



Network Rail Infrastructure Limited
Document de référence du réseau 2021

Contents

Chapitre 1 - Informations générales.....	6
1.1 Introduction	6
1.2 Objectif du document de référence du réseau	8
1.3 Cadre juridique.....	8
1.4 Statut juridique	13
1.4.1 Remarques générales.....	13
1.4.2 Responsabilité	13
1.4.3 Procédures de recours.....	13
1.5 Structure du Document de référence du réseau	14
1.6 Validité et procédure de mise à jour.....	14
1.6.1 Période de validité	14
1.6.2 Processus de mise à jour.....	15
1.7 Publication.....	15
1.8 Contacts	15
1.9 Corridors de fret ferroviaire	17
1.10 RNE – coopération internationale entre les GI.....	17
1.10.1 Le guichet unique One Stop Shop (OSS)	18
1.10.2 Les outils de RNE	18
Chapitre 2 – Conditions d'accès	20
2.1 Introduction	20
2.2 Exigences d'accès générales.....	20
2.2.1 Conditions de demande de capacité.....	21
2.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire	22
2.2.3 Licences	22
2.2.4 Certificat de sécurité.....	22
2.2.5 Couverture des responsabilités.....	23
2.3 Activités générales / Conditions commerciales	23
2.3.1 Contrats avec les EF	26
2.3.2 Contrats avec les candidats non EF.....	26
2.3.3 Accord-cadre	27
2.4 Règles d'exploitation	28
2.5 Transport exceptionnel.....	29
2.6 Marchandises dangereuses	30
2.7 Certification du matériel roulant.....	31
2.8 Processus d'acceptation pour le personnel.....	33
Chapitre 3 – Infrastructure	34
3.1 Introduction.....	34
3.2 Portée du réseau.....	35
3.2.1 Limites.....	35
3.2.2 Réseaux ferrés raccordés	35
3.3 Description du réseau	36
3.3.1 Géographie.....	36
3.3.1.1 Typologies des voies.....	36
3.3.1.2 Gabarit des voies	36
3.3.1.3 Gares et nœuds	36
3.3.2 Capacités	37

3.3.2.1 Gabarit de chargement	38	3.6.8 Sites de dédoublement.....	52
3.3.2.2 Limites de poids	39	3.6.9 Sites de ravitaillement en carburant	52
3.3.2.3 Déclivités de la ligne	41	3.7 Infrastructures de service non gérées par Network Rail.....	52
3.3.2.4 Vitesses de la ligne	41	3.8 Développement de l'infrastructure	52
3.3.2.5 Longueurs maximales des trains	41	Chapitre 4 – Attribution des capacités	54
3.3.2.6 Alimentation électrique.....	42	4.1 Introduction.....	54
3.3.3 Systèmes de régulation du trafic et de communication	43	4.2 Description du processus	54
3.3.3.1 Systèmes de signalisation	43	4.3 Échéancier des demandes de sillons et procédure d'attribution	54
3.3.3.2 Systèmes de régulation du trafic.....	44	4.3.1 Échéancier des horaires de service	55
3.3.3.3 Systèmes de communication	44	4.3.2 Calendrier pour les demandes de sillons horaires en dehors du processus d'établissement des horaires (demandes ponctuelles) ..	56
3.3.3.4 Systèmes de contrôle des trains.....	46	4.4 Procédures d'attribution.....	56
3.4 Restrictions du trafic.....	46	4.4.1 Processus de coordination	56
3.4.1 Infrastructure spécialisée	46	4.4.2 Processus de règlement des litiges.....	58
3.4.2 Restrictions environnementales	47	4.4.3 Infrastructure saturée : définition, critères de priorité et procédure	58
3.4.3 Marchandises dangereuses.....	47	4.4.4 Impact des accords-cadres	59
3.4.4 Restrictions relatives aux tunnels	47	4.5 Attribution de la capacité aux fins de l'entretien, de la rénovation et de l'amélioration du réseau	60
3.4.5 Restrictions relatives aux ponts	48	4.6 Règles de non-utilisation / d'annulation.....	61
3.4.6 Restrictions en raison de phénomènes naturels	48	4.7 Transport exceptionnel et marchandises dangereuses.....	61
3.5 Disponibilité de l'infrastructure	48	4.8 Mesures spéciales à prendre en cas de perturbation du réseau.....	62
3.6 Infrastructures de services	48	4.8.1 Principes.....	62
3.6.1 Gares de voyageurs.....	49	4.8.2 Réglementation opérationnelle.....	62
3.6.2 Terminaux du fret.....	49	4.8.3 Problèmes prévisibles	62
3.6.3 Gares de triage et de formation, y compris le matériel d'aiguillage	50	4.8.4 Imprévus.....	62
3.6.4 Voies de remisage	50		
3.6.5 Sites d'entretien	50		
3.6.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage.....	51		
3.6.7 Installations portuaires maritimes et intérieures.....	52		

