrit dans la décision de mise en œuvre de la Commission européenne. Ce registre sera utilisé pour évaluer les itinéraires avant le lancement des opérations. Voir [Section 2.7](#) pour plus d'informations.

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](#) présente les ERTMS et systèmes de Catégorie B utilisés actuellement au sein du réseau.

Les STI 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, ou Spécifications Techniques d'Interopérabilité (Technical Specification for Interoperability, TSI), mais les STI prennent en compte le troisième système de contact de rail 750v DC adopté dans certaines parties du Royaume-Uni. La [Section 3.3.2.6](#) apporte 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 relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires (STF) et l'accessibilité 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.

Trois STI relatives au matériel roulant : Les STI relatives aux bruits du matériel roulant (STI Bruit), les STI relatives aux wagons et au matériel roulant de transport de fret (STI WAG) et les STI relatives au matériel roulants locomotives et voitures de voyageurs (STI LOC & PAS) revêtent une moindre importance quant à notre travail sur l'infrastructure et les systèmes ferroviaires, mais nous devons toutefois prêter attention à certains aspects des interfaces, en particulier pour les STI LOC & PAS.

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

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. Nous sommes représentés par l'EIM (l'Association des gestionnaires d'infrastructures européens) au sein de ce Comité directeur.

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 EF, indiquant le statut des trains lors de toutes les étapes, de la demande de sillon horaire à la circulation du train.

Une date de mise en œuvre en 2014 avait originellement été arrêtée dans le cadre du programme de déploiement des STI ATF. Le Comité-directeur a approuvé une révision du programme pour une mise en œuvre des STI ATF d'ici 2018, et nous souhaitons la respecter.

Pour la présentation de ce programme, nous avons travaillé avec des EF de la Grande-Bretagne et la Private Wagon Federation (fédération des wagons privés). Notre programme a été approuvé par les EF n'ayant pas présenté leur propre programme, les dégageant de ce fait de leur obligation de présenter un programme.

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'EF européennes, et nous avons 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'EF 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. Ceci permettra de mettre sur pied un plan de mise en œuvre, cette proposition reposant sur l'idée que les STI ATF et les STI ATV peuvent être entreprises dans le cadre d'un seul et même projet.

Il existe deux domaines fonctionnels principaux dans les STI ATV : les communications des EF/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 EF/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.

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). Nous sommes représentés dans ce Comité-directeur par l'EIM.

Nous établirons 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) (plus d'explications à la [Section 3.3.3.2](#)) afin de nous conformer au programme directeur de mise en œuvre au niveau européen d'ici 2018. Pour ce faire, une collaboration entre les EF et une gestion des modifications subséquentes, conforme au [Code des bonnes pratiques des systèmes ferroviaires](#) (Railway Systems Code of Practice), 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

La mise à disposition d'un Document de référence du réseau répond à une exigence juridique. C'est une source d'informations à l'intention des usagers actuels ou potentiels. Il n'a aucune valeur contractuelle. Cependant, lorsqu'une EF conclura avec nous un accord d'accès aux voies, ce contrat donnera une valeur contractuelle aux documents tels que le [Code du réseau](#), l'[Engineering Access Statement \(Document de référence de l'accès pour l'ingénierie\)](#) et les [Timetable Planning Rules](#) (Règles de planification des horaires) cités dans ce document de référence.

1.4.2 Responsabilité

Le document de référence du réseau a été préparé pour le bénéfice des clients actuels et potentiels et afin de respecter les exigences des Access, Management and Licensing Regulations (Règlements relatifs à l'accès, à la gestion et à l'octroi de licences). Il a une visée informative, mais les clients (existants et potentiels) ne doivent pas se fier indûment aux informations qu'il contient sans nous consulter lorsqu'ils le jugent nécessaire.

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 les EF sont autorisées à utiliser

le réseau (droits d'accès) et en fait donc partie intégrante. Les EF ont le droit de s'opposer aux décisions prises concernant les fonctions en vertu de la Section D du Code du réseau eu égard aux horaires, de l'Engineering Access Statement et des [Timetable Planning Rules](#). Ces objections sont examinées par le comité concerné en vertu des [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. Vous trouverez de plus amples informations sur le document de référence du réseau à la [Section 2.3](#).

Les Access, Management and Licensing Regulations concèdent également aux candidats des droits de recours. Ces droits de recours s'appliquent si le candidat considère qu'il a été traité de manière injuste, discriminatoire ou qu'il a été victime de tout autre préjudice concernant les questions exposées dans le [Règlement 32\(2\)](#). Ils peuvent porter sur une décision du GI, d'un propriétaire de terminal ou de port, d'un prestataire de services ou d'une EF. Le chapitre 5 des [orientations de l'ORR sur les Access, Management and Licensing Regulations](#) contient plus d'informations sur les voies et méthodes de recours.

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](#). Lorsque l'objet du recours permet une prise en charge selon les directives de l'ORR, conformément au [Railways Act 1993](#) (Loi sur les chemins de fer de 1993), cette procédure sera alors suivie. Dans les autres cas, l'ORR adoptera une approche similaire à celle de la procédure du Railways Act.

Si un candidat à l'attribution d'une capacité d'infrastructure s'estime lésé au regard des choix relatifs au document de référence du réseau, notamment par rapport à des informations qui ont 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

La structure du présent Document de référence du réseau a été élaborée conformément à ladite « structure commune du document de référence du réseau » adoptée par les gestionnaires de l'infrastructure européens qui sont membres de RailNetEurope (cf. [Section 1.10](#)), sur la base du cadre réglementaire en vigueur. Ce document est soumis à une révision annuelle et sa dernière version est disponible sur le site Internet. L'objectif de cette structure commune est de permettre à tous les candidats et parties prenantes de pouvoir retrouver les mêmes informations au même endroit dans le Document de référence du réseau d'autres pays.

Par conséquent, le Document de référence du réseau est composé de six sections constituant le document principal et d'annexes apportant des informations complémentaires.

- La Section 1 comporte des informations d'ordre général sur le Document de référence du réseau et les points de contact.
- La Section 2 définit les exigences légales et les procédures d'accès au réseau ferroviaire.
- La Section 3 décrit les caractéristiques techniques et fonctionnelles principales du réseau ferroviaire.
- La Section 4 précise la procédure d'attribution des voies ferrées.
- La Section 5 énonce les prestations incombant à chaque gestionnaire et leurs installations.
- La Section 6 concerne les redevances relatives aux services fournis et les programmes d'incitation en place.

1.6 Période de validité et processus de mise à jour

1.6.1 Période de validité

En vertu des Access, Management and Licensing Regulations, nous devons, en notre qualité de gestionnaire de l'infrastructure, publier 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 2019 est utilisé pour les demandes de capacité des horaires de l'année 2019 (du 9 décembre 2018 au 15 décembre 2019).

Le Document de référence du réseau 2020, valide pour les demandes de capacité des horaires de décembre 2019, sera publié en octobre 2020.

1.6.2 Processus de mise à jour

Le document de référence du réseau sera mis à jour sur notre site Internet si des informations supplémentaires ou des modifications importantes doivent être incluses au cours de l'année. Nous mettrons également à jour les coordonnées des sites raccordés lorsque nécessaire (cf. [Section 5.2.3](#)) au fur et à mesure que les prestataires de services de ces sites nous transmettront lesdites informations. Nous consulterons la version mise à jour de ce document de référence du réseau une fois par an, généralement entre juillet et octobre. Veuillez noter qu'une fois le document de référence du réseau téléchargé (cf. [Section 1.7](#)), il ne s'inscrira plus dans le cadre de tout processus de suivi des modifications.

De nombreux documents cités dans le document de référence du réseau (tels que le [code du réseau](#), l'[Engineering Access Statement \(Document de référence de l'accès pour l'ingénierie\)](#) et les [Timetable Planning Rules \(Règles de planification des horaires\)](#)) sont sujets à leurs propres processus de suivi des modifications. Les versions mises à jour de ces

documents seront disponibles via les hyperliens apparaissant dans ce document.

1.7 Publication

Outre les informations qu'il contient, le document de référence du réseau oriente le lecteur vers des sources d'informations complémentaires, via des hyperliens ou des coordonnées, et il n'est donc publié que sous un format électronique.

Le document de référence du réseau est rédigé en anglais et en français, et publié sur notre site Internet où il est disponible gratuitement sous format électronique. Il sera mis à jour en fonction des modifications effectuées, qui seront clairement indiquées sur notre site Internet (avec le contrôle des versions).

Bien que nous ayons fait notre possible pour nous assurer de la cohérence des versions anglaise et française du document de référence du réseau, la version en langue anglaise prévaudra si des incohérences ou des difficultés d'interprétation sont identifiées.

Pour toute version ultérieure du présent Document de référence du réseau, nous serions ravis de connaître vos impressions quant à la structure, au contenu et à la présentation de ce document. Veuillez envoyer un e-mail à networkstatement@networkrail.co.uk si vous avez des remarques.

1.8 Contacts

Conformément aux dispositions actuelles, le point de contact principal des clients rencontrant un quelconque problème commercial basique est toujours le responsable des relations clients.

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

Rachel Gilliland
Responsable des politiques du fret et de la gestion des relations client
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
E-mail : rachel.gilliland@networkrail.co.uk
Pour les nouveaux clients du fret, veuillez contacter :

Guy Bates
Responsable du développement commercial
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
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 notre compte, 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 :

Matthew Allen
Responsable des contrôles de la planification de la capacité
Network Rail
The Quadrant:MK
Milton Keynes
MK9 1EN
E-mail : Matthew.ALLEN@networkrail.co.uk

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

Network Operations

PSS Team

Network Rail

The Quadrant : MK

Milton Keynes

MK9 1EN

E-mail : PSS-Team@networkrail.co.uk

Pour toute demande concernant la compatibilité, merci de contacter :

David Galloway

Responsable de la compatibilité des systèmes

Network Rail

The Quadrant:MK

Elder Gate

Milton Keynes

MK9 1EN

david.galloway@networkrail.co.uk

Autres organisations ferroviaires de Grande-Bretagne

Access Disputes Committee (comité des litiges relatifs à l'accès)

Floor 8

1 Eversholt Street

Londres

NW1 2DN

<http://www.accessdisputesrail.org/>

Department for Transport

Great Minster House

33 Horseferry Road

Londres

SW1P 4DR Royaume-Uni

<http://www.dft.gov.uk/>

Merseytravel

1 Mann Island

Liverpool

L3 1BP

<http://www.merseytravel.gov.uk>

Office of Rail and Road

One Kemble Street

Londres

WC2B 4AN Royaume-Uni

<http://ORR.gov.uk/>

Rail Delivery Group

200 Aldersgate Street

Londres

EC1A 4HD

<http://www.raildeliverygroup.com/>

Rail Safety and Standards Board (comité pour la sécurité et les normes ferroviaires)

The Helicon

One South Place

Londres

EC2M 2RB

<http://www.rssb.co.uk/>

Transport for Greater Manchester

2 Piccadilly Place

Manchester

M1 3BG

<http://www.tfgm.com/>

Transport for London
Windsor House
42-50 Victoria Street
Londres
SW1H 0TL
<https://tfl.gov.uk>

Transport for Wales
Southgate House
Wood Street
Cardiff
CF10 1EW, Royaume-Uni
<http://gov.wales/topics/transport/transport-for-wales>

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

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

HS1 Limited (organisation chargée de la liaison ferroviaire du tunnel sous la Manche)
One Euston Square
40 Melton Street
Londres
NW1 2FDRoyaume-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 5ABRoyaume-Uni
<http://www.hs2.org.uk/>

1.9 Corridors de fret ferroviaire

En 2010, le Parlement européen et le Conseil ont établi les règles de la mise sur pied d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, composé de corridors internationaux du fret.

L'objectif était de développer des services du fret fiables et de qualité afin de pouvoir rivaliser avec d'autres modes de transport.

L'objectif principal afin d'introduire le Règlement 913/2010/UE (ci-après le « Règlement ») était d'améliorer les services fournis par les GI aux exploitants internationaux du fret.

Plusieurs initiatives ont contribué à la création du concept des corridors : le premier paquet ferroviaire, le programme du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la collaboration des États membres et des GI dans le cadre de l'ERTMS et le déploiement des Spécifications techniques d'interopérabilité sur les applications télématiques pour le fret (STI TAF).

À travers le règlement, l'Union européenne souhaite agir dans les grands axes suivants correspondant au processus d'harmonisation :

- améliorer la collaboration entre les GI ;
- améliorer les conditions d'accès à l'infrastructure ;
- garantir que les trains du fret recevront l'attention qu'ils méritent ; et
- améliorer l'intermodalité le long des différents corridors.

Une description détaillée du Corridor du fret ferroviaire auquel nous participons, soit RFC 2, est disponible sur le site Web suivant :

<http://www.rfc-northsea-med.eu/en>

Afin d'atteindre ces objectifs, l'Union européenne a désigné neuf corridors du fret ferroviaire (RFF) international au sein du réseau ferroviaire de l'UE. Les paramètres principaux des RFF sont indiqués dans le tableau ci-après (Règlement 1316/2013/UE) :

1.10 RNE – coopération internationale entre les GI

RailNetEurope (RNE) a été créée en janvier 2004 à l'initiative de plusieurs GI des voies ferrées européennes et des organes d'attribution (OA), qui souhaitaient établir une organisation européenne commune permettant de faciliter leurs activités à l'international.

Objectifs de RNE

RNE se consacre à la facilitation du trafic international sur l'infrastructure ferroviaire européenne. Elle offre son soutien aux EF dans le cadre de leurs activités internationales (transport de fret et de passagers) et s'efforce de renforcer l'efficacité des processus déployés par les GI/OA. En sa qualité d'association paneuropéenne, RNE joue un rôle essentiel en encourageant les acteurs du secteur à suivre des règles harmonisées, transparentes et non discriminatoires pour toutes leurs activités ferroviaires internationales. Ensemble, les membres de RNE travaillent à l'uniformisation des conditions du transport ferroviaire international et à l'introduction d'une approche collective pour promouvoir le secteur ferroviaire européen, ce au bénéfice du secteur ferroviaire de l'Europe entière.

Une plateforme de coordination pour les Corridors de fret ferroviaire

En novembre 2013, les six premiers corridors de fret ferroviaire (CFF) ont été exploitables et un réseau de guichets uniques dits Corridor One-Stop

Shops ou C-OSS a été mis sur pied. En novembre 2015, trois autres CFF ont officiellement vu le jour. RNE a appuyé les GI impliqués dès le commencement et est désormais la plateforme de coordination des CFF pour les activités d'exploitation. RNE doit notamment veiller à l'application de processus et d'outils harmonisés sur plusieurs corridors, au bénéfice des candidats et des GI et OA impliqués dans plusieurs CFF. Par conséquent, les CFF sont devenus des membres associés de RNA.

Une organisation parapluie

Au quotidien, RNE travaille à simplifier, à harmoniser et à optimiser les conditions de transport ferroviaires internationales, notamment les horaires à l'échelle européenne, les approches commerciales (y compris les Documents de référence du réseau), la gestion du trafic et les services après-vente (par exemple, les rapports). Ces missions sont réalisées par [quatre groupes de travail permanents](#) et par des groupes de projet ad hoc coordonnés par le [bureau commun du RNE](#), qui est basé à Vienne, en Autriche. Les conseils et les groupes de travail internationaux de RNE travaillent pour réussir à proposer des services ferroviaires transnationaux sans rupture de charge, que ce soit à travers des normes communes pour l'échange de données, une communication interpersonnelle simplifiée entre les centres de contrôle du trafic, ou l'attribution de sillons horaires pour les nouvelles voies ferrées. RNE offre également à ses membres un accompagnement autour de la conformité au cadre légal européen. Enfin, les outils informatiques dédiés sont aussi simplifiés et homogénéisés dès que nécessaire, et les systèmes informatiques de RNE sont progressivement déployés dans toute l'Europe.

1.10.1 One Stop Shop ou OSS (guichet unique)

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.

Qu'il s'agisse des questions de base en matière d'accès au réseau, des demandes internationales concernant les voies ferrées ou de l'évaluation de la performance après le passage d'un train, toutes ces questions sont gérées par un seul point de contact pour la totalité du voyage international en train. Les clients des membres de RNE qui gèrent des services ferroviaires internationaux peuvent donc utiliser l'ensemble des services RNE OSS, soit :

- Un réseau de points de contact aidant les clients à naviguer entre toutes les procédures en place : obtention d'un accès au réseau ; planification d'un réseau de transport ferroviaire international efficace ; gestion efficace des voies ferrées internationales ; et évaluation de la performance après le passage d'un train. Les délais de réponse ont été homogénéisés en faveur des clients, et l'atteinte de ces niveaux de service est en cours d'évaluation.
- Des experts OSS en charge des activités commerciales et des sillons horaires mettent en commun leur expertise dans ces secteurs pour mieux servir le client aux côtés des points de contact OSS.
- Des outils informatiques aident les candidats en leur fournissant des estimations de coût pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en coordonnant les processus de commande et d'approvisionnement des voies ferrées internationales et en suivant les trains internationaux en temps réel.

Plus d'informations et la liste des points de contact OSS sont disponibles sur : <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>.

Notre référent OSS est :

Steve Rhymes
Directeur de la gestion du réseau de fret
Network Rail
The Mailbox
100 Wharfside Street
Birmingham
B1 1RT
Tél. : +44 (0)7767 67 24 88
E-mail : Steve.Rhymes@networkrail.co.uk

1.10.2 Les outils de RNE

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

PCS est une application Web fournie par RNE aux GI, OA, CFF, EF et autres entreprises candidates, 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, le 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. Notre système national est lié au Path Coordination System de RNE.

RNE dispose d'une plateforme d'intégration PCS IP, un nouvel outil de communication directe entre le PCS et les systèmes nationaux des entreprises ferroviaires et GI/OR, permettant des échanges de données dans les deux sens. Avec ce module, l'un des obstacles majeurs à l'utilisation du PCS dans le secteur du transport de marchandises a été éliminé. Les entreprises ferroviaires et les GI/OR 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.