4.9 Attribution des capacités pour les installations de services	62	5.5.2 Communication d'informations supplémentaires.....	68
Chapitre 5 – Services	64	5.5.3 Inspection technique du matériel roulant.....	69
5.1 Introduction	64	5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs	69
5.2 Paquet d'accès minimum	64	5.5.5 Services d'entretien spécialisé lourd	69
5.3 Accès aux installations de services et à l'offre de services.....	65	Chapitre 6 – Redevances	70
5.3.1 Accès aux installations de services	65	6.1 Principes de facturation.....	70
5.3.1.1 Gares de voyageurs.....	65	6.2 Système de tarification	70
5.3.1.2 Terminaux du fret.....	65	6.3 Tarifs	71
5.3.1.3 Gares de triage et de formation, y compris le matériel d'aiguillage.....	66	6.3.1 Paquet d'accès minimum	71
5.3.1.4 Voies de remisage	66	6.3.3 Accès aux voies pour les sites de services	76
5.3.1.5 Sites d'entretien	66	Fournitures des services évoqués à la Section 5.3.....	77
5.3.1.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage.....	67	6.3.4 Services additionnels	79
5.3.1.7 Ports maritimes et intérieurs	67	6.3.5 Services auxiliaires.....	79
5.3.1.8 Sites de dédoublement	67	6.4 Sanctions et incitations financières	79
5.3.1.9 Sites de ravitaillement en carburant.....	67	6.4.1 Redevances et frais de non-utilisation / d'annulation.....	79
5.3.2 Prestations de services dans les installations de services	67	6.4.2 Remises au titre d'un accord-cadre.....	79
5.3.2.1 Aiguillage	67	6.4.3 Remises ERTMS.....	80
5.3.2.2 Autres services	67	6.5 Programme d'amélioration du rendement	80
5.4 Services additionnels	68	6.6 Modifications des redevances	81
5.4.1 Courant de traction	68	6.3 Modalités de facturation	81
5.4.2 Services destinés aux trains	68	Glossaire.....	82
5.4.3 Services destinés au transport exceptionnel et aux marchandises dangereuses.....	68	Annex 1 – Route Capability Gradients	89
5.4.4 Approvisionnement en carburant	68	Annex 2 – Schedule of timetabling process	89
5.5 Services auxiliaires	68	Annex 3 – Extent of electrification across the network.....	92
5.5.1 Accès à un réseau de télécommunications	68		

Version Control

Version	Date	Description of Change
0.1	09 August 2019	Consultation Document
1.0	08 November 2019	Publication Document
1.0 (French)	24 December 2019	Publication Document (French)

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.

Modèle d'exploitation

Le modèle d'exploitation de Network Rail est divisé en cinq régions à travers la Grande-Bretagne : l'Est, le Nord-Ouest et le Centre, Scotland's Railway, le Sud, ainsi que le Pays de Galles et l'Ouest. Ces régions soutiennent 14 itinéraires responsables de la prestation quotidienne de la performance, de l'entretien et du renouvellement des trains. Cette nouvelle structure a été introduite en juin 2019 pour rapprocher nos employés de nos passagers et des communautés que nous desservons, en mettant l'accent sur les opérations afin de nous aider à améliorer la performance des trains. Nos cinq régions sont soutenues par des fonctions et des services à l'échelle du réseau. Notre nouveau Route Services Directorate (Direction des services aux itinéraires) coordonne les initiatives nationales qui ont un impact sur le réseau ferré opérationnel, comme le fret, la gestion des incidents, la sécurité et la performance. Route Services continuera de fournir des services professionnels empreints d'une culture du service client irréprochable.

Régions et itinéraires

Les itinéraires commerciaux font partie intégrante de notre structure d'entreprise. Ils ne correspondent pas nécessairement aux itinéraires qu'empruntent nos passagers lors de leurs voyages et sont même souvent très différents. Plus généralement, nos régions englobent plusieurs itinéraires et centres de transport pour que les opérations coïncident au mieux avec les besoins des passagers et des communautés.



Chacun de ces itinéraires est géré à l'échelle locale pour que nous puissions collaborer plus étroitement avec les sociétés ferroviaires de transport de voyageurs et de fret concernées et ainsi mieux répondre aux besoins des voyageurs et des entreprises.

Nos itinéraires assurent l'exploitation, l'entretien et le renouvellement des infrastructures afin de fournir aux passagers et aux clients du fret un réseau ferroviaire sûr et fiable.

Gestionnaire de réseau

Le gestionnaire de réseau fournit une vue à long terme de l'ensemble du système, éclairée par les connaissances détaillées acquises lors de la planification et de l'établissement du réseau, ainsi que par les interfaces à l'échelle de l'industrie mise en place avec les clients, les bailleurs de fonds, les régions et les itinéraires.

Services de réseau

Les Services de réseau s'occuperont des principales fonctions nationales touchant toutes les régions et tous les itinéraires. Ils insisteront sur l'importance que revêt l'exploitation du chemin de fer en tant que réseau national, en augmentant les performances du réseau et en offrant des améliorations aux passagers et aux utilisateurs de fret. La fonction Services de réseau intègre l'ancien itinéraire des Freight and National Passenger Operators (opérateurs de fret et de passagers nationaux ou

FNPO) et les équipes centrales des finances et de la performance, de la gestion des incidents, de la sécurité opérationnelle et du programme d'amélioration de la performance.

Autorité technique

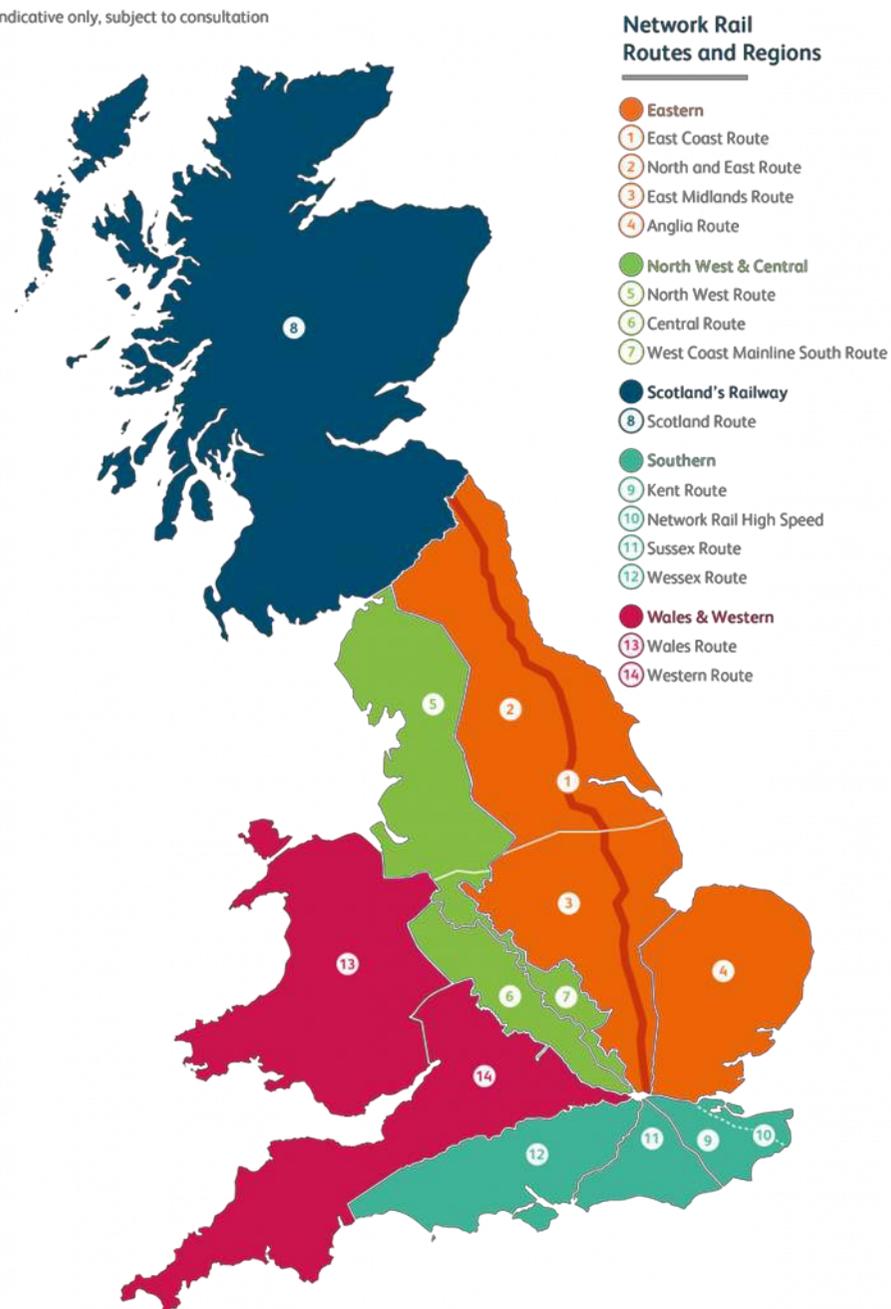
En tant qu'autorité technique, l'objectif principal de Safety, Technical and Engineering (STE) est de permettre la sécurité et la performance à travers Network Rail. À titre de centre d'excellence, les STE utilisent l'intelligence économique pour établir l'orientation stratégique, saisir et partager les pratiques exemplaires, et fournir des outils, des conseils et des ressources qui permettent aux fonctions Itinéraires, Régions et d'entreprise d'atteindre leurs objectifs.

L'Office of Rail and Road

Nous dépendons de l'Office of Rail and Road ou ORR (Office de réglementation des chemins de fer britannique) 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. Il doit cependant 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 EFs 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](#).

Indicative only, subject to consultation



Autres acteurs du secteur

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 \(organisme de coopération ferroviaire\)](#). D'autres réseaux ferroviaires reliés à notre infrastructure sont décrits à la [Section 3.2.2](#).

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) telle qu'elle avait été modifiée en 2019 par The Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) (Amendment).