En novembre 2013, le PCS était prêt à être utilisé comme outil de prise en charge (publication, demande et attribution) des sillons horaires préétablis, conformément au Règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Grâce à l'expérience accumulée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les CFF, des améliorations sont en permanence apportées au système afin de rendre le processus relatif aux sillons horaires préétablis des trains de fret plus rapide et plus souple.

Pour de plus amples informations, consultez le site Web <http://pcs.rne.eu/> ou écrivez au centre d'assistance à support.pcs@rne.eu.

Charging Information System ou CIS (anciennement EICIS)

CIS est un système d'informations tarifaires pour les candidats fourni par les GI et les OA. L'application Web peut fournir des informations rapides sur les frais liés à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire européenne et estimer le coût relatif à l'utilisation de voies ferrées internationales en quelques minutes. C'est une application parapluie pour les différents systèmes de tarification des infrastructures ferroviaires nationales. CIS devrait connaître plusieurs améliorations, notamment le développement d'un outil de calcul des frais d'infrastructure en fonction de chaque CFF répondant aux exigences des CFF.

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

Pour de plus amples informations, consultez le site Web <http://cis.rne.eu/> ou écrivez au centre d'assistance à support.cis@rne.eu.

Train Information System ou TIS (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 depuis leur point de départ jusqu'à leur destination finale. 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, les corridors et les CFF. Suite à la demande de plusieurs EF internationales, TIS est désormais capable de

prendre en charge le traitement de plusieurs trains nationaux, permettant ainsi de simplifier l'échange de données et d'optimiser le processus d'information. En outre, une fonction spécifique a été conçue pour les Terminaux situés le long des corridors, de sorte qu'ils puissent eux aussi profiter de l'échange d'informations permis par TIS.

TIS communique via 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 fret.

TIS est utilisé par les entités suivantes : ÖBB (Autriche), Infrabel (Belgique), NRIC (Bulgarie), HŽ (Croatie), SŽDC (République tchèque), Banedanmark (Danemark), Réseau SNCF (France), DB Netz (Allemagne), GYSEV (Autriche, Hongrie), MÁV (Hongrie), RFI (Italie), CFL (Luxembourg), Bane NOR (Norvège)*, PKP PLK (Pologne), IP (Portugal), CFR (Roumanie)*, ŽSR (Slovaquie), SŽ (Slovénie), ADIF (Espagne), Trafikverket (Suède), SBB (Suisse), BLS (Suisse), Prorail (Pays-Bas), HS1* (Grande-Bretagne). (*Contrat signé, mise en œuvre en cours.)

Portefeuille de données :

- la localisation actuelle et passée des trains
- les horaires quotidiens convenus
- les retards et les raisons de ces retards

La fonction de rapport permet le contrôle et l'analyse des informations sur les trains et sur les retards.

Portefeuille de données :

- Analyse de la ponctualité et des retards
- Analyse de la qualité des données
- Analyse de la performance du système

Dans l'intervalle, TIS a été optimisé et peut désormais traiter les messages TAF TSI entrant et sortant des/aux GI, ainsi que les messages TAF TSI directement envoyés aux EI.

Interfaces de données :

- Échange de données brutes avec les EF et les GI sur la base des messages TAF/TAP TSI.

À l'heure actuelle, les candidats TIS sont les GI, les entreprises ferroviaires et les exploitants de terminaux. Le TIS est accessible via : <http://tis.rne.eu/>. Le service d'assistance peut être contacté par e-mail à l'adresse suivante : support.tis@rne.eu.

Glossaire de RNE

RNE a créé un [glossaire des termes](#) que l'on retrouve 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, aux 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 conditions de l'avis d'exonération de responsabilité.

Chapitre 2 – Conditions d'accès

2.1 Introduction

Le chapitre 2 du présent document de référence du réseau énonce les conditions générales portant sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire que nous gérons. Ces conditions générales s'appliquent également à toute portion des corridors du fret ferroviaire passant par l'infrastructure ferroviaire que nous gérons.

2.2 Exigences d'accès générales

Nous sommes le propriétaire des sites du réseau ferroviaire principal de la Grande-Bretagne. L'accès à ce réseau est principalement régi par le Railways Act 1993 (Loi sur les chemins de fer de 1993) (tel qu'amendé) et par les Access, Management and Licensing Regulations (Règlements relatifs à l'accès, à la gestion et à l'octroi de licences). 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. Nous sommes le propriétaire des sites du réseau ferroviaire principal de la Grande-Bretagne.

Les gares et les dépôts d'entretien léger sont considérés comme des sites distincts. Si une EF 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 que nous soyons le propriétaire de la plupart des gares et des dépôts d'entretien léger en Grande-Bretagne, nous ne les exploitons pas, à l'exception de 18 grandes gares (énumérées à la [Section 3.3.1.3](#)).

La plupart des gares et des dépôts d'entretien léger 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 exploitants 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 de la loi Railways Act 1993, les candidats peuvent uniquement conclure un contrat avec le propriétaire des installations si elles souhaitent avoir le droit d'utiliser les installations ferroviaires de ce propriétaire avec le consentement de l'ORR. Si ces contrats (et les amendements pouvant y être apportés) ne sont pas approuvés par l'ORR lorsque la loi l'exige, ils ne sont pas valides.

Lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre sur les conditions d'un contrat, ou d'un amendement ultérieur d'un contrat existant en vertu duquel le candidat cherche à élargir son accès au réseau, le candidat peut demander à l'ORR qu'il émette des directives exigeant du propriétaire des installations qu'il conclue le contrat ou le modifie tel que l'ORR le demandera.

Nous accompagnerons les candidats demandant un accès au réseau ferré principal via le processus de candidature d'accès aux voies et via le processus d'accès aux gares et aux dépôts, lorsque l'accès est demandé.

Le régime d'accès spécifié par le Railways Act 1993 ne s'applique pas à tous les contrats d'accès. Certaines installations ferroviaires, notamment la plupart de celles que nous n'exploitons pas dans le cadre du réseau ferroviaire principal, ont été exemptées par l'ORR ou le DfT¹. Cependant, les Access, Management and Licensing Regulations confèrent aux EF le droit d'accéder à l'infrastructure ferroviaire pour y proposer des services de transport de fret ou de transport de voyageurs. Ils établissent

¹ Par exemple, de nombreux terminaux et dépôts de fret, ainsi que des réseaux n'appartenant pas à Network Rail, ont été exemptés en vertu du décret [The Railways \(Class and Miscellaneous Exemptions\) Order 1994](#).

également la base d'un accès et confèrent à un candidat ferroviaire le droit de postuler pour un accès à un panel de services et de sites pour proposer ses services. Les Access, Management and Licensing Regulations 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 gares de triage et des voies de remisage, à moins qu'une alternative viable correspondant aux conditions du marché n'existe.

Les Access, Management and Licensing Regulations concèdent également aux candidats des droits de recours (tels que décrits à la [Section 1.4.3](#)).

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

Notre [Stakeholder Relations Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires) inclut un guide à l'intention des nouveaux ou potentiels exploitants ferroviaires (y compris les exploitants aspirant à un accès libre), présentant la manière dont nous travaillerons avec les clients potentiels pour développer un contrat d'accès aux voies.

L'ORR a également rédigé un guide pour accompagner les exploitants prospectifs intitulé « [Starting Main Line Train operations: A guide to the regulatory framework](#) » (Commencer l'exploitation de lignes principales ferroviaires : votre guide sur le cadre réglementaire) à l'intention des exploitants ferroviaires potentiels.

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 dans le restant de ce chapitre.

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

2.2.1 Conditions d'une demande de capacité

Le processus d'établissement des horaires (régé 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 ou toute personne proposant de 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 satisfaire ces conditions avant de pouvoir utiliser ces sillons horaires. Une fois sollicités par une EF en activité ou potentielle, nous indiquerons la disponibilité des sillons horaires sur la zone du réseau correspondant au service proposé par l'EF. Cette appréciation se basera sur les horaires actifs exploités à cette période. Si ces sillons horaires sont disponibles ou sont susceptibles d'être disponibles, nous accompagnerons l'EF dans le processus d'établissement des horaires.

En règle générale, les EF participent directement au processus d'établissement des horaires. Cependant, une EF (ou une EF potentielle, voire tout autre détenteur de droits d'accès) peut engager une tierce partie (comme une autre EF ou une société de conseil indépendante) pour émettre ses demandes de sillons horaires. Lorsqu'un exploitant 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 son nom dans le cadre du processus d'établissement des horaires en Grande-Bretagne.

Conformément aux Access, Management and Licensing Regulations, un candidat auquel le GI a accordé une capacité, 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.

Une exception, qui ne s'applique que lorsque une EF remplace une autre EF eu égard à la prestation de services de transport à un tiers, est un processus dépendant de la [Partie J7 du Code du réseau](#) pour l'abandon et la ré-attribution des droits d'accès.

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'accès à l'infrastructure ferroviaire

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'exploitant ferroviaire](#) ou d'une exemption de licence – cf. [Section 2.2.3](#)
- présenter une description documentée appropriée du système de gestion de la sécurité de l'exploitant 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

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 à la [Section 2.7](#).

2.2.3 Licences

En vertu du Railways Act 1993, remplir la fonction d'exploitant de trains en Grande-Bretagne sans détenir une licence ou une exemption de licence octroyée par l'ORR conformément à cette loi est un délit. Cependant, lorsqu'une personne souhaitant remplir la fonction d'exploitant de trains de transport de voyageurs ou de fret relève du champ d'application du [Licensing of Railway Undertakings Regulations](#) (Réglementations relatives à l'octroi de licence des entreprises ferroviaires) tel que modifié par le règlement [Access, Management and Licensing Regulations](#) (Réglementations relatives à l'accès, à la gestion et à l'octroi de licences), alors elle peut 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 qui a mis en œuvre des directives de l'UE concernant les licences des EF. Pour exploiter et proposer des services ferroviaires en Grande-Bretagne, 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 associés) comprennent généralement 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.
- Être adhérent au RDG.

- 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)
- avoir une assurance adaptée (cf. [Section 2.2.5](#)).

2.2.4 Certificat de sécurité

Toute personne souhaitant exploiter des trains en Grande-Bretagne 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 en Grande Bretagne. 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 le site Internet de l'ORR pour plus d'informations.

<http://ORR.gov.uk/what-and-how-we-regulate/health-and-safety/regulation-and-certification>

<http://ORR.gov.uk/what-and-how-we-regulate/health-and-safety/regulation-and-certification/rogs/safety-certificates-and-authorisation>

Le matériel roulant et les compétences du personnel sont abordés à 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, disponibles à l'adresse ci-après :

<http://ORR.gov.uk/what-and-how-we-regulate/health-and-safety/regulation-and-certification>

2.2.5 Couverture des responsabilités (assurances)

Une licence d'exploitant ferroviaire ou SNRP impliquera des exigences en matière d'assurance, y compris l'auto-assurance optionnelle, couvrant la responsabilité envers les tiers. Les niveaux requis d'assurance seront normalement ceux déterminés par l'ORR. En matière de responsabilité envers les tiers, le minimum par défaut actuel d'assurance de responsabilité civile est fixé à 155 millions de Livres Sterling de couverture par accident, comme l'exige l'accord général (voir ci-dessous). Cependant, d'autres montants peuvent être convenus selon les cas, sur demande auprès de l'ORR.

L'accord général peut être téléchargé sur le [site Internet de l'ORR](#) :

2.3 Conditions commerciales générales

Il existe un éventail de documents qui établissent les règles et conditions commerciales générales relatives à l'accès au réseau. Les documents principaux sont décrits plus bas.

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 nous-mêmes et chaque exploitant ferroviaire utilisant notre infrastructure. Le Code du réseau ne crée aucune relation contractuelle entre les exploitants 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 de mettre en place des mécanismes grâce auxquels les parties peuvent apporter des modifications réglementées aux éléments suivants :

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

Il propose également des mécanismes 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 et d'autres informations connexes sont disponibles sur [notre site Internet](#).

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 de chacun en cas de retards et d'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>

Delay Attribution Principles and Rules (Principes et règles d'attribution de responsabilité en cas de retard)

Les Delay Attribution Principles and Rules sont intégrés au Code du réseau (Partie B) et contiennent des directives pour une application et une approche cohérentes, à l'intention de toutes les parties impliquées dans le processus d'attribution de responsabilité en cas de 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 document souligne le besoin d'informations de gestion et prône l'indemnisation en conséquence des parties concernées par les retards.

Les Delay Attribution Principles and Rules sont disponibles sur le site Internet du Delay Attribution Board à l'adresse suivante :

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

Access Dispute Resolution Rules ou 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 au titre des contrats d'accès aux dépôts d'entretien léger, aux gares et aux voies sont résolus.

Vous trouverez plus d'informations à la [Section 4.4.2.2](#).

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.

Access Rights Policy (Politique des droits d'accès)

Nous avons élaboré une [politique des droits d'accès](#) en accord avec les partenaires de l'industrie du rail grâce à son travail avec RDG. Elle fixe la manière dont nous allons devoir gérer les demandes de vente des droits d'accès des candidats à l'utilisation du réseau, et en particulier la manière dont ces droits seront énoncés. Le document définit le contexte de cette politique, les principes qu'elle implique, les grandes lignes des autres règlements existants, et les mécanismes applicables lors de demandes d'accès au réseau. Notre Access Rights Policy (Politique des droits d'accès) :

- établit un cadre des droits d'accès qui se veut simple, clair et compréhensible, avec des objectifs alignés qui renforcent la confiance du secteur, des usagers et des contribuables ;
- apporte aux exploitants ferroviaires la certitude qu'ils disposent des assurances nécessaires à leurs activités et qu'ils respectent les dispositions contractuelles à travers des décisions cohérentes ;
- permet de modifier les services ferroviaires et les horaires de manière à permettre une utilisation plus efficace des capacités disponibles, dans l'intérêt général des usagers et des fournisseurs ;
- prévient un usage sous-optimal des capacités du réseau qui pourraient introduire des risques évitables en matière de performance, et, dans certains cas, générer des plaintes pour discrimination non-avérée ; et
- offre une plus grande flexibilité pour optimiser l'usage du réseau, particulièrement aux heures de pointe et quand les projets d'infrastructure portent leurs fruits.

Contrats d'accès

Tous les contrats d'accès de ce type sont soumis à l'approbation de l'ORR. S'ils ne sont pas approuvés, les contrats ne seront pas juridiquement valides. L'ORR a publié toute une série de contrats-types d'accès, ainsi que des orientations sur le processus d'approbation. Les

contrats-types ont été publiés, car l'ORR encourage et anticipe 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>

Les contrats-types d'accès aux voies sont disponibles sur le [site Internet de l'ORR](#) :

Les contrats-types d'accès aux gares mentionnés ci-dessous sont disponibles sur le [site Internet de l'ORR](#) :

- Pour les gares exploitées par Network Rail
 - Contrat d'accès aux gares pour les services aux voyageurs
 - Contrat d'accès aux gares pour les services de fret
 - Contrat d'accès aux gares pour les services de transport de voyageurs d'affrètement
 - Contrat d'accès aux gares dans le cadre d'un accès modifié
- Pour les gares exploitées par d'autres exploitants ferroviaires de transport de voyageurs
 - Contrat d'accès aux gares pour les services aux voyageurs (une seule gare)
 - Contrat d'accès aux gares pour les services aux voyageurs (plusieurs gares)
 - Contrat d'accès aux gares pour les services de fret
 - Contrat d'accès aux gares pour les services de transport de voyageurs d'affrètement
 - Contrat d'accès aux gares dans le cadre d'un accès modifié

Les contrats d'accès aux dépôts d'entretien léger sont disponibles sur le [site Internet de l'ORR](#) :

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

Accords généraux

L'ORR a également émis un certain nombre d'accords généraux concernant certains types de contrats d'accès (et leurs modifications subséquentes). Ces accords généraux permettent potentiellement aux parties de conclure certains types de contrats d'accès sans avoir besoin d'un accord spécifique de l'ORR. Les accords généraux suivants ont été publiés sur le [site Internet de l'ORR](#) :

- Accord général pour les accès des voyageurs (contrat-type d'accès aux voies d'affrètement)
- Freight Access (Track Access Contracts) General Approval ou Accord général pour l'accès au fret (contrats d'accès aux voies)
- Freight Facility (Ports and Terminals) General Approval ou Accord général pour les sites de fret (ports et terminaux)
- General Approval (Stations) ou Accord général (gares)
- General Approval for stations ou Accord général pour les gares
- General Approval for depots ou Accord général pour les dépôts

Le [site de l'ORR](#) contient d'autres informations sur les accords généraux.

Conseils d'accès

L'ORR a publié sur cette page des documents d'orientation définissant son approche en matière de réglementation de l'accès aux voies. Parmi ceux-ci :

- critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux voies
- critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux gares

- critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux dépôts
- politique pour l'approbation des options d'accès aux voies en vertu de laquelle un accès à une installation ferroviaire pourra être obtenu

Les EF demandant un accès à d'autres installations raccordées au réseau ferré principal et leur utilisation doivent consulter la [Section 5](#), en particulier les informations sur les services supplémentaires et auxiliaires.

2.3.1 Contrats avec les EF

Les EF et les candidats autorisés souhaitant un accès au réseau doivent conclure un contrat d'accès 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 2012/34/UE](#), s'appliquant au réseau ferré principal. Les EF souhaitant obtenir un accès aux gares et aux dépôts d'entretien léger qu'elles n'exploitent pas elles-mêmes, devront conclure des contrats d'accès distincts avec le propriétaire des installations du dépôt ou de la gare concerné (à moins que ces installations ne soient exemptées des dispositions d'accès prévues par la Railways Act 1993, en vertu de [The Railways \(Class and Miscellaneous\) Exemptions Order 1994](#)) (Ordonnance ferroviaire d'exemptions de catégorie et diverses de 1994).