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 de 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 Acts 1993 \(Lois sur les chemins de fer de 1993 et 2005\)](#), [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, y compris :

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) telle qu'elle avait été modifiée en 2019 par The Railways (Access, Management and

Licensing of Railway Undertakings) (Amendment) (ci-après dénommée « Access, Management and Licensing Regulations ») mettant en œuvre la directive 2012/34 établissant une zone unique de chemins de fer en Europe (communément appelée « refonte du premier paquet ferroviaire ») et la directive 2016/2370 (modifiant la directive 2012/34 et communément appelée « refonte du quatrième paquet ferroviaire »). La réglementation 2019 est censée s'appliquer en Grande-Bretagne jusqu'au 31 décembre 2020, après quoi, la plupart des modifications cesseront d'avoir effet. 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.

Ces informations et d'autres 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 (EU) [Règlement 2015/10](#), les procédures et critères concernant les accords-cadres pour l'attribution des capacités sont précisées dans le (EU) [Règlement 2016/545](#) et les dispositions liées au calcul du coût résultant directement de l'exploitation d'un service ferroviaire sont précisées dans le Règlement (EU) 2015/909.

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 dispositions relatives à l'accès aux installations de services et aux services ferroviaires sont précisées dans le (EU) Règlement 2017/2177 et les conditions d'accès aux installations de service 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 [The 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 ferroviaires sont les suivantes :

[The Railways \(Interoperability\) Regulations \(Réglementations d'interopérabilité ferroviaire de 2006\)](#) ; (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 [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 pilier technique du Quatrième paquet ferroviaire a été adopté en juin 2016 afin de réduire les obstacles techniques qu'engendrent les différences entre les multiples 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, du processus d'autorisation des véhicules et ERTMS. Le paquet législatif comprend 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. Les États membres (y compris le Royaume-Uni) sont tenus de transposer le « pilier technique » du quatrième paquet ferroviaire en droit national d'ici juin 2020.

Législation sur l'interopérabilité

L'objectif de la législation sur l'interopérabilité technique ferroviaire est de créer un système ferroviaire qui permette la circulation sécurisée et ininterrompue des trains au niveau de performance requis grâce à l'harmonisation des interfaces techniques et des spécifications dans l'ensemble de l'UE.

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 \(réglementations relatives à l'interopérabilité ferroviaire de 2011\) modifiées par les Railways \(interoperability\) \(modifications\) Regulations 2013, 2014 et 2015 \(réglementations relatives à l'interopérabilité ferroviaire de 2013, 2014 et 2015\) entrées](#) en vigueur le 16 janvier 2012. Elles viennent annuler les dispositions des [Railways \(Interoperability\) Regulations 2006](#)

(réglementations relatives à l'interopérabilité ferroviaire de 2006). La Directive relative à l'interopérabilité exige aussi l'élaboration commune d'un [Registre d'infrastructure](#) (Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission abrogeant la décision d'exécution 2014/888 UE).

La directive (refonte) sur l'interopérabilité (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, adoptée en juin 2016, est l'un des trois actes législatifs adoptés dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire. La directive 2016/797 étend encore le champ d'application de l'interopérabilité ferroviaire à l'ensemble de l'UE en introduisant un nouveau processus d'autorisation européenne des véhicules, d'agrément ERTMS au sol et de révision de plusieurs STI. Tandis que la décision déléguée (UE) 2017/1471 de la Commission fixe les objectifs spécifiques de chaque STI conformément à (UE) 2016/797.

Les dispositions de la directive (refonte) sur l'interopérabilité (UE) 2016/797 ne s'appliquent qu'une fois qu'un État membre a transposé la directive en droit national. Les États membres (y compris le Royaume-Uni) sont tenus de transposer la directive (UE) 2016/797 en droit national d'ici juin 2020.

Des informations supplémentaires sur la législation en matière d'interopérabilité sont disponibles sur [les sites internet du Department for Transport \(ministère des Transports britannique\)](#) et [de l'ORR](#).

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

En mai 2019, des STI ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et de nombreuses mises à jour reflètent la politique définie dans le Règlement d'exécution de la Commission du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire (UE) 2019/776 (en vigueur à partir du 16 juin 2019) modifiant les STI suivantes.

- CCS (UE) N°2016/919
- ENE (UE) N°1301/2014
- INF (UE) N°1299/2014
- LOC&PAS (UE) N°1302/2014
- SRT (UE) N°1303/2014

- WAG (UE) N°321/2013.

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.

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 élaborons 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 signalisation (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.

Applications télématiques au service du fret et des voyageurs

Les Telematics Applications for Freight TAF-TSI ou STI des applications télématiques pour le fret TAF ATF sont issues du Règlement CE n°1305/2014 de la Commission tel que modifié par les Règlements CE de mise en œuvre n°2018/278 et 2019/778 de la Commission. Le règlement abroge le Règlement CE n°62/2006 de la Commission amendé par le Règlement CE 280/2013.

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 à toutes les étapes, de la demande de sillonn horaire à la circulation du train.