2.3.2 Contrats avec les candidats non EF

Tous les contrats d'accès de ce type sont soumis à l'approbation de l'ORR. S'ils ne sont pas approuvés, les contrats ne seront pas juridiquement valides. L'ORR a publié toute une série de contrats-types d'accès, ainsi que des orientations sur le processus d'approbation. Les contrats-types ont été publiés, car l'ORR encourage et anticipe 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>

Les contrats-types d'accès aux voies mentionnés ci-dessous sont disponibles sur le [site Internet de l'ORR](#) :

- Contrat-type de raccordement (pour le raccordement des installations à notre réseau – cf. aussi Connection Contracts General Approval 2014 ou Accord général relatif aux contrats de raccordement)
- Contrat-type pour les clients du fret (c'est-à-dire les entreprises offrant des services logistiques et cherchant à obtenir des droits d'accès aux voies, mais pas nécessairement à exploiter elles-mêmes un train)

2.3.3 Contrat-cadre

Un accord-cadre dans le contexte des Access, Management and Licensing Regulations précise les caractéristiques de la capacité d'infrastructure attribuée à un candidat 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 ferroviaires et les sillons horaires sont expliqués de manière plus détaillée dans le [glossaire](#).

En Grande-Bretagne, la fonction des accords-cadres est remplie par les contrats d'accès aux voies pour l'accès au réseau ferré principal.

Nous sommes autorisés à conclure des accords bilatéraux avec les EF et autres entités pour apporter des améliorations à l'infrastructure, bien que si un tel accord devait inclure des droits d'utilisation d'une installation 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 [orientations relatives à l'accès aux voies](#), publiées sur son site Web.

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://ORR.gov.uk/what-and-how-we-regulate/track-access>

Des liens sur des contrats-type d'accès aux voies et aux dépôts d'entretien léger sont donnés dans la [Section 2.3.2](#).

Avant de conclure un nouveau contrat-cadre ou de prolonger ou d'élargir de façon conséquente la capacité d'un accord-cadre en vigueur, nous tiendrons compte, outre notre [politique de droits d'accès](#), des éléments suivants :

- (a) une utilisation maximale de la capacité de l'infrastructure disponible, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de la capacité envisagées ;
- (b) les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a su démontrer qu'il a l'intention et est en mesure d'utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre ;
- (c) les besoins des voyageurs, du secteur du fret et des investisseurs, y compris les entités des États membres et autres entités publiques ou privées ;
- (d) un accès non discriminatoire à l'infrastructure et le fait de tenir compte de la disponibilité des installations connexes et des services fournis dans ces installations, dans toute la mesure où ces informations sont communiquées au gestionnaire de l'infrastructure ;
- (e) le financement apporté par le gestionnaire de l'infrastructure et le futur développement du réseau ;

- (f) l'efficacité des activités d'exploitation de l'infrastructure et, dans toute la mesure du possible, des installations connexes, y compris les travaux d'entretien, d'amélioration et de rénovation envisagés ;
- (g) les exigences de capacité des corridors du fret international, conformément à l'Article 14 du Règlement 913/2010/UE ;
- (h) une gestion proportionnelle, ciblée, transparente, équitable et suffisante des ressources du réseau ;
- (i) tout échec précédent, le cas échéant, en matière d'utilisation de la capacité et les raisons d'un tel échec, conformément à l'Article 11(2) et (3) de ce règlement ;
- (j) les critères de priorité applicables à l'attribution du sillon dans le cadre de la procédure d'établissement des horaires, conformément à l'Article 47 de la Directive 2012/34/UE et aux énoncés portant sur la saturation de l'infrastructure ; et
- (k) le cas échéant, la nécessité de veiller à la bonne santé financière à long terme du système de transport public offert dans le cadre d'un contrat de service public.

2.4 Règles opérationnelles

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 et sont accessibles sur son [site Internet](#). Certaines normes sont complétées par des notes d'orientation, également publiées par RSSB.

En outre, nous avons élaboré nos [propres normes](#), celles-ci devant être respectées par nous-mêmes, nos contractants et nos fournisseurs.

National Technical Rules ou Règles techniques nationales

Aux fins de l'interopérabilité, les Railway Group Standards sont notifiées à la Commission européenne en tant que National Technical Rules (NTR). Il

incombe à RSSB, au nom du secteur, la responsabilité de soumettre au DfT ces normes devant être proposées pour chaque STI aux fins de leur application sur la voie ferrée principale de la Grande-Bretagne. Le DfT peut avoir besoin de signaler des exigences supplémentaires afin de veiller à ce que les NTR notifiées répondent à toutes les exigences impératives.

Le DfT publie les [NTR et les règles techniques spécifiques à un ou plusieurs projets](#) qu'il a soumis à la Commission européenne en vue de leur utilisation en Grande-Bretagne. Les listes des NTR et les documents y afférents seront soumis à une évaluation régulière en raison des modifications pouvant être apportées aux STI, de la fermeture de points des STI encore ouverts et au fur et à mesure de l'évolution ou du retrait des normes britanniques. Les NTR actuelles sont disponibles sur le [site Internet gov.uk](#).

National Safety Rules (règles de sécurité nationales)

[Les Railways and Other Guided Transport Systems \(Safety\) Regulations 2006 \(telles qu'amendées\)](#) exigent l'établissement des systèmes de gestion de la sécurité des gestionnaires de l'infrastructure et des EF sur la voie ferrée principale afin de « veiller à ce que le système de la voie ferrée principale (...) soit conforme aux règles de sécurité nationales et aux exigences de sécurité pertinentes prévues par les STI. » Une copie de toutes les RGS se trouve dans le [Standards Catalogue](#) (catalogue des normes) disponible sur le site Internet de RSSB.

Vous trouverez de plus amples informations sur les NSR sur le [site de l'ORR](#).

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 EF.

Ces dimensions varient selon la géographie du réseau (c'est-à-dire 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 limites de

poids et de longueur des trains de toutes les lignes du réseau britannique. Les FTLB ont été mis à jour, mais certaines données confidentielles ne peuvent être publiées. Si vous avez des questions spécifiques, veuillez prendre contact avec notre [Access Coordinator](#) (coordinateur de l'accès) (cf. [Section 2.5](#) pour plus d'informations et découvrir comment accéder à l'ELMTREE).

Les charges et longueurs sont publiées par itinéraire géographique² 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 »

Titre du registre	Couverture de l'itinéraire
Anglia	L'Anglie
Great Western	Le Pays de Galles et l'Ouest
London and North Eastern	LNE (Londres nord-est)
London North Western	Les Midlands de l'est, LNW
Écosse	L'Écosse
Southern	Le Kent, Sussex, Wessex

2.5 Transports exceptionnels

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

² Les activités de Network Rail sont regroupées par régions d'itinéraires, comme le montre le tableau.

transport exceptionnel et les caractéristiques de l'itinéraire sur lequel il doit voyager.

En Grande-Bretagne, les règles opérationnelles du transport exceptionnel sont déterminées dans le Railway Group Standard GO/RT3056/K (« Working Manual for Rail Staff – Freight Train Operators – 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>.

Elles fixent plusieurs exigences vis-à-vis de de nous-mêmes et des EF :

- déterminer un itinéraire permettant la circulation du trafic ;
- déterminer les conditions de voyage devant être appliquées ;
- créer un avis de train spécial (Special Train Notice) pour les déplacements ; et
- 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 (supérieur au poids spécifié pour la voie)
- Conteneurs et caisses mobiles
- Trains de transport de combustible ou de déchets nucléaires (chargés ou déchargés).

Un système d'utilisation simplifié a été développé aux fins de la création et de 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 exploitant 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](#)).

Pour plus d'informations, les EF doivent écrire à :

elmtreesupport@networkrail.co.uk.

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

RNE a mis en place un processus pour que les EF communiquent les informations techniques au OSS (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 Marchandises dangereuses

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 (cf.

<http://www.hse.gov.uk/cdg/regs.htm>) et [Carriage of Dangerous Goods: Approved Derogations and Transitional Provisions](#) ou Transport de marchandises dangereuses : dérogations approuvées et dispositions transitoires, 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 EF.

De nombreux Railway Group Standards et documents traitent des marchandises dangereuses et viennent compléter ces réglementations. Ceci inclut le [Working Manual For Rail Staff – Handling & Carriage of Dangerous Goods](#) (Manuel de travail des employés des voies ferrées : manipulation et transport des marchandises dangereuses). Par ailleurs, la Partie E du Code du réseau requiert l'émission d'une notification lorsqu'une EF propose de transporter des matières sur le réseau ferré principal pouvant donner lieu à des dommages environnementaux dans le cas d'une fuite.

Les marchandises dangereuses sont transportées par les EF dont les dispositifs généraux des systèmes de gestion de la sécurité ont été approuvés par l'ORR via le régime de sécurité (ROGS). Voir la [Section 2.2.4](#) pour plus d'informations 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.

Nous coopérons avec les EF en prenant toutes les mesures 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](#) relative au processus d'attribution de capacité et la [Section 5](#) pour des informations sur les autres services fournis par le GI.

2.7 Lignes directrices pour le processus d'autorisation 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 EF et sur le GI. Pour accompagner les EF dans l'acquittement de cette responsabilité, nous avons lancé des processus de consultation en matière de compatibilité, afin d'apporter un mécanisme structuré pour évaluer et approuver toute question portant sur la capacité, la sécurité, la réglementation et la finalité commerciale concernant l'EF, le GI et les autres EF. 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 une EF pour le faire circuler, conformément au [Railway Group Standard GE/RT8270](#) (Norme du groupe ferroviaire GE/RT 8270), 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.

Nous avons l'obligation de demander conseil et de publier les propositions de modification du réseau (Network Change) qui auraient une incidence sur le fonctionnement de celui-ci ou sur les trains qui y circulent. Vous

trouverez plus d'informations à propos des modifications de réseau dans la [Section 3.3.2.8](#).

Dans tous les cas (a à d) énoncés ci-dessus, le processus de modifications de réseau 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 EF, extension envisagée d'un ou de plusieurs itinéraire(s) pour des types de trains existants.

Par ailleurs, les EF doivent prévoir l'évaluation des nouveaux véhicules afin de prouver qu'ils sont conformes à toutes les normes et spécifications en vigueur, y compris les spécifications techniques d'interopérabilité et les Notified National Technical Rules (réglementations techniques nationales notifiées) 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 sont disponibles sur le [site Internet de l'ORR](#).

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 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) :

<https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/information-operating-companies/stakeholder-code-practice/>

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 l'équipe en charge du gabarit pour discuter de ses projets et obtenir des conseils. Celle-ci peut être contactée à l'adresse suivante :

GaugingData@networkrail.co.uk

Lorsque de nouveaux modèles de locomotives et de wagons de fret, ou des modèles ayant subi des modifications sont introduits sur le réseau, il est important de ne pas se fier aux gabarits standards en supposant qu'ils seront applicables. Des informations supplémentaires générales sur les [gabarits standard](#) et les [processus de gabarit en général](#) sont disponibles sur notre site Internet.

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](#) et sur le [site Internet du DfT](#) concernant l'interopérabilité et les normes.

Nous disposons de notre propre voie d'essai et d'un centre de l'innovation doté d'installations permettant la prise en charge de nombreux aspects de test et de l'introduction des nouveaux véhicules. Cf.

<https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/research-development-technology/ridc/>

Registre de l'infrastructure (RINF)

Un [Registre de l'infrastructure](#) a été développé comme spécifié par la décision d'application de la Commission européenne (Décision RINF). Le RINF se veut un mécanisme transparent sur les caractéristiques du réseau. Les informations fournies par le RINF sont utilisées à des fins de planification et de conception des nouveaux trains et d'aide à l'évaluation

de la compatibilité des trains avec les itinéraires avant leur mise en service et en tant que base de données de référence.

La dernière décision en date du RINF (Décision 2014/880/UE du 26 novembre 2014) abroge la précédente Décision 2011/633/UE et introduit une interface utilisateur commune informatisée qui simplifie les demandes de données d'infrastructure.

Le Registre prend 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 globale, bien que l'EF, le fabricant du 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

Tél. : +44 (0)190 878 1000

E-mail : RINF.NRE@networkrail.co.uk

Registre national des véhicules (RNV)

Le Secrétaire d'État a désigné Network Rail Infrastructure Limited en tant qu'Entité d'enregistrement chargée de renseigner le registre appelé National Vehicle Register (NVR). 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 l'entité en charge de l'enregistrement.

NVR Registration Entity (Entité d'enregistrement du RNV)

Network Rail

The Quadrant:MK

Elder Gate

Milton Keynes

MK9 1EN

Tél. : +44 (0)1908 781 346

E-mail : NVR@networkrail.co.uk

2.8 Certification du personnel

Les EF et les GI sont tenus 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, décrites et mandatées dans les Railway Group Standards et explicitées par les Approved Codes of Practice (Codes des bonnes pratiques approuvés) et les Guidance Notes (Notes d'orientation) sont conçues et publiées 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](#)). Elles sont disponibles sur son [site Internet](#).

L'ORR a publié des [directives sur le développement et le maintien des compétences du personnel](#).

Licences pour la conduite des trains

La [directive de la Commission européenne 2007/59/CE \(relative à la certification des conducteurs de trains\) \(la Directive\)](#) a été transposée en législation nationale par les [Train Driving Licences and Certificates](#)

[Regulations 2010 ou TDLCR](#) (Règlements sur les certificats et les licences des conducteurs de trains de 2010), entrés en vigueur en mars 2010.

Les exigences pour la détention de licences et de certificats émis conformément aux TDLCR ont pris effet pour les nouveaux conducteurs transfrontaliers et nationaux. Les conducteurs existants (transfrontaliers et nationaux) devront avoir leur licence et leur certificat avant le 29 octobre 2018.

Le processus de demande et d'autorisation est géré par l'ORR. Pour de plus amples informations, veuillez consulter son [site Internet](#).

Chapitre 3 – Infrastructure

3.1 Introduction

Conformément aux termes de notre licence de réseau, les fonds que nous percevons doivent uniquement nous servir à réaliser des activités désignées comme « activités autorisées ». Les activités autorisées sont définies par la licence de réseau (Network Licence) 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 nos activités de réseau, un processus de révision périodique est suivi afin de déterminer 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.

Nous sommes responsables 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 de nos responsabilités en matière de gestion des ressources 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 :

<https://www.networkrail.co.uk/running-the-railway/looking-after-the-railway/asset-management/>

Asset Information (Informations sur les ressources)

L'organisation Asset Information Services a été conçue comme source fiable de référence des données et des informations liées aux actifs. Elle aide à la prise de décisions commerciales avisées, en conciliant de façon optimale et pérenne l'investissement, la gestion des risques 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.

Informations additionnelles

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.

3.2 Étendue du réseau

3.2.1 Limites

Le Document de référence du réseau couvre l'intégralité de l'infrastructure ferroviaire que nous détenons et exploitons, définie comme le réseau ferré principal à 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, nous possédons et exploitons le réseau des grandes lignes ferroviaires en Angleterre, en Écosse et au Pays de Galles. Le réseau est divisé en huit itinéraires fonctionnels et un itinéraire dit « virtuel », également décrits à la [Section 1.1](#). La majorité de ce réseau est généralement disponible pour des activités de trafic usuelles (sauf pendant les périodes d'entretien et de rénovation, toutes deux couvertes par l'[Engineering Access Statement](#), décrit à la [Section 4.5.1](#)) et sujet à l'attribution de la capacité à ces fins (comme décrit à la [Section 4.5](#)), bien que certaines petites lignes puissent être considérées comme « hors d'usage » (notamment de façon temporaire) et peuvent uniquement être accessibles via des dispositions spéciales. Certaines lignes du réseau ne peuvent être empruntées la nuit, en raison de la fermeture nocturne de leurs postes d'aiguillage ; un [répertoire des heures de fonctionnement des postes d'aiguillage](#) et les [Timetable Planning Rules](#) (qui comportent des informations sur les heures d'ouverture des voies (Route Opening Hours) à la Section 2.2) sont disponibles sur notre site Internet.

Nous sommes également le propriétaire de l'infrastructure et des ressources ferroviaires de l'Île de Wight, mais nous louons à First MTR 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 pour une période de 25 ans, ayant débuté le 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 sur notre [site Internet](#).

3.2.2 Réseaux ferrés raccordés

Notre infrastructure, 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 cet itinéraire. 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 la Grande Bretagne 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
- Crossrail Central Operating Section, un réseau urbain constitué majoritairement de tunnels, qui raccorde les réseaux Est et Ouest via le centre de Londres et dont l'ouverture est prévue en 2019. Le Document de référence du réseau est accessible à <https://consultations.tfl.gov.uk/rail/ccos-network-statement/>.
- Rail for London, une division de Transport for London, pour la ligne de Londres-Est
- Nexus (comité exécutif responsable du transport de voyageurs pour le Tyne and Wear), pour le Tyne and Wear Metro.

- Heathrow Airport Holdings Limited. Le Document de référence du réseau est accessible à <http://www.heathrow.com/company/company-news-and-information/rail-regulation>.
- Transport for Greater Manchester (autorité responsable du transport de voyageurs pour le Grand Manchester), pour la société des transports de Manchester, Metrolink.
- Associated British Ports, Hutchison Ports UK et autres autorités portuaires
- De nombreuses voies ferrées de patrimoine, souvent exploitées par le secteur des loisirs
- De nombreuses voies ferrées ou embranchements industriels de tierces parties
- Plusieurs terminaux de fret privés. Veuillez consulter la [Section 3.6.2](#) pour plus d'informations.

Projet pilote tram-train : Sheffield - Rotherham

La deuxième phase des travaux de raccordement du réseau Stagecoach Supertram à notre réseau a été terminée en août 2017. Une fois les travaux en cours terminés en 2018, ces connexions permettront aux trams-trains de relier facilement Rotherham Parkgate et le centre-ville de Sheffield, via Rotherham Central et Meadowhall.

Vous trouverez de plus amples informations sur le [site Internet de South Yorkshire Passenger Transport Executive](#).

Les Documents de référence du réseau d'autres GI européens peuvent être téléchargés sur le site internet de RNE. Vous pouvez y accéder en cliquant sur le lien suivant : <http://www.rne.eu>.