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, tels que modifiés par

- Le règlement (UE) n°665/2012 de la Commission ;
- Le règlement (UE) n°1273/2013 de la Commission ;
- Le règlement (UE) n°2016/527 de la Commission ; et plus récemment,
- Les Règlements (EUE) de mise en œuvre n°2019/775 de la Commission.

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.

Vous trouverez de plus amples informations à propos des STI ATF ATV sur [notre site web](#).

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. Il s'agit d'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 disposant de 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 corollaire de recours auprès de l'ORR si nécessaire. Vous trouverez de plus amples informations sur le Code 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 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 Validité et procédure 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 2021 est utilisé pour les demandes de capacité des horaires de l'année 2021 (du 13 décembre 2020 ou 11 décembre 2021). Le Document de référence du réseau 2022, valide pour les demandes de capacité des horaires de 2022, 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 (via 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
Head of Customer Relationship Management & Freight Policy
1 Eversholt Street
London
NW1 2DN
Email: rachel.gilliland@networkrail.co.uk

Pour les nouveaux clients du fret, veuillez contacter :

Guy Bates
Head of Business Development
1 Eversholt Street
London
NW1 2DN
Email: 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
Head of Timetable Production
The Quadrant:MK
Milton Keynes
MK9 1EN
Email: Matthew.ALLEN@networkrail.co.uk

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

Working Timetable Team
The Quadrant: MK
Milton Keynes
MK9 1EN
Email: NRT-WTT@networkrail.co.uk

Pour toute demande concernant la compatibilité, merci de contacter :

David Galloway
Head of System Compatibility Network Rail
The Quadrant:MK
Milton Keynes
MK9 1EN
david.galloway@networkrail.co.uk

Other GB railway organisations

Access Disputes Committee Floor 8
1 Eversholt Street London
NW1 2DN
<http://www.accessdisputesrail.org/>

Department for Transport Great Minster House
33 Horseferry Road London
SW1P 4DR
<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 London
WC2B 4AN
<http://ORR.gov.uk/>

Rail Delivery Group 200 Aldersgate Street London
EC1A 4HD
<http://www.raildeliverygroup.com/>

Rail Safety and Standards Board The Helicon
One South Place London
EC2M 2RB
<http://www.rssb.co.uk/>

Transport for Greater Manchester 2 Piccadilly Place
Manchester M1 3BG
<http://www.tfgm.com/>

Transport for London 55 Broadway
42-50 Victoria Street London
SW1H 0BD
<https://tfl.gov.uk>

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

Transport Scotland Buchanan House
58 Port Dundas Road Glasgow

G4 OHF

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

Rail Freight Group 7 Bury Place London

WC1A 2LA

<http://www.rfg.org.uk/>

HS1 Limited 5th Floor Kings Place 90 York Way London

N1 9AG

<http://www.highspeed1.com/>

HS2 Limited

One Canada Square London

E14 5AB

<http://www.hs2.org.uk/>

1.9 Corridors de fret ferroviaire

Le Règlement (UE) n°913/2010 qui concerne le réseau ferroviaire européen pour des frets compétitifs est entré en vigueur le 9 novembre 2010. Ce Règlement exigeait des États membres qu'ils établissent des corridors de fret ferroviaire (CFF) orientés vers le marché international afin d'atteindre les objectifs suivants :

- renforcer la coopération entre les GI sur des aspects clés tels que l'attribution de voies, le déploiement de systèmes interopérables et le développement des infrastructures,
- trouver le bon équilibre entre le trafic de fret et le trafic de passagers le long des RFC, en accordant une capacité de fret adéquate en fonction des besoins du marché et en veillant à ce que les objectifs communs de ponctualité pour les trains de fret soient atteints,
- promouvoir l'intermodalité entre le rail et les autres modes de transport en intégrant les terminaux dans le processus de gestion des 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>

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-cadre

Au quotidien, RNE travaille à simplifier, à harmoniser et à optimiser les conditions internationales de transport ferroviaire, 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 joue également un rôle d'accompagnement auprès de ses Membres pour tout ce qui a trait à la conformité au cadre juridique 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 Le guichet unique One Stop Shop (OSS)

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
Head of Network Management Network Rail
1 Eversholt Street London
NW1 2DN
Tel: +44 (0) 7767 672 488
Email: 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

Le PCS est un système de coordination des demandes de sillon horaire international pour les entreprises ferroviaires (EF) et les autres candidats, les Gestionnaires de l'infrastructure (GI), les Organismes de répartition (OR) et les corridors de fret ferroviaires (CFF). L'application internet optimise la coordination internationale des sillons en veillant à ce que les

demandes et les offres de sillons soient harmonisées par toutes les parties concernées. En outre, le PCS est le seul outil pour publier l'offre PaP et RC contraignante et pour gérer les demandes de sillon international sur les RFC.

L'accès au PCS est gratuit. Un compte d'utilisateur peut être demandé via le support PCS RNE : support.pcs@rne.eu.