3.3 Description du réseau

3.3.1 Géographie

La configuration opérationnelle et les attributs physiques de notre infrastructure ferroviaire 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 EF choisissent de faire une copie de la Sectional Appendix leur correspondant et de l'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 :

<https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/information-operating-companies/national-electronic-sectional-appendix/>

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 électroniques des deux documents sont fournies aux personnes ayant obtenu des droits d'accès ou sur demande.

Pour obtenir une copie électronique du PON ou du WON, ou pour en demander une copie papier (aux frais du demandeur), veuillez contacter planningpublications@networkrail.co.uk.

Les demandes générales concernant ces documents doivent être adressées à l'[équipe en charge des publications \(Publications Team\)](#).

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 Gares et nœuds

Il existe près de 2 550 gares sur le réseau ferré principal et presque toutes nous appartiennent. 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)

- Manchester Piccadilly
- Reading.

Les autres gares, la plupart appartenant à Network Rail, sont louées aux EF, généralement des entreprises de transport de voyageurs franchisées.

Nous ne sommes pas propriétaires des gares ci-après :

- Adrossan Harbour
- Aylesbury Vale Parkway
- Bromsgrove
- Coleshill Parkway
- Dunrobin Castle
- Fishguard Harbour
- Horwich Parkway
- Prestwick International
- Southend Airport
- Stranraer Harbour
- Warwick Parkway

Pour de plus amples informations à propos de ces gares, veuillez contacter notre [responsable leasing \(Leasing Manager\)](#).

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

Capacité du train de fret – conseils et assistance

Nous savons que les orientations données dans cette section sont complexes et techniques. Si vous n'avez pas accès aux sources d'informations mentionnées ou avez besoin d'orientations

supplémentaires, veuillez adresser un e-mail à notre [Coordinateur des accès \(Access Coordinator\)](#) pour lui faire part de vos problèmes.

Capacité du réseau

La capacité du réseau comprend la vitesse de ligne, l'écartement de la voie, la disponibilité des voies et les capacités d'électrification du réseau. Nous publions les documents relatifs à la capacité du réseau dans notre [Rapport annuel](#).

Network Change (modifications du réseau)

Une modification du réseau fait référence à un changement qui aura probablement un impact matériel sur le fonctionnement du réseau ou sur les trains qui y circulent. Une modification du réseau peut être :

- physique – p. ex. modifications de l'agencement, de la configuration ou de l'état du réseau ; ou
- fonctionnelle – p. ex. introduction d'une limite de vitesse sur un tronçon d'une voie ou d'un changement affectant le mode d'entretien des voies.

Les modifications dites fonctionnelles ne sont qualifiées de « Network Change » que si elles persistent, ou sont susceptibles de persister, plus de six mois.

Les éléments suivants sont publiés sur [notre site Internet](#) :

- toutes les propositions réalisées et en cours relevant d'une modification du réseau ;
- toutes les actions engendrées par une modification du réseau ;
- les résolutions de questions en lien avec les ADRR ;
- les variations autorisées ;
- les formulaires de demande, de soumission et de réponse aux propositions relevant d'une modification de réseau ; et
- les conditions générales types.

Vous trouverez de plus amples informations sur le processus de modification du réseau à la [Partie G du Code du réseau](#).

Écarts entre les données réelles et les données publiées

Les écarts entre les capacités réelles et les données publiées du réseau sont précisés dans le [Rapport annuel 2016](#).

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 \(NESA\)](#), cf. [Section 3.3.1](#).

3.3.2.1 Gabarit ferroviaire

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 ferrée.

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 à [notre site Internet](#).

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 – cf. [Section 3.3.1](#).

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. Un ensemble de gabarits ferroviaires standard a été adopté 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. Tous les détails et les définitions concernant les gabarits de fret standard actuellement en vigueur en Grande-Bretagne sont énoncés dans la norme Railway Group Standard GE/RT8073 (édition 3 – décembre 2015), 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). 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-vous référer à [notre site Internet](#).

Exemples de conditions de chargement pour des gabarits standard

Largeur de l'unité et type de wagon	Conteneur			Conteneur		
	8'			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

Gabarit de chargement – véhicules de 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

En Grande-Bretagne, les règles pour déterminer la valeur de la disponibilité de l'itinéraire (RA ou Route Availability) 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 <http://www.rssb.co.uk>.

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 RA comprises entre 1 et 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.

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 :

<https://www.networkrail.co.uk/running-the-railway/our-routes/>

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 adressées aux contacts mentionnés à 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.

Exemples de conditions de chargement pour des gabarits standard	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

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 ;
- une capacité catégorisée comme RA9 ou RA10 correspond à une vitesse maximale de 60 mph (50 mph pour les itinéraires du sud-est et du Wessex) ;
- une capacité catégorisée comme RA8 correspond à une vitesse comprise entre 60 mph et 110 mph ;
- une Route Availability catégorisée comme RA7 correspond à une vitesse 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 aux critères énoncés pour RA8 et RA10 ci-avant, des vérifications supplémentaires sont requises pour confirmer la compatibilité des véhicules et des ponts ferroviaires, en raison d'un risque d'effets dynamiques excessifs, notamment en termes de résonance créée par le trafic ferroviaire. Il est

recommandé de demander une consultation en amont dans les cas suivants :

Une consultation en amont est conseillée lors de l'examen des options pour les nouveaux véhicules ou 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 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 nous faire part de leurs demandes le plus tôt possible.

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 à l'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 B](#) contient une carte récapitulative présentant les déclivités prédominantes de chaque itinéraire, classées 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 important par essieu peut être appliquée, outrepassant les limitations pour les autres types de trains. Nous réduisons 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'itinéraire 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 à 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.

Nous nous efforcerons par tous les moyens raisonnables de faciliter les conditions d'exploitation maximisant la capacité de traction et permettant de dépasser les paramètres ci-dessus, 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-vous référer à 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'EF 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 électrique

L'alimentation électrique des trains se divise 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 (caténares), captée par un pantographe sur le toit de la locomotive ou de la voiture ; et
- 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 freinage par récupération est pris en charge dans les systèmes d'électrification 25 kV AC et 750 V DC (mais pas de façon universelle).

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 C](#) contient une carte montrant le déploiement global à l'échelle nationale du système d'électrification. Vous trouverez de plus amples détails à propos des travaux d'électrification prévus dans notre [Enhancements Delivery Plan](#) (Programme de mise en œuvre des améliorations).

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)
- one train working (un train en circulation)

'No signaller' tokenworking (pas de bâton-pilote de préposé au signal en activité). Pour savoir comment demander un accès à la NESA, rendez-vous sur [notre site Internet](#).

Systèmes de régulation du trafic

Nous utilisons différentes technologies pour mettre en œuvre les itinéraires des trains. D'une manière générale, des systèmes de routage ferroviaire sont utilisés pour les nouveaux programmes de signalisation. Si certains de ces systèmes peuvent établir des itinéraires de manière automatique, ces derniers n'ont qu'une compréhension limitée de l'état général du système ferroviaire. Nous introduisons actuellement des systèmes de gestion du trafic capables de planifier et re-planifier les services ferroviaires. L'un d'entre eux est un système d'établissement d'itinéraire automatique capable de réagir plus stratégiquement pour revenir plus rapidement à la normale après des perturbations dans les horaires.

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

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.

Les projets suivants ont été élaborés pour poursuivre l'introduction de l'ETCS de niveau 2.

Great Western Main Line

La mise en place de l'ETCS de niveau 2 est prévue sur l'infrastructure de la Great Western Main Line 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 à partir de 2025-2026. La date de retrait dépend du programme d'installation dans les trains.

L'élément moteur du déploiement de l'ETCS sur l'itinéraire de Western est la nécessité de remplacer le système de protection des trains automatique (ATP) de Great Western à son expiration qui devrait intervenir vers 2025-2026.

Le plan de déploiement actuel est de commander l'ETCS de niveau 2 en tant que système superposé, de l'aéroport d'Heathrow aux environs de la gare Paddington de Londres d'ici fin avril 2019, conformément aux dates clés du programme Crossrail. 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. Le calendrier exact de cette mise en œuvre fait actuellement l'objet d'un examen prenant en

compte plusieurs facteurs, dont d'autres activités de modifications commerciales en cours d'implémentation ou proposées pour l'itinéraire Western.

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.

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'exploitant saisit les informations de l'avis de composition des trains dans le TOPS avant le départ du train et l'avis reste activé dans le 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

Les systèmes de télécommunication ferroviaire fournissent des services utilisés pour l'autorisation de circulation sécurisée des trains, l'exploitation directe du chemin de fer et la transmission d'informations destinées aux usagers. Le réseau de télécommunication ferroviaire est composé des éléments suivants :

- Systèmes de transmission (systèmes principaux, d'agrégation, d'accès et de gestion de réseau)
- Communications vocales opérationnelles, y compris des communications vocales relatives à la sécurité (p. ex. : systèmes téléphoniques fixes embarqués et en bordure de voie, systèmes radio portatifs comme le GSM-R, systèmes téléphoniques publics d'urgence aux passages à niveau)
- Câblage (fibre et cuivre) et artère en câble
- Centrales téléphoniques
- Systèmes de caméras de surveillance aux passages à niveau
- Caméras de surveillance et miroirs réservés au conducteur
- Systèmes d'information et de surveillance de gare
- Sécurité (par ex. : pare-feux, systèmes de sécurité et centre des opérations de sécurité, aussi appelé SOC)
- Réseaux et systèmes vocaux et de données professionnels fixes et mobiles

Vous trouverez ci-dessous une explication succincte de nos systèmes de transmission et de communication vocale opérationnels :

FTN – Fixed Transmission Network (SDH), Réseau de Transmission Fixe

Le FTN est un réseau de transmissions de communication national fondé sur la technologie SDH (Hiérarchie Numérique Synchronique), utilisé comme support de communication pour transporter le trafic opérationnel tel que le GSM-R, la transmission de signalisation, la transmission SCADA, les compteurs d'essieux et les systèmes vocaux opérationnels. La plateforme a été conçue et proposée dans le cadre du programme FTN/GSM-R, dans

le but premier de porter le trafic GSM-R des pylônes en bordure de voie aux plateformes principales de Stoke et Didcot. Par ailleurs, la plateforme est utilisée pour réacheminer les données SCADA et de signalisation aux sites centraux concernés (Infrastructure Control Centre/ Rail Operating Centre). Les actifs et la technologie arrivent en fin de vie et devront être remplacés dans peu de temps.

FTNx – Fixed Transmission Network Enhanced (DWDM, IP/MPLS)

Le FTNx est un réseau national de transmissions de communication³ fondé sur le DWDM (Multiplexage par Répartition en Longueur d'Onde Dense), utilisant les technologies OTN (Réseau de Transport Optique) et IP/MPLS (Protocole Internet/Commutation Multiprotocole par étiquette) comme support de communication pour transporter le trafic opérationnel, tel que le GSM-R, la transmission de signalisation, la transmission SCADA, les compteurs d'essieux, les caméras de surveillance et les systèmes vocaux opérationnels et d'entreprise. Conçue et proposée à la PC5, la plateforme repose sur une technologie sectorielle standardisée nouvelle génération (Ethernet) pour porter le trafic transmis du long des voies aux divers sites finaux (ICC/Rail Operating Centres). Le réseau de transmission FTNx a été conçu et bâti pour remplacer le réseau de transmission FTN (réseau de transmission fixe) sur une certaine période. Il a pour vocation de fournir des capacités complémentaires et des offres de services supérieures via la technologie COTS nouvelle génération, et permettre de poser les fondations d'un réseau ferroviaire numérique.

*

Les réseaux de distribution et d'accès faisant appel aux technologies principales sont en cours de déploiement. À l'heure actuelle, plus de 140 nœuds sont en fonctionnement. Le réseau a été conçu pour transporter et prendre en charge les services mobiles TDD (Duplex à Répartition dans le Temps) les plus récents, ainsi que leurs exigences en matière de

³ À l'heure actuelle, le réseau IP/MPLS principal est déployé sur 8 sites clés et environ 25 sites d'agrégation. La couverture nationale est planifiée par l'intermédiaire de programmes d'optimisation et de renouvellement pour les PC5 et PC6.

synchronisation. Le réseau central et d'agrégation FTNx est certifié CAS-T.

CSR – Cab Secure Radio

Avec l'introduction du service opérationnel du réseau GSM-R national et le transfert des exploitants vers le système, le CSR n'est quasiment plus en service. Le dernier tronçon de voie de ce type encore utilisé se trouve entre Paddington et Heathrow, mais le GSM-R devrait y être installé début 2018.

IVRS – Interim Voice Radio System

L'IVRS est un service 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 a été 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. Le déclassement de l'IVRS devrait avoir lieu avant le premier trimestre 2017.

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 et CSR. Il permet aux agents de signalisation de communiquer avec les conducteurs de trains individuels, en fonction des informations de voyage plutôt que du numéro de stock, 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 de livraison du réseau GSM-R a été finalisé en juillet 2014. L'installation du système, y compris HEX et HS1, a été terminée en 2016. Le GSM-R, un sous-système essentiel de l'ERTMS, est

exigé par les STI (TSI), de contrôle, de commande et de signalement (CCS) de la CE. (Commission européenne – Contrôle-commande et signalisation – Spécification technique d'interopérabilité).

L'[Annexe D](#) 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 systèmes de contrôle des trains.

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 les lignes Great Western Main Line et Chiltern Line. Un développement ultérieur de l'ATP n'est pas envisagé car cette fonctionnalité sera fournie par le futur déploiement 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

Des tronçons spécifiques de notre infrastructure pourront être désignés pour une utilisation par des types de service ferroviaire définis et pourront donner la priorité à un type précis en matière d'attribution de la capacité d'infrastructure, sous réserve de certains points énoncés dans le Règlement 25 des Access, Management and Licensing 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).

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 nous-mêmes devons nous 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 d'environ 4½ mile (7,25 kilomètres) du réseau. Le tunnel est situé entre Pilning (Avon) et Newport (au sud du Pays de Galles). 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 peut être modifiée par les travaux de rénovation et d'amélioration envisagés, ceux-ci pouvant impacter le besoin de mise en œuvre de restrictions relatives aux tunnels. Pour plus d'informations, veuillez-vous référer à la [Section 3.3.1](#).

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 peut être modifiée par les travaux de rénovation et d'amélioration envisagés, ceux-ci pouvant impacter le besoin de mise en œuvre de restrictions relatives aux ponts. 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 totale des services. Afin de remédier à ces problèmes, nous avons défini des procédures que nous avons divisées globalement en deux catégories :

- Impact direct des facteurs climatiques ou saisonniers :
- vents forts ou rafales dépassant les 50 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 gel sur le rail conducteur (système de traction électrique 750 V CC), le gel sur l'équipement pour les lignes électriques 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 l'[Engineering Access Statement \(EAS\)](#). Vous trouverez des informations complémentaires sur l'EAS à la [Section 4.5](#).

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 nous requérons pour réaliser les travaux d'inspection, d'entretien, de rénovation et d'amélioration de 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

Veillez-vous référer au [Chapitre 5](#) pour plus d'informations sur les services.

3.6.1 Gares de passagers

Des informations sur les installations des 18 gares que nous gérons (dont une liste figure à la [Section 3.3.1.3](#)) sont disponibles sur [notre site Internet](#).

Les équipements disponibles dans les gares gérées par les EF sont généralement déterminés par le propriétaire du site. Des informations sur les équipements en place dans chaque gare sont disponibles sur le [site Internet de National Rail](#).

Les hauteurs de plateforme dans toutes les gares du réseau ferré principal en Grande Bretagne sont généralement supérieures à celles des voies ferrées de l'Europe continentale. Les distances pour monter dans les trains (verticales et horizontales) depuis les quais font partie des éléments pris en compte lors du processus d'acceptation du nouveau matériel roulant sur le réseau.

De plus amples informations sur la procédure d'autorisation du matériel roulant sont disponibles à la [Section 2.7](#) et des informations et des données détaillées sur l'infrastructure sont contenues dans la Sectional Appendix (Annexe régionale), décrite à la [Section 3.3.1](#).

3.6.2 Terminaux de fret

Plusieurs types de sites sont communément décrits comme des terminaux de fret, et il existe d'autres sites capables de recevoir ou d'expédier des marchandises, qui fonctionnent comme points de terminal pour le transport de fret, servent ou ont le potentiel pour servir plusieurs clients finaux. Bien que nous soyons le propriétaire de plusieurs terminaux nationaux, loués aux EF ou directement aux utilisateurs finaux, en notre qualité de gestionnaire d'infrastructure, nous n'exploitons pas de terminal de fret et ne proposons pas d'installations de gare.

Toute partie souhaitant utiliser ces terminaux doit conclure un accord distinct avec le propriétaire du site ou le prestataire de services desdits terminaux, auxquels s'appliquent les Access, Management and Licensing Regulations.

Vous trouverez de plus amples informations à propos des terminaux de fret sur [notre site Internet](#) ainsi que sur le [portail Rail Freight Locations](#).

Veuillez-vous référer à notre [Freight Contacts List \(liste des contacts pour le fret\)](#) pour toute demande complémentaire.

3.6.3 Gares de triage et installations de formation des trains, dont les installations d'aiguillage

Bien que nous soyons les propriétaires de certaines gares de formation qui sont louées à d'autres EF, nous ne contrôlons généralement pas l'accès aux gares de formation, à quatre exceptions près :

- Carlisle Kingmoor ;
- les voies d'évitement de réception d'Ipswich ;
- Wembley WEFOC ; et
- Doncaster Up Decoy.

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 des installations de cette gare.

Les demandes d'utilisation des quatre exceptions susmentionnées seront prises en compte dans le cadre du processus d'attribution de la capacité décrit à la [Section 4](#).

3.6.4 Voies de remisage

Plateformes de la National Supply Chain

Bien que nous soyons propriétaires de voies de remisage dans le cadre de nos activités de transport d'infrastructure, ce sont des sites spécialisés qui ne sont généralement pas disponibles pour l'entreposage d'autres types de trains, véhicules ou matériel ferroviaire.

Voies d'évitement du réseau

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 exploitants de l'infrastructure. Les demandes d'accès doivent être émises de la même manière que pour le reste du réseau selon le processus stipulé à la [Section 4](#).

Gares nodales :

Nous disposons actuellement de trois gares nodales : Ipswich, Doncaster Up Decoy et Wembley WEFOC. En termes de disponibilité et de planification, elles sont gérées dans le cadre du réseau national et servent à fournir lieu de stationnement pour lignes d'itinéraires, régulation et capacité de soulagement pour les services de fret. Elles prennent la forme de groupes de boucles de fret à occupation dynamique et ne sont pas conçues pour le stockage de véhicules à long terme.

Voies d'évitement situées hors du réseau

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

3.6.5 Installations d'entretien

Bien que certains dépôts d'entretien léger nous appartenant soient loués à d'autres exploitants, en tant que GI, nous n'exploitons ni ne proposons aucun service dans ces dépôts.

L'exploitant d'un dépôt est appelé propriétaire du site de dépôt. Les autres exploitants 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. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les informations relatives aux sites raccordés ([Section 5.2.3](#)).

3.6.6 Autres installations techniques, y compris les installations de nettoyage

DBC - Détecteur(s) de boîte chaude

Il s'agit d'une 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 facilite l'exploitation de trains en évitant les arrêts intermédiaires fréquents pour leur révision physique, là où le passage de trains ne peut être respecté depuis des centres de signalisation à distance.

L'équipement transmet un message lors du passage de chaque train au centre de signalisation responsable du tronçon de ligne concerné. Lorsqu'une alarme retentit, un enregistrement est 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 217 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 disponible sur [notre site Internet](#).

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.

Nous avons 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 proposée sur [notre site Internet](#).

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'exploitant ferroviaire possédant ce train. Le service de contrôle de l'exploitant ferroviaire prendra ensuite ses dispositions pour que le conducteur examine le(s) pantographe(s) concerné(s) dans un lieu adapté.

13 sites du réseau sont équipés de ces installations. Une liste des installations et de leur localisation est proposée sur [notre site Internet](#).

Installations de nettoyage

Ces installations se trouvent généralement dans des dépôts d'entretien léger. Pour de plus amples informations, veuillez-vous référer aux Sections [3.6.5](#) et [5.3.1.5](#)

3.6.7 Installations portuaires maritimes et intérieures

Elles peuvent être fournies par les exploitants des installations raccordées au réseau ferré, mais pas directement par nous-mêmes.

Vous trouverez de plus amples informations à propos des installations maritimes et portuaires intérieures sur le [portail de Rail Freight Locations](#), ou dans notre [liste informative sur les prestataires de services](#).

En outre, le [site Internet de la Commission européenne](#) contient une carte des ports et liaisons ferroviaires connexes.

3.6.8 Sites de relève

Si l'expression « site de relève » n'est pas définie par la législation britannique ou européenne, le [glossaire du RNE](#) définit de tels sites comme regroupant les « zones, le matériel et l'infrastructure devant être utilisés pour pallier toute perturbation. » Dans le cas d'un incident perturbateur, nous nous efforcerons d'exploiter le réseau suivant les bonnes pratiques afin de faciliter le transport des passagers et des marchandises au sein du réseau.

3.6.9 Sites d'approvisionnement en carburant

Nous n'exploitons ni ne proposons aucun site d'approvisionnement en carburant. Toute EF souhaitant utiliser un ou des sites d'approvisionnement en carburant devra conclure un accord avec le propriétaire du site concerné, souvent le propriétaire d'un site de dépôt d'entretien léger.

Par défaut, nous ne proposons aucun approvisionnement en eau pour les locomotives à vapeur, ce service étant généralement proposé par les EF. Si nous pouvons parfois être en mesure de fournir une assistance en la matière, nous n'offrons aucune garantie à cet égard. Ce service peut varier selon les sites et de telles prestations seront envisagées au cas par cas.

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

Planning de mise en œuvre

Nous jouons un rôle clé dans un secteur complexe. En effet, nous sommes responsables de l'exécution et de la sécurité des activités d'exploitation, d'entretien et de rénovation, ainsi que du développement ou de l'amélioration du réseau ferré national en coopération avec les EF et leurs bailleurs.

En mars 2014, nous avons publié notre [Delivery Plan](#) (programme de mise en œuvre) déterminant de quelle manière l'entreprise atteindra les objectifs exigés pour la période de contrôle 5 (PC5) (2014-2019). Il constitue le « contrat » grâce auquel l'ORR évaluera notre performance. Il vise également à aider les exploitants ferroviaires, les bailleurs de fonds et les parties prenantes à planifier leurs activités avec un niveau élevé d'assurance pour la CP5. Nous mettrons notre programme à jour lors de modifications matérielles, au fur et à mesure que nous avancerons dans cette période.

De plus, nous avons élaboré un [Enhancements Delivery Plan for CP5](#) (Programme de mise en œuvre des améliorations pour la CP5) contenant les informations sur chaque amélioration au réseau proposée, incluant les objectifs, la portée et les étapes clés de chaque projet. Il est utilisé à la fois par le régulateur, pour veiller à ce que nous tenions nos engagements, et par nos clients et bailleurs de fonds souhaitant mieux connaître nos plans et projets. Nous publions une version actualisée de l'EDP chaque trimestre.

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

Notre stratégie LTPP tient compte du point de vue des parties intéressées sur la manière dont le secteur du rail peut stimuler et appuyer la croissance économique, et elle donne aux sociétés ferroviaires du transport de voyageurs et de fret la confiance nécessaire pour prendre leurs propres décisions stratégiques à l'heure de planifier l'avenir de leurs services.

Le processus nous permet également de répondre à nos obligations de licence pour planifier la future capacité du réseau.

Nous avons voulu cette stratégie flexible. Nous accordons de l'importance au point de vue de nos clients, du secteur du rail, des bailleurs et des rédacteurs, et nous souhaitons que le réseau évolue de sorte à répondre aux besoins de tous.

L'ORR a donné son accord pour que le LTPP oriente la planification de la période de contrôle 6 (2019-2024) et à plus long terme. Le LTPP concerne la capacité à long terme du réseau, allant même jusqu'à 30 ans, nous permettant de promouvoir une utilisation efficace de la capacité de réseau.

Il ne concerne pas de façon détaillée la planification des horaires, la cession du matériel roulant ou les améliorations pouvant être apportées aux gares à court terme, et il ne se prononce pas sur la nécessité de construire de nouvelles gares.

Le LTPP remplace la stratégie d'utilisation des itinéraires, dit Route Utilisation Strategy ou RUS. Il est plus souple que celui-ci et sa vision est à plus long terme, ce qui signifie que le secteur peut mettre sur pied des mesures d'intervention sur l'infrastructure et se pencher sur des problèmes stratégiques importants. Dans le cadre du LTPP et conformément aux exigences de notre licence, nous respectons les conseils de la RUS. Vous trouverez de plus amples informations sur la RUS sur [notre site Internet](#).

Chapitre 4 – Attribution des capacités

4.1 Introduction

Nous sommes chargés de l'ensemble du processus d'établissement des horaires pour la partie du réseau ferroviaire britannique qui nous incombe. Les EF nous donnent les informations concernant les trains qu'elles souhaitent faire circuler sur le réseau et nous coordonnons ces demandes de capacité pour produire les horaires de service.

Les EF ont des droits spécifiques de se voir attribuer une capacité, et ceux-ci sont énoncés dans une annexe (généralement l'Annexe 5) de chaque contrat d'accès aux voies. 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 les horaires de service (cf. [Section 2.2.1](#)).

Formulaire-type pour les demandes de capacité

Nous avons élaboré un formulaire-type pouvant être utilisé par les EF pour réaliser des demandes de capacité. Il se trouve sur [notre site Internet](#).

4.2 Description du processus

Le mode d'attribution des capacités est présenté à la [Partie D du Code du réseau](#), à la Section 2, cf. [Section 2.2.1](#)).

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

<http://www.rne.eu/sales-timetabling/timetabling-calender/>

Nous sommes un membre du North Sea-Mediterranean Rail Freight Corridor, dont le processus d'attribution de la capacité se trouve dans le Livre IV du document d'information sur le corridor ou [Corridor Information Document](#). Le [site Internet de Corridor](#) contient de plus amples informations sur les sillons préétablis.

Les clients avec des demandes de sillon ferroviaire international peuvent également bénéficier des dispositions du [One Stop Shop](#) mentionnées à la [Section 1.10.1](#).

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

Afin que les modifications aux horaires soient réalisées le même jour dans toute l'Europe, nos horaires de service annuels débutent le dimanche suivant le deuxième samedi de décembre. On l'appelle Principal Timetable (Horaires de service principal). Pour permettre aux EF d'ajuster leurs services en milieu d'année, une mise à jour des nouveaux horaires de service est publiée tous les mois de mai. On l'appelle Subsidiary Timetable (Horaires de service secondaire).

La Principal Timetable de 2019 est valable du dimanche 9 décembre 2018 au samedi 18 mai 2019 et la Subsidiary Timetable du dimanche 19 mai 2019 au samedi 14 décembre 2019.

Les dates clés pour l'élaboration du Principal Timetable 2019 (date de modification décembre 2018) sont indiquées dans l'[Annexe A](#).

Une fois la date de priorité passée (le vendredi 2 mars 2018 pour la Principal Timetable et le vendredi 10 août 2018 pour la Subsidiary Change), nous travaillons pendant une période de 14 semaines à l'élaboration des nouveaux horaires de service. Nous souhaitons répondre aux aspirations des EF mais devons élaborer les horaires de service conformément aux priorités et aux critères décisionnels énoncés dans la

partie D du Code du réseau. Ces critères décisionnels précisent notre obligation de définir comment nous établissons les priorités d'attribution en conformité avec le Règlement 29 (3) des Access, Management and Licensing Regulations.

Les nouveaux horaires de service 2019 seront publiés le 8 juin 2018 et le 16 novembre 2018. Les EF ont un droit de recours si nos décisions ne les satisfont pas.

Futures options d'accès

Un accord-cadre (dans ce cas, une option d'accès aux voies) peut être contracté par 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 nous-mêmes ou par un organisme souhaitant un tel accès) dépendront de 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://ORR.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0014/2066/350.pdf<http://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/guidance>

4.3.1 Calendrier pour l'établissement des horaires de service

Chaque année à J-67 avant la date de modification du Principal Timetable, nous publions un calendrier de dates pour l'élaboration de l'horaire de service, comme établi en [Annexe A](#) 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.

Nous produisons un document plus complet⁴ 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 des horaires 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 à l'adresse indiquée à la [Section 1.8](#) ci-dessus et sur [notre site Internet](#).

Nous conseillons aux EF potentielles de nous contacter pour obtenir des informations supplémentaires sur le processus d'établissement des horaires.

Évaluation des risques et point sur les modifications d'horaires

Le processus d'établissement des horaires de service comprend une analyse et une évaluation détaillées des modifications apportées aux horaires en décembre et en mai de chaque année. De plus, il prend en compte l'impact des modifications apportées les années précédentes, y compris les retours sur les réalisations, et il tente d'évaluer les conséquences possibles des modifications voulues au-delà des prochains horaires.

Le responsable du Timetable Change Risk Assessment Group ou TCRAAG (groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires) évaluera toutes les modifications d'horaires en fonction de leur importance et déterminera le niveau d'évaluation qu'il conviendra d'appliquer en fonction des connaissances et des données disponibles.

Le Timetable Change Assurance Group (TCAG) réalise un contrôle d'assurance pointu des activités du TCRAAG et étudie les changements envisagés au-delà des prochains horaires de service.

Le TCRAAG devra évaluer les gros travaux d'ingénierie (p. ex. barrages) et les modifications importantes ayant affecté les activités commerciales avant la publication des horaires prévus. Ce type de TCRAAG peut devoir

⁴ Calendrier d'élaboration de la planification opérationnelle

être appelé longtemps avant l'entrée en vigueur de toute proposition de modification et il peut utiliser les prévisions des spécifications de services aux fins de ces évaluations. Les spécifications de service développées par l'Events Steering Group (ESG) peuvent être incluses.

Les présidents du TCRAG passeront en revue le calendrier des événements CoE et la liste des ESG connexe mentionnant où se trouvent les horaires et si des modifications pourraient y être apportées.

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

Une fois les nouveaux horaires de service publiés, les EF 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 à nos obligations en vertu des Access, Management and Licensing 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 traitons toutes les EF en activité ou potentielles (y compris les exploitants de fret et les exploitants de services internationaux) d'une manière juste et non-discriminatoire.

Conformément à la condition D3.3 du Code du réseau, les EF peuvent faire 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 nos Operational Controls (Régulations opérationnelles).

Conformément à la condition D3.4, les modifications réalisées à des fins de 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 EF et leurs passagers pour planifier leurs voyages.

Cependant, il arrive que nous devions réaliser des occupations avec un préavis court. 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

Le processus de coordination pour les demandes liées aux capacités de l'infrastructure auquel il est fait référence dans la réglementation 23 des Access, Management and Licensing Regulations est détaillé en D2 du Code du réseau.

Pour les horaires de 2018, nous collaborons avec toutes les EF pour identifier les événements significatifs qui auront lieu en CP5 et au début de CP6 et les enregistrons dans un Calendar of Events (Calendrier des événements). Un « événement » est un changement majeur pouvant exiger une modification significative des horaires existants, de plus grande ampleur qu'à l'habitude et survenant pendant la modification biannuelle des horaires. Les modifications moindres qui ne sont pas des « événements » sont enregistrées et distribuées selon la même approche. Ces changements sont gérés par un Event Steering Group (Groupe directeur des événements), établi conformément au Code du réseau D7. Un premier jet du Calendar of Events 2019 doit avoir été publié à J-64 (le 15 septembre 2017). La version finale du Calendar of Events a été publiée à J-54 (le 24 novembre 2017).

Nous avons 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 nous élaborerons 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 notre infrastructure. Le Strategic Capacity Statement du Principal Timetable de 2019 a été publié à J-55 (le 17 novembre 2017).

Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)

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).

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 méthodologie nationale pour les modifications à apporter aux [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 ferroviaires 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 standard⁵, le temps de circulation⁶ par tronçon pour des types de trains spécifiques, les limites d'intervalle et de tolérance à conserver entre les trains, les règlements opérationnels des gares⁷ et les informations de capacité⁸ des itinéraires⁹.

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

⁶ Temps 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.

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

⁸ Laps 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).

Elles énoncent les règles régulant le chronométrage standard entre les stations 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.

Les EF prévoyant de nouveaux services ou d'apporter des modifications significatives à leurs services n'étant pas considérées comme des événements, doivent nous notifier dès que possible et si possible avant J-55. Nous examinons ensuite les propositions de J-55 à J-40. Le dernier échéancier pour le processus d'établissement des horaires se trouve en [Annexe A](#).

Les EF souhaitant modifier leurs services doivent nous envoyer leur proposition d'accès. Les propositions d'accès reçues avant la date de priorité à J-40 sont prioritaires par rapport à celles reçues après la date de priorité. Si les EF souhaitent fournir de nouveaux 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. Les services qui seront restés inchangés par l'Access Proposal continueront de figurer dans l'horaire en tant que Rolled Over Access Proposal.

Une fois toutes les demandes d'accès (Access Proposals) et toutes les Roll Over Access Proposals en notre possession, nous coordonnerons tous les sillons ferroviaires pour produire les horaires de service, afin 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 nous ne parvenons pas à trouver des sillons horaires conformes à toutes les demandes d'accès et Roll Over Access Proposals, nous attribuerons des sillons ferroviaires selon l'ordre de priorité, comme énoncé dans le Code du réseau D4.4.

Si nous devons prendre une décision concernant la manière de planifier les sillons ferroviaires présentant le même niveau de priorité, nous nous

⁹ Ces 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.

appuierons sur les critères décisionnels ci-dessous (énoncés à la [Partie D4.6 du Code du réseau](#)) :

- (a) maintenir, développer et améliorer la capacité du réseau ;
- (b) l'étendue des services doit refléter la demande ;
- (c) maintenir et améliorer la performance des services ferroviaires ;
- (d) les trajets doivent être aussi courts que possible ;
- (e) maintenir et améliorer un système intégré de transport de voyageurs et de marchandises ;
- (f) les intérêts commerciaux de Network Rail (à l'exception des conditions relatives à tout contrat d'entretien conclu par ou proposé par Network Rail) ou tout participant au processus d'établissement des horaires dont Network Rail a connaissance ;
- (g) faire preuve de cohérence quand à toute stratégie d'utilisation des itinéraires ;
- (h) dans la mesure du possible, les sillons internationaux inclus dans les nouveaux horaires de service à J-48 ne doivent pas ensuite être modifiés ;
- (i) réduire l'impact sur l'environnement ;
- (j) aider les exploitants ferroviaires à utiliser leurs actifs de manière efficace ;
- (k) dans la mesure du possible, éviter d'apporter un quelconque changement à un Strategic Train Slot (sillon ferroviaire stratégique), sauf s'il s'agit d'un changement cohérent avec l'objectif du Strategic Path (sillon horaire stratégique) dont le Strategic Train Slot dépend ; et
- (l) aucun sillon du fret international inclus dans la section A d'un International Freight Capacity Notice (avis de capacité du fret international) ne peut être modifié.

Il n'est pas tenu compte des niveaux précédents de l'utilisation de la capacité lorsque sont déterminées les priorités qui permettront de prendre des décisions d'attribution de la capacité.

4.4.2 Processus de règlement des litiges

Timetable Panel (Groupe chargé des horaires)

Les EF disposent de certains droits de recours concernant les décisions prises 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 EF (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 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.

Access Dispute Resolution Rules ou ADRR (Règles 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.

Les litiges portant sur la performance sont gérés en conformité avec les dispositions spécifiques du régime de performance (détaillé dans son intégralité dans l'échéancier 8 de chaque contrat d'accès aux voies), qui œuvre en faveur d'une résolution rapide directe entre les parties contractantes à l'accès. Les parties peuvent également demander des conseils au Delay Attribution Board, établi en vertu de la Partie B du Code du réseau. Au cas où un litige ne pourrait être résolu par ces voies, les dispositions de l'ADRR s'appliquent.