Des informations supplémentaires sont disponibles à l'adresse suivante : <http://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. Cette application basée sur le Web fournit rapidement des informations sur les tarifs indicatifs de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire européenne et calcule le coût de l'utilisation des sillons horaires internationaux. C'est une application-parapluie pour les différents systèmes de tarification des diverses infrastructures ferroviaires nationales.

L'accès au CIS est gratuit et ne requiert pas l'inscription de l'utilisateur.

Des informations supplémentaires sont disponibles à l'adresse suivante : <http://cis.rne.eu> ou via le support CIS RNE : support.cis@rne.eu.

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

TIS est une application internet qui aide à la gestion des trains internationaux en fournissant des informations sur les trains internationaux en temps réel. Les données pertinentes sont obtenues directement à partir des systèmes de [nom du GI] et toutes les informations des différents GI sont combinées en un seul trajet de train du départ ou de l'origine à la destination finale. De cette manière, un train peut être surveillé du début à la fin à travers les frontières.

Les EF et les exploitants de terminaux peuvent également avoir accès aux TIS et peuvent rejoindre le comité consultatif des TIS RNE. Tous les membres de ce comité accordent à tous les autres membres un accès complet aux données TIS s'ils sont impliqués dans le même parcours de

train. Sans cela, des accords mutuels doivent être signés entre les différents EF, ainsi qu'entre les EF et les exploitants de terminaux.

L'accès au PCS est gratuit. Un compte d'utilisateur peut être demandé via le support TIS RNE : support.tis@rne.eu.

Des informations supplémentaires sont disponibles à l'adresse suivante : <http://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 20 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. En effet, 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 DfT. 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](#). 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 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 afin d'assurer ces 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 potentiels 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 de demande de capacité

Le processus d'établissement des horaires (régé par la [Partie D du Code du réseau](#)) est ouvert à toute personne partie au 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 aux 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 lorsqu'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 des [Licensing of Railway Undertakings Regulations 2005 \(Réglementations relatives à l'octroi de licence des entreprises ferroviaires\)](#) tels que modifiés par les [Access, Management and Licensing Regulations 2016 \(Réglementations relatives à l'accès, à la gestion et à l'octroi de licences\)](#), 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 en charge 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>

La 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

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 Activités générales / Conditions commerciales

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 ainsi que d'autres informations connexes sont disponibles sur [notre site internet](#).

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

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/index.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/index.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.

Groupe Vente de droits d'accès (VdDA)

Notre groupe Vente de droits d'accès fournit une gouvernance pour l'ensemble du réseau de la procédure permettant de négocier et d'accepter la vente de l'accès aux exploitants ferroviaires. Le rôle principal du groupe VdDA est de s'assurer que nous appliquons une approche cohérente à l'échelle du réseau, le cas échéant, et que nous utilisons au mieux la capacité globale à un niveau acceptable de performances.

Le groupe VdDA doit autoriser toutes nos ventes de droits d'accès avant que la consultation de l'industrie n'ait lieu et soumettre le contrat d'accès à la voie convenu à l'Office of Rail and Road (ORR) pour approbation. Il doit également approuver notre réponse à l'ORR en ce qui concerne toute demande contestée. Dans certains cas, des dérogations s'appliquent, qui suppriment l'exigence d'une autorisation spécifique pour les ventes convenues et contestées.

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

Contrats d'accès

Ces contrats d'accès doivent être approuvés par l'ORR. Le cas contraire, ces contrats ne seraient pas valides juridiquement. 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 :

General Approvals (Accords généraux)

L'ORR a également émis un certain nombre de General Approvals (Accords généraux), concernant certains types de contrats d'accès (et leurs modifications subséquentes). Les 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 :

- [Passenger Access \(Short Term Timetable and Miscellaneous Changes\) General Approval \(Accord général pour l'accès des voyageurs \(horaires à court terme et modifications diverses\)\)](#)
- [Passenger Access \(Model Charter Track Access Contract\) General Approval ou Accord général pour l'accès des voyageurs \(contrat-type d'accès aux voies d'affrètement\)](#)
- [Connection Contracts General Approval ou Accord général relatif aux contrats de raccordement](#)
- [General Approval for freight track access contracts \(Approbation générale des contrats d'accès aux voies de fret\)](#)
- [Facility Access General Approval \(Accord général sur l'accès aux installations\)](#)
- [General Approval for stations ou Accord général pour les gares](#)

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

Conseils d'accès

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

- directives relatives aux [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](#)
- [Directives relatives à la sécurisation de l'accès au réseau ferroviaire national](#).

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 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 les [Access, Management and Licensing Regulations](#), 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

Ces contrats d'accès doivent être approuvés par l'ORR. Le cas contraire, ces contrats ne seraient pas valides juridiquement. 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. [Connection Contracts General Approval 2014](#) ou Accord général relatif aux contrats de raccordement de 2014)
- 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 Accord-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 décrits ci-dessus.

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) il devrait alors 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 d'exploitation

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 l'exploitation et le fonctionnement sécurisés du système ferroviaire et l'interopérabilité à laquelle il doit être conforme.

Les Rail Industry Standards (RIS) définissent les exigences fonctionnelles ou techniques à respecter dans les cas où la gestion du système ferroviaire ne nécessite pas l'utilisation des normes du groupe ferroviaire (RGS). Les RIS sont des normes propres aux chemins de fer : ils comprennent des exigences applicables aux sous-systèmes ou énoncent des règles sur la manière dont les sous-systèmes devraient être exploités ou gérés.

Les RIS profitent à l'industrie en supprimant la nécessité pour les entreprises d'élaborer et de maintenir leurs propres normes (d'entreprise) dans les domaines couverts par les RIS. Les RIS sont produits en vertu d'ententes de gouvernance approuvées par le Comité de coordination des

normes de l'industrie au nom de l'industrie. 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 [Support de documentation sur le fret](#).

Les charges et longueurs sont publiées par itinéraire géographique 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 »

Region	Book title(s)
Eastern	Anglia, London and North Eastern
North West & Cental	London North Western
Scotland's Railway	Scotland
Southern	Southern
Wales & Western	Great Western

2.5 Transport exceptionnel

Les conditions particulières de transport doivent être appliquées à certains véhicules ou charges à cause de leur taille, poids ou d'autres caractéristiques inhabituelles. Ces conditions peuvent inclure des

limitations de vitesses, des restrictions sur la composition des trains et/ou des instructions spéciales pour le croisement de trains sur des voies contiguës, et elles sont déterminées au cas par cas en comparant le transport exceptionnel et les caractéristiques de l'itinéraire sur lequel il doit voyager.

En Grande-Bretagne, les règles opérationnelles du transport exceptionnel sont fixées par 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) et GO/RT3056/J (Working Manual for Rail Staff – Freight Train Operators – Intermodal Traffic), 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 :

- a) déterminer un itinéraire permettant la circulation du trafic ;
- b) déterminer les conditions de voyage devant être appliquées ;
- c) créer un avis de train spécial (Special Train Notice) pour les déplacements ; et
- d) recourir aux services d'un inspecteur des charges compétent si nécessaire.

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

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

- poids élevé par essieu (supérieur au poids spécifié pour la voie) – RT3973/HAW
- conteneurs et caisses mobiles – RT3973/CON

- trains de transport de combustibles ou de déchets nucléaires (chargés ou déchargés) – RT3973/NUC
- autres charges exceptionnelles nécessitant l'intervention du préposé aux signaux et non couvertes par les types de formulaires ci-dessus – RT3973/EXL.

L'équipe [de support de documentation sur le fret](#) tient un registre de chaque formulaire RT3973 valide et est le premier point de contact lors de la communication avec les EF. L'équipe gère l'émission et l'administration des formulaires RT3973 ainsi que la conversion des formulaires RT3973/EXL en Conditions de voyage pour une utilisation par les signaleurs pour les trains X-Headcode.

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 internationales 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 [the 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 Certification du matériel roulant

Toute partie souhaitant introduire un nouveau véhicule sur le réseau ferré principal ou apposer des modifications au fonctionnement ou à l'ingénierie d'un véhicule existant doit tenir compte de l'impact de cette décision sur les autres 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 Industry Standard RIS-8270-RST](#) (Norme du secteur ferroviaire RIS-8270-RST), aboutissant sur un résumé de compatibilité.
- Le Vehicle 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 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 notre équipe en charge du gabarit pour discuter de ses projets et obtenir des conseils.

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 additionnelles sur les [gabarits standard](#) et les [processus de gabarit en général](#) sont disponibles sur le [site internet du RSSB](#).

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 de l'ORR](#) et sur le [site 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, 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)1908 781 000

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 Network Rail
The Quadrant:MK Elder Gate
Milton Keynes MK9 1EN
Tel: +44 (0) 1908 781 346
Email: NVR@networkrail.co.uk

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](#).

2.8 Processus d'acceptation pour le 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 également 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

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 17), présentant les caractéristiques de transfert au titulaire de la licence conformément au Railtrack Transfer Scheme (Programme de transfert des voies ferrées). 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 s'étend du 1er avril 2019 au 31 mars 2024 (ci-après CP6).

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 gares

- 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 pour les clients du transport de voyageur et de fret. Sa gamme de services a été développée 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 Portée 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. Notre modèle d'exploitation est décrit dans 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 puissent 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. 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 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 du réseau de HS1 peut être consulté sur : <http://highspeed1.co.uk/regulatory/network-statement>
- Eurotunnel, à partir de la limite entre Dollands Moor et l'entrée britannique du tunnel sous la Manche. Le tunnel sous la Manche est l'unique liaison ferroviaire fixe entre le Royaume-Uni et les autres réseaux européens. Le Document de référence du réseau d'Eurotunnel peut être consulté sur : <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. Son Document de référence du réseau peut être consulté sur : <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/crossrail-central-operating-section>
- 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. Son Document de référence du réseau peut être consulté sur : <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.
- Stagecoach, pour le réseau Stagecoach Supertram.
Vous trouverez de plus amples informations sur le [site internet de South Yorkshire Passenger Transport Executive](#).
- 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.