4.4.3 Zones saturées : définition, critères de priorité et procédure

En 2015, nous avons interrogé les parties du secteur sur les processus utilisés pour répondre à nos obligations d'identification et de gestion de l'infrastructure saturée. Les réponses qui lui ont été faites ont été analysées et une mise à jour de son approche est publiée aux côtés du présent Document de référence du réseau, sous la dénomination de [Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques).

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)

Ce tronçon d'itinéraire a fait l'objet d'une déclaration d'infrastructure saturée le 24 septembre 2014. En effet, n'ayant pas été en mesure d'accueillir certains services du fret à court terme, nous avons déterminé que l'infrastructure ne lui permettrait certainement pas de répondre favorablement à toutes les demandes d'accès lors de la prochaine période

d'horaires. L'analyse de capacité et le programme d'amélioration de la capacité subséquents sont publiés sur [notre site Internet](#).

Les principales contraintes identifiées étaient la lenteur (réversible) de la ligne reliant Bedford à Kettering, la ligne unique entre Kettering et Corby et la portion à double voie sans voie d'évitement entre Kettering et Leicester. Nous faisons face à ces contraintes comme suit :

- Sharnbrook – Kettering South : le renforcement de la ligne lente, en totalité ou en partie, est attendu d'ici décembre 2018.
- Kettering North – Corby : cette ligne unique est en cours de renforcement et devrait être opérationnelle d'ici mai 2018.
- Kettering North – Kilby Bridge : le renforcement de la capacité de cet itinéraire n'est pas une priorité, car un itinéraire alternatif via Corby est en cours de réaménagement afin d'accueillir un trafic plus dense. Toutefois, des investissements à plus long terme ont été identifiés pour cette portion d'itinéraire et d'autres sections de l'infrastructure saturée. Plus de détails figurent sur la page Internet susmentionnée du plan de renforcement de la capacité.

De Reading à l'aéroport de Gatwick

Cet itinéraire a été désigné infrastructure saturée en 2006, car il n'a pas été possible de faire circuler jusqu'à Gatwick le deuxième service horaire de la compagnie Great Western allant de Reading 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.

Nous faisons face à chacune de ces contraintes comme suit :

- Capacité des quais de Redhill : un nouveau quai (quai 0) a été financé en vertu de l'accord concernant la période CP5 et devrait être opérationnel en décembre 2017.
- Capacité de la ligne à vitesse réduite de Redhill à Gatwick : aucune amélioration n'est prévue, car les travaux prévus à Redhill

et l'achèvement des travaux à Gatwick permettront la circulation d'un deuxième train depuis Reading jusqu'à Redhill sur la majorité des horaires.

- Capacité des quais de Gatwick : un nouveau quai (quai 7) a été inauguré en 2014. Il a permis de libérer de la capacité sur les quais 1 et 2 pour les trains depuis/vers Reading.

Déclarations complémentaires

Comme le réseau est de plus en plus chargé, les déclarations d'infrastructure saturée vont probablement augmenter. Nous allons donc évaluer ces déclarations en tenant compte de chaque cycle de planification des horaires. Par conséquent, nous modifierons amplement cette partie du présent Document de référence du réseau au cours de l'année si cela s'avère nécessaire. Les intervenants du secteur seront informés de manière directe, le cas échéant.

4.4.4 Impact des accords-cadres

Un accord-cadre (ou contrat d'accès aux voies) est un accord passé entre Network Rail et une EF qui précise la capacité accordée à ladite EF (droits d'accès) pour une période supérieure à un an. Les droits d'accès peuvent être fermes ou soumis à conditions. Les nouveaux horaires de service, tels que décrits à la [Section 4.3](#) doivent être conformes aux droits fermes exercés par les EF, à condition qu'ils aient été exercés avant ou à la date de priorité pertinente. Nous devons 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, comme stipulé dans la partie D4.2 du Code du réseau (à notre discrétion) :

- 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 nous détenons 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'EF 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).

Déclaration de capacité-cadre

Les candidats potentiels ont besoin de transparence en ce qui concerne la capacité-cadre attribuée et la capacité indicative restante d'une ligne. Conformément au [Règlement \(UE\) 2016/545](#), une [déclaration de capacité-cadre](#) a été publiée pour indiquer l'effet cumulé de la capacité attribuée par voie des contrats d'accès aux voies sur plusieurs portions du réseau.

Les exigences concernant la portion de la capacité cadre qui sera utilisée par les parties aux accords-cadres est précisée à la [Partie J du Code du réseau](#). Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet à la [Section 4.6](#).

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

Dans le cadre du processus d'établissement des horaires défini dans la [Partie D du Code du réseau](#), nous élaborons l'[Engineering Access Statement](#) qui établit les heures durant lesquelles nous pourrions prendre ou nous prendrions possession de la ligne. Nous parlons alors de « Restrictions of Use » (Restrictions d'utilisation).

Les modifications les plus importantes sont examinées une fois par an pour la Principal Timetable, entre J-64 (le 15 septembre 2017) et J-60 (le

13 octobre 2017). La version 1 est présentée en tant que version préliminaire à J-59 (le 20 octobre 2017) et la version 2 est publiée en tant que version définitive à J-44 (le 2 février 2018) en vue du début du développement des horaires à J-40 (le 2 mars 2018). Pour la Subsidiary Timetable, une version 3 est publiée en tant que version préliminaire à J-59 (le 30 mars 2018) avec les modifications mineures inattendues lors de l'émission de la version 2, et une version 4 définitive est publiée à J-44 (le 13 juillet 2018). Les EF nous font passer leurs commentaires sur les versions 1 et 3. Nous examinons ces commentaires et décidons d'inclure ou non des amendements dans les versions 2 ou 4.

Les décisions sont prises conformément aux critères décisionnels précisés à la [Partie D4.6 du Code du réseau](#). Ce document est soumis à un droit de recours.

Une fois arrivés à un consensus, ce document constitue une définition des droits fermes que nous faisons valoir pour l'exploitation des trains du réseau et pour l'attribution de capacités destinées à des activités d'ingénierie.

Les procédures de planification des travaux d'entretien prévus et imprévus sont définies aux Sections D2 et D3 du Code du réseau respectivement. La Section D2 implique la production d'un Engineering Access Statement qui est décrit de façon plus précise à la [Section 4.5.1](#).

Engineering Access Statement ou Document de référence de l'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.

L'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 de la cession d'utilisation prévue du réseau 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 définissent 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 pour les entreprises nécessitant un accès aux lignes pour des travaux d'inspection, d'entretien et de rénovation. 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 les horaires de service.
- Il n'existe aucune section 6 dans l'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 les horaires 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.

L'[Engineering Access Statement](#) est publié sur notre site Internet dans nos règles de fonctionnement (Operational Rules).

4.6 Règles de non-utilisation / d'annulation

La [Partie J du Code du réseau](#), intégrée aux accords-cadres, fournit un moyen de retrait des droits d'accès dans le cas où une EF ne les utilise pas, sauf si cette non-utilisation est due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'EF. Le seuil spécifique requis en vertu du Règlement 29 des Access, Management and Licensing Regulations est précisé à la Partie J4.2 du Code du réseau, mais il doit être lu parallèlement à la Partie J4 dans sa globalité.

Lorsqu'une EF remplace une autre EF eu égard à la prestation de services de transport de marchandises à un tiers, un processus dépendant de la [Partie J7 du Code du réseau](#) permet l'abandon et la ré-attribution des droits d'accès. Ceci correspond à l'article 52 de la Directive européenne 2012/34/UE.

4.7 Transport exceptionnel et transport de marchandises dangereuses

Une EF souhaitant faire circuler des marchandises exceptionnelles ou dangereuses doit nous demander des sillons horaires suffisamment grands pour accueillir le passage de ces marchandises conformément à la procédure décrite dans ce document. L'EF doit avoir approuvé et envoyé un formulaire RT3973, le cas échéant, contrôlant l'accès à l'infrastructure.

Avant toute demande, il est tout d'abord de la responsabilité de l'EF transportant les marchandises concernées de veiller à leur conformité à toutes les réglementations pertinentes, y compris les législations britanniques et européennes. Nous aiderons les nouvelles EF à réunir toutes les évaluations de risque nécessaires et leur prodiguerons nos 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 aux horaires de service sont définies dans le [Railway Operational Code](#) (Code opérationnel ferroviaire) – cf. [Section 2.4.1](#).

Lors d'un événement perturbateur, nous devons déterminer les actions appropriées à prendre afin de rétablir dès que possible la circulation des trains pendant les horaires de service, en tenant compte des besoins des voyageurs et des clients du fret, les impératifs de sûreté et de sécurité, ainsi que l'exploitation performante et économique des trains et du réseau. Les EF 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.

Nous dirigeons le processus de développement et de maintien des plans d'urgence 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 nous-mêmes, en concertation avec les entreprises ferroviaires concernées, afin qu'ils puissent être appliqués rapidement.

4.8.2 Réglementation opérationnelle

Nous élaborons et maintenons des politiques de réglementation des trains afin de fournir un cadre permettant aux préposés aux signaux de prendre des décisions de régulation d'une façon juste, cohérente et dans le meilleur intérêt de toutes les EF, ainsi que de celui de leurs voyageurs et

clients du fret. Le but est d'appliquer raisonnablement ces politiques et d'atteindre plus facilement leurs objectifs de performance. Nous établissons les politiques de réglementation des trains en concertation avec les EF, qui peuvent proposer des modifications. 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 d'urgence 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 Imprévus

Lorsqu'un problème est imprévu, mais qu'il causera très probablement des perturbations opérationnelles, et qu'il n'existe pas de plan d'urgence pour y répondre, conformément au Railway Operational Code, nous consulterons les EF concernées dans la mesure du possible et déterminerons la mesure la plus appropriée à prendre.

4.9 Attribution des capacités pour les installations de services

L'attribution de capacité pour les installations de services que nous gérons est effectuée de la manière décrite à la [Section 4.4](#) ci-dessus. Veuillez consulter la [Section 5](#) pour en savoir plus sur les installations de services.

Chapitre 5 – Services

5.1 Introduction

La Directive 2012/34/UE et les Access, Management and Licensing Regulations fournissent aux candidats (EF 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 d'installations permettant l'exploitation de services ferroviaires. Ce droit ne s'applique pas à certains réseaux et infrastructures répertoriés dans le [Règlement 4\(7\)](#), 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.

En vertu du [Règlement 6](#), l'accès aux installations de service peut uniquement être refusé s'il existe une alternative viable aux mêmes conditions de marché. Par « alternative viable », nous entendons tout accès à une autre installation dont le coût est acceptable pour l'EF et qui lui permet d'exploiter les services de transport de voyageurs ou de fret concernés.

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://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/guidance>

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

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) ladite infrastructure ferroviaire, y compris les voies et les points d'aiguillage et de jonction nécessaires à l'utilisation de cette capacité ;
 - (ii) un système d'alimentation en électricité pour le courant de traction, s'il est disponible et dès que nécessaire pour utiliser cette capacité ;
 - (iii) 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
 - (iv) tous les autres renseignements nécessaires afin de mettre en place ou de faire fonctionner les services pour lesquels une capacité a été accordée.

Paquet d'accès minimum pour les 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, nous avons tenté de rassembler en un même endroit les informations les concernant, autres que leur emplacement géographique (cf. lien ci-dessous). Les prestataires de

service des sites raccordés ayant répondu à notre demande d'informations ont fourni, au minimum, les coordonnées appropriées. Ces renseignements sont mis à la disposition de toutes les EF, leur permettant ainsi de 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 :

<https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/information-operating-companies/network-statement/>

Veuillez noter que ces renseignements nous ont été fournis par des prestataires de services de sites raccordés. Nous ne sommes pas chargés de l'exploitation de ces sites. Toute question les concernant devra donc être adressée en premier lieu au prestataire de services concerné.

Les parties nécessitant un accès à certains sites raccordés (par exemple certains dépôts d'entretien léger ou gares) peuvent avoir besoin d'un contrat d'accès tel que le précise la [Section 2.1](#).

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

5.3.1 Accès aux sites de service

5.3.1.1 Gares de transport de voyageurs

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, nous n'exploitons que 18 des plus grandes gares de la Grande Bretagne.

Les gares restantes sont gérées par différentes tierces parties, habituellement une EF agissant en vertu d'un contrat de concession ferroviaire local nous permettant de rester propriétaire de la gare.

L'entité exploitant chaque gare est appelée propriétaire du site de la gare. Les autres EF souhaitant utiliser la gare (connues sous le nom de bénéficiaires) doivent conclure un contrat d'accès avec le propriétaire de la gare (Network Rail dans le cas des 18 gares exploitées par nous-mêmes et, autrement, l'EF concernée), tel que le précise 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 nous appartiennent et sont loués à des tierces parties qui les exploitent, tandis que d'autres sont la propriété de tierces parties. Les terminaux de fret sont exploités par des sociétés privées, y compris des EF du fret, qui bénéficient d'un contrat de raccordement régissant les conditions du raccordement.

L'utilisation de ces terminaux de fret doit se négocier avec le propriétaire des installations de gare. Tel que le précise 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, Management and Licensing Regulations, il existe un droit de recours

après 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, y compris les installations d'aiguillage

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

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 :

<https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/rail-freight/>

La préparation et la composition du train relève en général de la responsabilité des EF, 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, dont les coordonnées sont précisées 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 de remisage

Le matériel roulant qui n'est pas en service est habituellement stationné dans des sites appartenant aux EF ou loués par ces derniers. Autrement, il est possible de stationner le matériel roulant dans des voies spécifiques (« voies d'évitement 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

Il existe environ cent-quinze dépôts d'entretien léger au sein du réseau offrant des services d'entretien léger. Ces services comprennent le ravitaillement en carburant, ou le nettoyage de l'extérieur des locomotives ou de tout autre matériel roulant, ainsi que la réalisation de tâches d'entretien sur des locomotives ou tout autre matériel roulant, normalement effectuées à intervalles réguliers de douze mois ou moins.

¹⁰ Les dépôts d'entretien léger sont considérés comme des sites distincts. Si une EF a besoin d'accéder à une gare ou à un dépôt d'entretien léger,

¹⁰ Les « services d'entretien léger » sont définis dans la section 82(2) du Railways Act 1993 comme des services correspondant aux descriptions suivantes :

(a) le ravitaillement en carburant, ou le nettoyage de l'extérieur des locomotives ou de tout autre matériel roulant ;
ou

elle devra conclure un contrat d'accès avec le propriétaire du site, tel que le précise la [Section 2.3](#). L'exploitant d'un dépôt est appelé propriétaire du site de dépôt. Bien que nous soyons le propriétaire de la plupart des dépôts d'entretien léger en Grande-Bretagne, nous ne les exploitons pas.

La plupart des dépôts d'entretien léger sont loués à et exploités par l'une des entreprises responsables du transport des voyageurs, qui agit comme propriétaire des installations, bien que certaines appartiennent à et soient exploitées par des entreprises non ferroviaires, des sociétés spécialisées dans l'entretien des trains ou des FOC.

En vertu de la loi Railways Act 1993, les EF et autres entreprises peuvent uniquement conclure un contrat avec le propriétaire des installations (p. ex. Network Rail ou tout autre propriétaire des installations) si elles souhaitent avoir le droit d'utiliser les installations ferroviaires de ce propriétaire à la demande de l'ORR. Si ces contrats (et les amendements pouvant y être apportés) ne sont pas approuvés par l'ORR lorsque la loi l'exige, ils ne sont pas 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.

Vous pourrez trouver les renseignements concernant les installations raccordées à la [Section 2.3](#).

5.3.1.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage

(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.

Ceux-ci peuvent être fournis par les exploitants de dépôts d'entretien léger (cf. [Section 5.3.1.5](#)), mais nous ne les fournissons pas de manière directe.

5.3.1.7 Ports maritimes et intérieurs

Ils peuvent être fournis par les exploitants des installations raccordées au réseau ferré, mais pas directement par nous-mêmes.

Vous trouverez de plus amples informations sur les installations portuaires maritimes et intérieures sur [notre site Internet](#) ou sur <http://www.railfreightlocations.eu/>.

5.3.1.8 Sites de dédoublement

Si l'expression « site de dédoublement » n'est pas définie par la législation britannique ou européenne, le [glossaire du RNE](#) définit de tels sites comme regroupant les « zones, le matériel et l'infrastructure devant être utilisés pour pallier toute perturbation. » Nous utiliserons nos actifs et demanderons à nos collègues d'exploiter le réseau suivant les bonnes pratiques afin de faciliter le transport des voyageurs et des marchandises au sein du réseau.

5.3.1.9 Sites de ravitaillement en carburant

Des sites de ravitaillement en carburant peuvent être fournis par les exploitants de dépôts d'entretien léger (cf. [Section 5.3.1.5](#)), mais nous ne les fournissons pas de manière directe.

5.3.2 Prestations de services dans les installations de service

5.3.2.1 Aiguillage

La responsabilité de la fourniture de services d'aiguillage, ou de la commande de services d'aiguillage, entre autres services nécessaires au fonctionnement de leurs propres trains, incombe aux EF.

5.3.2.2 Autres services

Ceux-ci peuvent être fournis par les exploitants de dépôts d'entretien léger (cf. [Section 5.3.1.5](#)), mais nous ne les fournissons pas de manière directe.

5.4 Services supplémentaires

5.4.1 Courant de traction

Le courant de traction, lorsqu'il est disponible pour servir le réseau ferré principal, est fourni par nous-mêmes 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. 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 (ou troisième et quatrième) service ferroviaire, en fonction de l'emplacement (cf. carte d'électrification de l'[Annexe C](#)).

5.4.2 Services destinés aux trains

Les EF 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, nous pouvons fournir un accès au chauffage préalable (alimentation externe) et à l'approvisionnement en eau dans certaines de nos 18 gares, selon les termes du contrat.

5.4.3 Services destinés au transport exceptionnel et au transport de marchandises dangereuses

Nous pouvons 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 :

Gemma Burgess
Access Coordinator (Coordinatrice de l'accès)
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres
NW1 2DN
Tél : +44 (0)203356 9562
E-mail : Gemma.Burgess@networkrail.co.uk

Pour obtenir des conseils sur le transport de marchandises dangereuses, veuillez contacter :

Paul Ashton
Operations Principles and Standards Manager (Gestionnaire des normes et principes d'exploitation)
Network Rail
The Quadrant:MK
Elder Gate
Milton Keynes
MK9 1EN
Tél : +44 (0)7799 864 192
E-mail : Paul.Ashton2@networkrail.co.uk

5.4.4 Approvisionnement en carburant

L'approvisionnement en carburant n'est pas compris dans notre paquet de services, mais découle des Access, Management and Licensing Regulations.

5.5 Services auxiliaires

5.5.1 Accès au réseau de télécommunication

Ni nous ni un autre prestataire de services ne sommes tenus de fournir ces services.

L'utilisation de notre réseau de télécommunications décrit à 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 le présent Document de référence du réseau ne couvrirait pas certaines informations, veuillez vous référer au [Stakeholder Relations Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires).

5.5.3 Évaluation technique du matériel roulant

Nous n'offrons pas ce service mais ce dernier peut être effectué par les propriétaires d'installations ou de dépôts concernés, cf. [Section 5.2.3](#) pour plus d'informations.

5.5.4 Services d'émission de billets dans les gares fréquentées par les voyageurs

En tant que GI, nous ne vendons pas de billets de train aux voyageurs. Les EF, responsables de l'exploitation des services de trains proposés aux voyageurs, proposent cette activité dans les différentes gares du pays. Un voyageur peut acheter un billet en gare aux guichets prévus à cet effet ou en utilisant les bornes libre-service. Les voyageurs peuvent également acheter des billets en ligne et se les faire livrer à domicile ou choisir d'aller les retirer en gare.

Dans les gares que nous gérons (cf. [Section 3.3.1.3](#)), les guichets sont loués à l'EF responsable de la vente des billets à cette gare (« détaillant en chef désigné »). Toutes les gares que nous ne gérons pas ont un exploitant en chef qui loue la gare, y compris les guichets.

5.5.5 Services d'entretien spécialisé lourd

Bien que nous soyons propriétaires de certains dépôts d'entretien lourd qui sont loués à d'autres EF, en tant que GI, nous n'exploitons ni ne

proposons un quelconque service dans ces dépôts. L'ORR ne joue aucun rôle d'homologation en relation aux dépôts d'entretien lourd.

Les services d'entretien lourd sont souvent exécutés par le fabricant du matériel roulant. Les autres exploitants ferroviaires, ou les tierces parties exécutant un service au nom d'un exploitant ferroviaire (appelées bénéficiaires), souhaitant utiliser le dépôt doivent contacter directement le propriétaire du site de dépôt. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les informations relatives aux sites raccordés ([Section 5.2.3](#)).

Chapitre 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). Le document de référence du réseau couvre les horaires de l'année 2019 (du 9 décembre 2018 au 15 décembre 2019). Les redevances encourues à compter du 1er avril 2019 font actuellement l'objet d'un examen périodique, et le présent document de référence du réseau sera mis à jour une fois ce processus terminé.

Les segments de marché applicables sur notre infrastructure sont :

- les voyageurs franchisés
- les voyageurs en accès ouvert
- le fret.

Les segments de marché susmentionnés font écho à l'Article 32.1 de la directive 2012/34/UE (transposée en loi en Grande-Bretagne par le règlement Access, Management and Licensing Regulations) qui énonce que la liste de segments de marché déterminée par les gestionnaires de l'infrastructure contiendra au moins les trois segments suivants : services de fret, services aux voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public et les autres services aux passagers.

La liste des segments de marché devra être réévaluée au moins une fois tous les cinq ans et l'organisme de régulation auquel il est fait référence dans l'Article 55 contrôlera cette liste conformément à l'Article 56. Ainsi, le processus de réévaluation périodique en place au Royaume-Uni pourra exiger du régime réglementaire en place qu'il respecte cette obligation. Des dispositions complètes et transparentes en matière de tarification

sont disponibles sur notre site Internet et sur le site Internet de l'ORR. En particulier, le Chapitre 16 du document Final Determination explique les travaux réalisés quant à la période de contrôle actuelle. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le secteur tout au long du processus d'évaluation périodique de 2013 (PR13), et après une consultation officielle, nous avons déterminé nos redevances et publié le fruit de nos travaux sur notre site Internet.

Notation de crédit

Les exploitants potentiels devront nous assurer qu'ils sont financièrement et concrètement capables de gérer un service ferroviaire à succès. Nous chercherons à obtenir une notation de crédit officielle pour une EF, ou pour une société mère ou un bailleur de fonds, associée à une garantie bancaire dont la valeur devra couvrir nos obligations.

Vous trouverez de plus amples informations dans notre [Stakeholder Relations Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires).

6.2 Système de tarification

Les redevances sont définies dans les contrats d'accès aux voies par lesquels nous accordons l'autorisation aux EF 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 nous sommes responsables du calcul de toutes les redevances

d'accès aux voies existant au sein de ce cadre. Cependant, c'est l'ORR qui détermine le niveau de redevances d'accès aux voies. Les redevances d'accès sont définies par l'ORR de sorte que, dans des conditions de marché normales et sur une période raisonnable, nos revenus 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 EF franchisées de transport de voyageurs ; et par des frais variables facturés aux EF franchisées de transport de voyageurs ou de fret et aux autres EF.

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.

Nous facturons un panel de redevances d'accès aux voies aux EF franchisées de transport de voyageurs, de transport de voyageurs en accès libre et du 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 à la [Section 6.4](#) et à 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 à la [Section 6.6](#).

6.3.1 Minimum Access Package (package d'accès minimum)

Cette section détaille les redevances d'accès aux voies, y compris celles qui rentrent dans le Minimum Access Package (tel que défini à la [Section 5.2](#)), que nous percevons sur les EF franchisées pour le transport de voyageurs, le transport de voyageurs en accès libre et du fret.

Les redevances de la PC5, en vigueur du 1er avril 2014 au 31 mars 2019, sont disponibles sur [notre site Internet](#).

Redevance d'utilisation variable

L'objectif de la redevance d'utilisation variable est de nous permettre d'amortir les coûts d'exploitation, d'entretien et de rénovation qui fluctuent en fonction du 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 EF franchisées de transport de voyageurs franchisées, de transport de voyageurs en accès libre et du fret.

La redevance d'utilisation variable est calculée selon une analyse ascendante de nos coûts marginaux. 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 différents facteurs, notamment 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 EF, nous pouvons établir une estimation de cette redevance pour un nouveau type de véhicule, à l'aide des informations suivantes :

- 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 était 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 de l'approche, peut-être un peu plus subjective, appliquée précédemment (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 marché national

- transport intermodal destiné au secteur national
- ordures ménagères
- matériel d'entreprise
- automobiles européennes
- matériel européen conventionnel
- transport intermodal européen
- marchandises générales
- minéraux industriels
- minerai de fer
- courrier et logistique à valeur ajoutée
- autre
- pétrole
- services postaux
- acier.

La redevance d'utilisation variable est indexée annuellement sur l'indice des prix de détail (IPD) du Royaume-Uni.

Electrification Asset Usage Charge ou EAUC (Redevance d'utilisation des installations électriques)

L'objectif de l'EAUC est de récupérer les coûts variables d'entretien et de rénovation liés à nos installations électriques, par exemple le réseau LAC (équipement de lignes aériennes) et le réseau CC (« troisième rail »).

La redevance est calculée selon une estimation du pourcentage de nos frais d'électrification prévisionnels, ceux-ci variant avec les niveaux de trafic, puis en divisant cette estimation des frais variables par le trafic prévisionnel. La redevance est payée par les EF utilisant des véhicules électrifiés à raison d'un penny par mile parcouru par véhicule électrifié (ou une livre par tonne-mile brute pour les exploitants de fret). Il existe des taux distincts pour les véhicules exploitant le réseau CC (« 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)

Nous pouvons acheter l'électricité au nom des EF qui l'utilisent pour alimenter leurs services de trains électrifiés. Les EF 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 EF 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 pour les unités multiples électriques/services tractés par locomotive (lorsqu'il est calculé par des taux de consommation modélisés).

Les EF (de transport de voyageurs et de fret) peuvent choisir leur stratégie d'approvisionnement (y compris l'option de bloquer les tarifs) via notre contrat avec le fournisseur d'électricité.

La formule suivante définit le modèle de calcul des frais de traction électrique¹¹ :

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 exploitants 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 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.

Une nouvelle méthode de facturation a récemment vu le jour. Il s'agit d'une méthode appelée Partial Fleet Metering (PFM). La mesure des données de consommation de l'électricité de traction prise sur les trains peut être extrapolée et utilisée pour émettre une facture pour la portion de trains du même parc non équipés d'un système de mesure et dotés du même code de service ferroviaire.

Lorsqu'une EF qui choisit les taux de consommation du courant de traction modélisés utilise le freinage dynamique (un système de freinage où le courant est renvoyé vers la ligne aérienne ou le troisième rail), elle peut opter pour une remise sur la redevance. Cette remise reflète les économies réalisées grâce à une moindre consommation nette d'électricité du fait du renvoi de l'électricité utilisable vers notre système de distribution.

À l'issue de chaque exercice financier, nous réalisons un rapprochement des volumes afin de comparer la consommation estimée et la consommation réelle d'électricité de chacune des ESTA. Les services d'affrètement et les EF qui sont facturés selon la mesure OTM ne participent pas au rapprochement des volumes Network Rail et les EF modélisées participent au rapprochement des volumes. Ce

rapprochement sert ensuite à calculer des remises ou des frais supplémentaires facturés aux EF. Ce processus permet de prendre en compte l'intégralité de la consommation. Lorsque le parc de trains d'une EF a sa facture d'électricité de traction calculée grâce au PFM, les trains non équipés d'un système de mesure participeront au rapprochement des volumes.

À la suite du rapprochement des volumes, nous procédons à régularisation des coûts. Cela permet de faire correspondre les tarifs de l'électricité facturés au coût réel. 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 régularisation des coûts confirme que toutes les EF paient la totalité du coût de l'électricité, mis à part les services d'affrètement, qui sont exclus de la régularisation des coûts car les frais administratifs sont trop élevés.

Nous sommes désormais en mesure d'accueillir les trains qui font appel à plusieurs modes de traction. On appelle ces trains des trains bi-modes. Les trains bi-modes peuvent, par exemple, utiliser une motorisation diesel lorsqu'une portion de notre infrastructure n'est pas électrifiée et fonctionner à l'électricité lorsque l'infrastructure est électrifiée.

Pour de plus amples informations sur les redevances d'électricité de traction, veuillez vous référer aux [Traction Electricity Rules](#) (Réglementations relatives à l'électricité de traction).

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 infrastructures ferroviaires.

Les coûts attribuables au charbon sont liés aux frais de nettoyage, aux frais de retard attribués aux défaillances, aux tâches préventives au niveau des défaillances répétées, à la durée de vie réduite des aiguillages

11 Cette formule est appliquée au petit nombre de trains bi-modes sans système de mesure présents sur le réseau.

et des passages à niveau et à 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 EF de fret). Conformément à la législation en vigueur, l'Article 32 (1) de la directive 2012/34/UE, 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 EF 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 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 EF en tant que majoration sur la redevance d'utilisation variable.

Suppléments à la redevance d'accès

Les suppléments à la redevance d'accès, versés par des EF franchisées de libre accès, permettent le recouvrement du coût nous incombant pour compenser les perturbations provoquées par un volume optimal d'occupations (ou restrictions d'utilisation) sur le réseau ferré. Le régime d'amélioration du rendement pour les EF 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 par incident effectués via le régime d'amélioration du rendement.

Les EF encourent des coûts et des pertes de revenus lorsque des occupations perturbatrices pour des travaux d'ingénierie ont lieu sur les voies ferrées. L'Annexe 4 des contrats d'accès aux voies prévoit les dispositions selon lesquelles nous dédommageons les EF 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. Nous recevons des fonds nous permettant de verser des dédommagements jusqu'à un niveau dit efficace établi par l'ORR, via le paiement des suppléments à la redevance d'accès.

Au moment de planifier nos travaux d'ingénierie, nous sommes donc encouragés 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 EF de transport de voyageurs franchisées (ainsi qu'aux EF 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 coûts et les pertes de revenus liés aux occupations pour des travaux d'ingénierie. De plus, 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 EF en accès libre 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 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 raison des augmentations de trafic sur le réseau. Ces coûts surviennent lorsque, avec l'augmentation de la fréquentation du réseau, il nous est de plus en plus difficile de rattraper les retards. Ces coûts varient sur le réseau en fonction des heures, c'est-à-dire selon l'utilisation de la capacité.

Pour les EF 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 EF de transport de voyageurs franchisées reçoivent 33 % de remise le samedi et le dimanche.

Au cours de l'année, les EF 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, un rapprochement (« nettoyage ») est effectué, au cours duquel les EF 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 EF 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 EF 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 EF 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 le 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 EF d'affrètement, un taux moyen unique est appliqué à tous les exploitants et pour tous les codes de service. Les EF d'affrètement paient une redevance correspondant à la redevance de la PC4 des EF 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 EF 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 le 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 et les lignes de référence pour les EF du transport de voyageurs, et accès libre et de fret sont annuellement indexées 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 reconstituer nos fonds résiduels après avoir pris en compte les revenus prévisionnels 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 (p. ex. : les revenus que nous percevons d'autres sources, telles que des biens immobiliers). La redevance fixe d'accès aux voies est payable par les EF 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 nos besoins en revenus nets aux itinéraires, puis de diviser ces coûts entre les EF de transport de voyageurs franchisées à l'aide d'outils de mesure du trafic appropriés aux coûts alloués (p. ex. les véhicules-miles, le tonnage, les miles par train, etc.). Ce calcul est réalisé séparément pour l'Angleterre et le Pays de Galles d'une part et pour l'Écosse d'autre part. 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'EF concernée.

Redevance de rareté

Les dispositions actuelles de tarification n'incluent aucune redevance de rareté.

6.3.2 Accès aux voies pour les sites de services

Outre les redevances d'accès aux voies, les Access and Management Regulations prévoient des droits d'accès aux installations et à l'offre de services, comme le prévoit la [Section 5.3](#).

Selon ces règlements, nous pouvons récupérer les frais associés aux 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

Ces redevances sont évoquées plus en détails à la [Section 6.3.3](#) et sont facturées séparément du paquet d'accès minimum.

Redevance de rareté

Les dispositions actuelles de tarification n'incluent aucune redevance de rareté.

6.3.3 Fournitures des services évoqués à la Section 5.3

En ce qui concerne les gares que nous exploitons (gares gérées) ou celles qui sont louées (à court ou long terme) aux exploitants (gares franchisées), les redevances sont appliquées en vertu des conditions des contrats d'accès aux gares et des franchises qui nous lient aux EF.

Redevance à long terme pour les gares

Toutes les gares ferroviaires réglementées britanniques (qu'elles soient gérées par des EF ou directement par nous) sont redevables de la redevance à long terme. La redevance nous permet de récupérer les frais d'entretien, de rénovation et de réparation (MRR) associés à toutes les gares que nous possédons.

La redevance à long terme est réglementée et définie par l'ORR pour chaque période de contrôle. Dans le cadre du PR13, l'ORR a déterminé le niveau de revenus issus de la redevance à long terme de 2014 à 2019. Ce niveau est déterminé de manière à recouvrir la somme que l'ORR estime correspondre à notre patrimoine opérationnel efficace et aux dépenses MRR des systèmes de renseignement et de surveillance des gares (Station Information and Surveillance Systems ou SISS) associés à ces gares.

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'EF qui gère la gare. Elle nous est ensuite reversée. La redevance doit être considérée dans le contexte du portefeuille entier des gares gérées par des EF individuelles. En effet, elle est censée fournir une prévision raisonnable des attentes de l'ORR quant à nos dépenses MRR rentables pendant la période de contrôle au niveau du portefeuille. Pour la PC5, 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.

Dans les gares que nous gérons, les EF 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 relative aux installations présentes en gare

La redevance relative aux installations 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 le [document-cadre d'investissement 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 des gares

Le loyer est payé par les exploitants des gares selon les conditions de la location de la gare ; il n'est pas réglementé par l'ORR. Toutefois, comme il est intégré au Other Single Till Income (autres revenus de redevance unique), l'ORR analyse nos revenus présumés, dérivés de la location de sites, lors de l'examen périodique.

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 services 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 EF 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 indirects dus au fonctionnement des gares gérées. Les frais de gestion QX comprennent aussi un bénéfice, ayant pour but de couvrir le risque financier 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 EF 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 offerts et contractés 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 EF exige 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 EF, 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. L'ORR ne fixe pas de redevance pour les dépôts lors d'un examen périodique comme pour les gares. Toutefois, les revenus que nous percevons sont pris en compte pour déterminer l'accord de financement. La redevance pour les dépôts versée par les bénéficiaires aux propriétaires de site de dépôt est réglementée par l'ORR par sa validation des accords d'accès au dépôt.

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 31 de la [Directive 2012/34/UE](#)). Cependant, la partie E du Code du réseau prévoit le recouvrement des coûts liés aux problèmes environnementaux découlant des activités des EF. 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

d'indemnisation 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 du transport ferroviaire. Aucun programme de ce type visant à réduire directement les redevances d'accès n'a été mis en place en Grande-Bretagne, toutefois les sites web du [Department for Transport \(ministère des Transports britannique\)](#) et de [Transport Scotland \(ministère des Transports écossais\)](#) présentent les subventions pouvant faire office d'indemnité, en termes de redevances d'accès aux voies ou de coût des installations ferroviaires, au regard des avantages environnementaux du transport ferroviaire de fret.

6.3.4 Services additionnels

Les services additionnels sont évoqués à la [Section 5.4](#). Ils ne sont généralement pas fournis par Network Rail. Pour les services fournis par d'autres prestataires de services depuis ou en lien avec les installations raccordées au réseau ferroviaire principal, veuillez contacter le prestataire de services directement. Vous trouverez ses coordonnées sur le [site Internet de Network Rail](#).

6.3.5 Services auxiliaires

Dans la mesure où Network Rail fournit des services auxiliaires, pouvant inclure l'accès à son réseau de télécommunications et la mise à disposition d'informations supplémentaires, ces derniers tombant sous le coup des dispositions d'un contrat d'accès aux voies, les principes de tarification sont définis en vertu de la [Section 6.1](#). Autrement, les principes pertinents sont définis dans les Sections 2 et 3 de notre [Stakeholder Code of Practice \(Code de bonnes pratiques régissant les relations avec les partenaires\)](#) 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](#).

6.4 Sanctions financières et incentives

6.4.1 Redevances et frais de non-utilisation / d'annulation

À l'heure actuelle, il n'existe aucune disposition standard de redevance de réservation/non-utilisation en vertu du règlement 17 des Access, Management and Licensing Regulations.

6.4.2 Redevances de réduction pour les accords-cadres

À l'heure actuelle, il n'existe aucune disposition standard pour des redevances de réduction pour les accords-cadres.

6.4.3 Remises ERTMS

À l'heure actuelle, il n'existe aucune disposition de remise ERTMS standard.

6.5 Programme d'amélioration du rendement

Le secteur ferroviaire britannique dispose d'un programme qui octroie une indemnité aux EF pour tout retard ou annulation imprévu duquel elles ne sont pas directement responsables. Il s'agit d'un régime de sommes liquidées qui fournit une indemnité basée sur l'effet marginal sur les revenus futurs des changements de performance créés par Network Rail ou une autre EF. Les détails de ce programme sont inclus dans le contrat

d'accès aux voies (Annexe 8 des contrats-types, comme le décrit la [Section 2.3.2.1](#)) de chaque EF. 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 indemnité est versée par l'une des parties si les performances du train ou du réseau ne satisfont pas les niveaux de référence fixés. 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 l'EF) à améliorer leurs performances.

Les objectifs de référence pour Network Rail, les EF 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 EF 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 EF 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 EF d'affrètement.

Alors que les EF 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'EF 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 EF 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 % en dessous de l'objectif de référence sur une moyenne annuelle variable.

Les EF 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'EF la garantie de sa responsabilité totale pour chaque incident se produisant dans le cadre du programme d'amélioration du rendement. Les EF 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 EF 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 EF 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.

Le programme de performance doit répondre aux exigences fixées par le Règlement 16 et l'Annexe 3 des Règlements [Access, Management and Licensing Regulations](#). 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>

Résolution des litiges

La procédure initiale pour résoudre les litiges liés au programme de rendement est définie dans l'Annexe 8 des [contrats-types d'accès aux voies de l'ORR](#).

6.6 Modifications des redevances

Les redevances perçues par Network Rail auprès des exploitants ferroviaires sont déterminées dans le cadre du processus d'évaluation périodique, qui établit également le budget dont dispose Network Rail et les résultats attendus. Le processus d'évaluation périodique définit les redevances de Network Rail pour une période de cinq ans. Durant cette période, les modifications apportées aux redevances sont limitées de sorte à refléter le taux d'inflation. Le processus d'évaluation périodique 2013 (PR13) a déterminé les redevances de Network Rail pour la période allant du 1er avril 2014 au 31 mars 2019. Par conséquent, à l'exception de ces légères augmentations, aucune modification importante des redevances ne devrait intervenir avant le 1er avril 2019. Ces modifications seront déterminées par l'ORR et établies en collaboration avec le secteur, dans le cadre du processus d'évaluation périodique 2018 (PR18).

6.7 Dispositions de facturation

Toutes les EF exploitant le réseau ferré principal seront en relation, pour les questions commerciales, avec un membre désigné faisant partie de l'équipe de Network Rail concernée.

Une équipe dédiée de Network Rail est responsable du recouvrement des sommes d'argent que les EF 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 EF via les Network Rail Shared Services (Services partagés de Network Rail) et sont généralement émises de façon régulière (toutes les quatre semaines).

Glossaire

Abréviations

OA	Organismes d'attribution	EMU	Electric Multiple Unit (Unité électrique multiple)
CAS-T	Certification Scheme for Telecommunications (Programme de certification des télécommunications)	EPS	Enhanced Permissible Speed (vitesse améliorée autorisée)
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.	ERA	European Union Agency for Railways (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
CoE (CdE)	Calendrier des événements	ESG	Event Steering Group (Groupe directeur des événements)
C-OSS	Guichet unique du corridor de fret ferroviaire exploité par le corridor de la Mer du Nord et de la Méditerranée	FOC	Freight train Operating Company (société exploitante ferroviaire du fret)
COTS	Commercial Off The Shelf (Produits commerciaux sur étagère)	FTLB	Freight Train Load Book (Registre des charges des trains de fret)
CRE (RRC)	Responsable des relations clients	GB	Grande-Bretagne
CSM RA	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques	GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (Standard européen de télécommunication ferroviaire)
DfT	Ministère des Transports	TGV	Train à grande vitesse
ECE	Entité chargée de l'entretien	ICC	Infrastructure Control Centre (centre de contrôle de l'infrastructure)
EPS	Enhanced Permissible Speed (vitesse autorisée améliorée)	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
GIE	Gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européennes	DEL	Dépôt d'entretien léger
ELMTREE	Exceptional Load Management Tool and Routing Enquiry Engine (Outil de gestion des chargements exceptionnels et dispositif de demande d'itinéraire)	LTPP	Long Term Planning Process (Processus de planification sur le long terme)
		MU	Multiple Unit (unité multiple)
		NESA	National Electronic Sectional Appendix (Annexe régionale numérique nationale)
		RNV	Registre national des véhicules
		OLE	Overhead Line Equipment (caténaire d'alimentation)
		ORR	Office of Rail and Road (Office de réglementation des chemins de fer)

OSS	One Stop Shop (guichet unique)
PAP	Trajet pré-arrangé pour le fret international sur le réseau ferroviaire européen par un corridor de fret ferroviaire et exploité par ce dernier.
RDG	Rail Delivery Group (organisme de coopération ferroviaire)
RFF	Corridor de fret 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 (Règlements concernant la sécurité des systèmes de transports ferroviaire et guidés de 2006) et The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) (Amendment) Regulations 2013 (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)
RU (EF)	Entreprise ferroviaire
RUS	Route Utilisation Strategy (stratégie d'utilisation des itinéraires)
SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition (système de contrôle et d'acquisition de données)
SNRP	Statement of National Regulatory Provisions (document de référence des dispositions réglementaires nationales)
SP	Sprinter, famille d'éléments automoteurs diesel
TAC	Track Access Contract (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
TCAG	Timetable Change Assurance Group (groupe d'assurance dédié aux changements d'horaires)
TCRAG	Timetable Change Risk Assessment Group (groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires)
TfL	Transport for London (service des transports londoniens)
TM	Traffic Management (gestion du trafic)
TOC	Train Operating Company (société ferroviaire généralement impliquée dans le transport de voyageurs)
TOPS	Total Operations Processing System (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 internationale ferroviaire)

Expressions utilisées :

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

Les [Railways \(Access, Management and Licensing of Railway Undertakings\) Regulations 2016](#) mettant en œuvre la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissent un espace ferroviaire unique européen (refonte).

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 période allant d'avril 2014 à mars 2019, 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 Galles.

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](#). L'Engineering Access Statement est disponible sur le [site Internet de Network Rail](#).

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 des horaires de service. En Grande-Bretagne, cet accord est appelé contrat d'accès aux voies.

Déclaration de capacité-cadre

Une [déclaration de capacité-cadre](#) a été publiée pour indiquer l'effet cumulé de la capacité attribuée par voie des contrats d'accès aux voies sur plusieurs portions du réseau.

Les exigences concernant la portion de la capacité cadre qui sera utilisée par les parties aux accords-cadres est précisée à la [Partie J du Code du réseau](#). Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet à la [Section 4.6](#).

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

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

Gestionnaire de l'infrastructure (GI)

Le gestionnaire de l'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 des réglementations The Railways (Interoperability) Regulations 2011 (Réglementations d'interopérabilité ferroviaire de 2011), telles qu'amendées.

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 en Grande Bretagne, 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://ORR.gov.uk/what-and-how-we-regulate/licensing/licensing-railway-operators/model-licences-and-statements-of-national-regulatory-provisions-snrps>

Dépôts d'entretien léger

Lieux où des travaux 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 en Grande-Bretagne (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'exploitant 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 2012/34/EU 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.

Registre national des véhicules (RNV)

Le registre national des véhicules est une base de données des véhicules autorisés en Grande-Bretagne, 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 plus d'informations, veuillez consulter la [Section 2.3.3](#).

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.html>

Occupation (ou restriction d'utilisation durant des limitations de vitesse temporaires)

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

Charte des voyageurs

Engagement de l'EF franchisée de satisfaire les attentes des voyageurs, notamment en termes de normes de services, d'indemnisation et de possibilités de contact.

Principal Timetable (Horaires de service principaux)

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

Railway Group Standards (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 de RSSB doivent respecter ces normes, sauf en 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.

Entreprise ferroviaire

Toute entreprise publique ou privée titulaire d'une licence en vertu de la directive 2012/34/UE et dont l'activité principale est de fournir des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par voie ferrée.

Railway Safety and Standards Board (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 en Grande-Bretagne, et permettant ainsi une plus grande réduction des risques pour les voyageurs, salariés et le public concerné.

Registre de l'infrastructure (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](#).

Prestataire de service

Partie qui fournira les services (payants si nécessaire) utilisés par une EF 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, conformément au Railways Act 1993.

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 Change Assurance Group

Groupe national composé d'individus compétents chargés des contrôles d'assurance des réalisations des TCRA.

Timetable Change Risk Assessment Group

Groupe composé d'individus compétents chargés de l'évaluation des propositions de modifications majeures des horaires et de la définition des mesures d'atténuation devant être appliquées.

Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)

Règles régulant le chronométrage standard et les autres points permettant la planification des trains dans les horaires de service sur le réseau ferré principal. Veuillez consulter la Section 2.4 pour des informations supplémentaires.

Total Operations Processing System (TOPS)

TOPS est une base de données rassemblant des informations sur les véhicules et les horaires (pour les véhicules tractés par locomotive uniquement). Les horaires relatifs aux véhicules non tractés par locomotive se trouvent dans TRUST (p. ex EMU, DMU et DEMU).

Contrat d'accès aux voies

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

Gestion du trafic

Système en cours de développement qui permettra de contrôler une plus grande partie du réseau de Network Rail depuis un nombre moins important de sites, et contribuera 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 les horaires de service de la capacité permettant la circulation d'un train sur le réseau ferré.

Sillon

Droit contenu dans un contrat d'accès aux voies autorisant la 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 des horaires de service (en respectant les règles établies dans le Code du réseau).

Transport Scotland

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 appartenant à la suite de solutions TOPS, qui enregistre les informations sur la circulation des trains qu'il compare aux horaires prévus et qui inclut les causes de retard.

Horaires de service

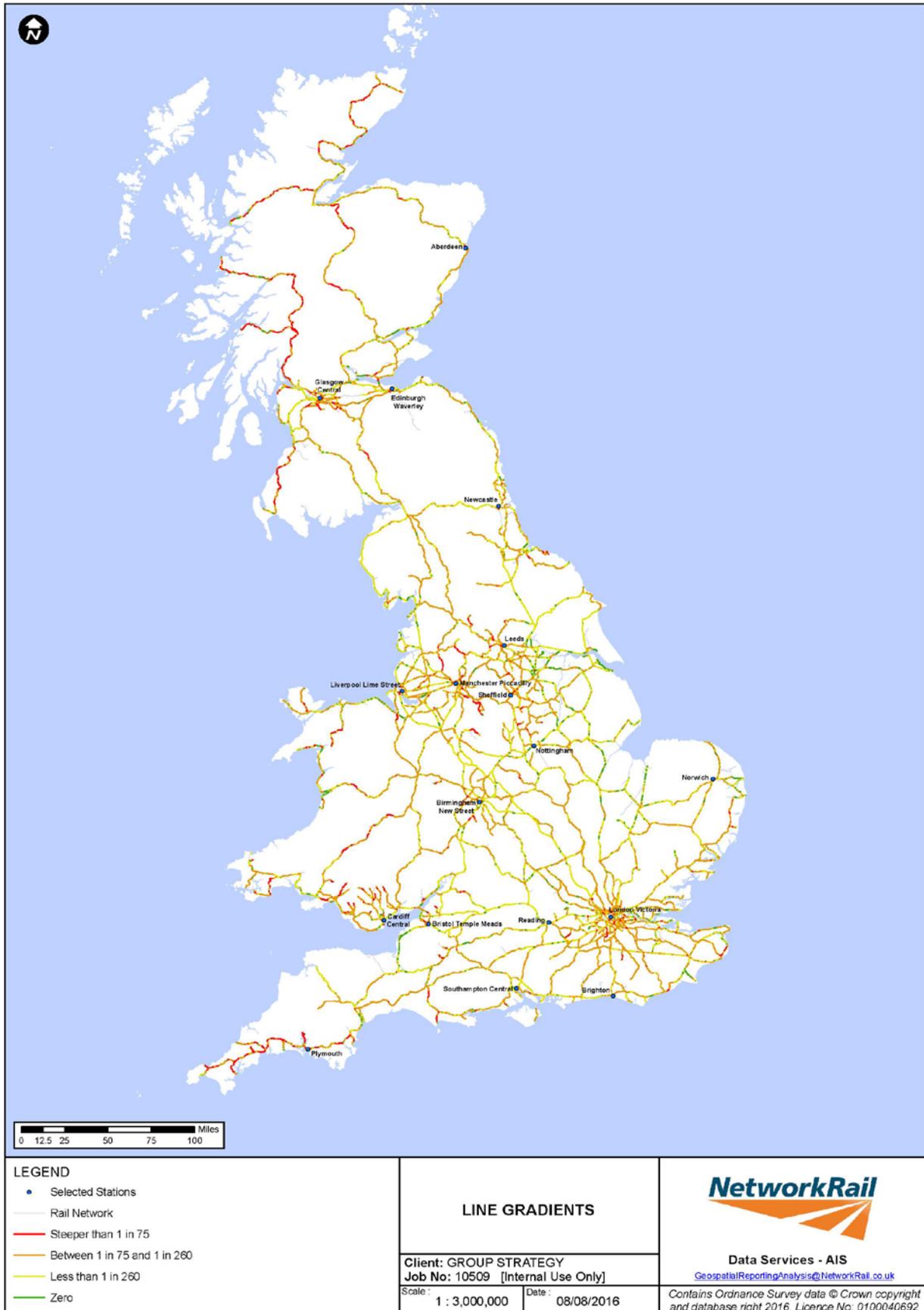
Horaires utilisés pour les services, comme décrit ultérieurement à la [Section 4.3.1](#).

Annexe A – Échéancier de l'établissement des horaires

Dates pour l'élaboration des horaires	Modification majeure	Modification secondaire
J-67 Notification formelle des dates de traitement	14/07/2017	
Révision des Timetable Planning Rules (règles de planification des horaires)		
J64 à J60 – Network Rail compare les changements proposés aux règles applicables	15/09/2017	23/02/2018
Règles envoyées à l'équipe de Network Rail en charge de la publication des horaires pour être traitées	13/10/2017	23/03/2018
J59 – Publication d'une ébauche des règles	11/10/2017	21/03/2018
J54 – Réception de la réponse de l'exploitant à l'ébauche des règles	20/10/2017	30/03/2018
J54 à J44 – Network Rail examine la réponse de l'exploitant	24/11/2017	04/05/2018
Règles envoyées à l'équipe de Network Rail en charge de la publication des horaires pour être traitées	24/01/2018	04/07/2018
J44 – Publication de la version finale des règles	02/02/2018	13/07/2018
J41 – Fin de la période d'appel relative à la version finale des règles	23/02/2018	03/08/2018
Période de consultation initiale		
J64 – Publication de l'ébauche du Calendrier des événements (CdE)	15/09/2017	23/02/2018
J55 – Publication du Strategic Capacity Statement (Déclaration de capacité stratégique)	17/11/2017	27/04/2018
J55 – Notification par les participants au processus d'établissement des horaires des modifications majeures apportées aux horaires	17/11/2017	27/04/2018
J55 – Début de la période de consultation initiale	17/11/2017	27/04/2018
J54 – Publication de la version finale du CdE	24/11/2017	04/05/2018
J45 – Fourniture par Network Rail d'une copie de la 'Prior Working Timetable' (Anciens horaires de service)	26/01/2018	06/07/2018
J48 – Notification des sillons internationaux provisoires	05/01/2018	
J40 – Date prioritaire	02/03/2018	10/08/2018
Période de préparation des horaires	Modification majeure	Modification secondaire
J40 – début de la Période de préparation des horaires	02/03/2018	10/08/2018
J37 – Timetable Change Risk Assessment Group ou TCRAAG (groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires)	23/03/2018	31/08/2018
J32 – Timetable Change Assurance Group ou TCAG (groupe d'assurance des changements d'horaires)	27/04/2018	05/10/2018

J26 – Publication des nouveaux horaires par Network Rail	08/06/2018	16/11/2018
Mise à disposition des nouveaux horaires et des fichiers système associés auprès de RDG (organisme de coopération ferroviaire)	08/06/2018	16/11/2018
Réponses de l'exploitant aux nouveaux horaires	22/06/2018	30/11/2018
J22 – Fin de la période d'appel relative aux nouveaux horaires de service	06/07/2018	14/12/2018
Fin du processus de briefing sur les horaires (J-15)	24/08/2018	01/02/2019
Données électroniques CIF disponibles (J-14)	31/08/2018	08/02/2019
J9 –Extrait des horaires pour édition NRT	05/10/2018	15/03/2019
J8 –Dates des horaires de jour correspondantes proposées aux exploitants	12/10/2018	22/03/2019
Données NRT envoyées aux éditeurs (J-4)	09/11/2018	19/04/2019
Date d'entrée en vigueur des nouveaux horaires	09/12/2018	19/05/2019
Date de fin des horaires	18/05/2019	15/12/2019

Annexe B – Déclivités des capacités des itinéraires



Annexe C – Étendue du système d'électrification du réseau



Annexe D – Étendue des systèmes GSM-R sur le réseau