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 2 550 gares sur le réseau ferré principal et presque toutes nous appartiennent. Nous nous occupons également de la gestion de 20 des plus grandes gares :

- Birmingham New Street
- Bristol Temple Meads
- Clapham Junction

- [Edinburgh Waverley](#)
- Glasgow Central
- Guildford
- 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 (excluding 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. Les documents relatifs à la capacité du réseau sont publiés dans la [National Electronic Sectional Appendix \(NESA\) ou Annexe régionale numérique nationale](#).

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
- conditions générales types.

Vous trouverez de plus amples informations sur le processus de modification du réseau en [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](#).

3.3.2.1 Gabarit de chargement

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 (caténaïres), 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). Les gabarits W6A, W7, W8 et W9 se déclinent par ordre croissant (les gabarits aux chiffres les plus petits peuvent « s'imbriquer » dans ceux ayant des chiffres supérieurs). Les gabarits W6A, W7, W8 et W9 se déclinent par ordre croissant (les gabarits aux chiffres les plus petits peuvent « s'imbriquer » dans ceux ayant des chiffres supérieurs). En revanche, ce constat ne s'applique pas au W10, W11 et W12

(par exemple le W9 ne peut pas s'emboîter totalement dans le W10).

Lorsque 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. Pour des informations supplémentaires concernant les gabarits standard (notamment les gabarits de locomotives), veuillez-vous référer à [notre site internet](#).

Examples of load conditions within standard gauges						
Unit Width Wagon Type	Container			Container		
	8'			2500mm		
	FEA	IFA	IKA	FEA	IFA	IKA
Maximum Unit Height	Feet, inches			mm		
W6A	8'	8'	8'6"	2402	2448	2568
W7	8'	8'	8'6"	2402	2448	2585
W8	8' 6"	8'6"	9'	2638	2673	2793
W9	9'	9'	9'6"	2725	2770	2896
W10	9' 6"	9'6"	9'6"	2896	2896	2896

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](#).

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](#).

Examples of load conditions within standard gauges	RA
Two-axle vehicle - Gross Laden Weight (tonnes)	
Up to 27.9t	1
Over 27.9t and up to 30.4t	2
Over 30.4t and up to 33.0t	3
Over 33.0t and up to 35.5t	4
Over 35.5t and up to 38.1t	5
Over 38.1t and up to 40.6t	6
Over 40.6t and up to 43.1t	7
Over 43.1t and up to 45.7t	8
Over 45.7t and up to 48.2t	9
Over 48.2t and up to 50.8t	10
Four-axle vehicle (2 x two-axle bogies) - Gross Laden Weight (tonnes)	
Up to 66.0t	3
Over 66.0t and up to 71.1t	4
Over 71.1t and up to 76.2t	5
Over 76.2t and up to 81.2t	6
Over 81.2t and up to 86.3t	7
Over 86.3t and up to 91.4t	8
Over 91.4t and up to 96.5t	9
Over 96.5t and up to 101.6t	10

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

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

- vitesse correspondant à la plus élevée des vitesses différentielles standard ;
- la Route Availability maximale pour un trafic de fret à 75 mph est RA8 ;
- 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 de la 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 de la 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 (caténaies), 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 (caténaies), 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).

Nous sommes aussi 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 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 5.A](#) 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, tels que les systèmes mécaniques traditionnels, les installations électro-mécaniques, ainsi que les installations électroniques et numériques. Les systèmes mécaniques sont commandés à partir de boîtiers de signalisation traditionnels et, de par leur nature, sont limités à une petite zone de commande. Les systèmes électriques peuvent faire fonctionner des aiguillages et des signaux sur des distances considérables au moyen de systèmes de télécommande. L'étendue du contrôle des systèmes alimentés varie considérablement et dépend souvent de l'âge de l'installation. Un certain nombre de systèmes sont souvent recontrôlés vers des centres de contrôle plus grands pour augmenter la zone de contrôle.

Le type de signalisation et l'espacement entre les signaux déterminent la capacité d'un tronçon de route et peuvent avoir un impact sur la vitesse atteinte par un train.

Sur les itinéraires principaux, la signalisation peut être un feu de signalisation de couleurs multiples ou un sémaphore. Les trains sont détectés au moyen de circuits de voie ou de compteurs d'essieux. Sur certains itinéraires, la détection des trains peut être limitée et les mouvements des trains contrôlés par d'autres moyens que les signaux en bordure de ligne.

L'objectif des systèmes de signalisation est de faire circuler les trains de manière sûre et efficace. Les systèmes de signalisation recueillent des informations sur la position des trains et l'état du chemin de fer, traitent ces informations et définissent des aiguillages et des signaux en conséquence. La sécurité de la circulation des trains est régie par divers principes dépendant de la technologie utilisée. Les principaux types de système de cantons sont :

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

Autres types de systèmes de cantons actuellement utilisés :

- 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)

Le Tableau A de NESA fournit les détails du système utilisé sur des tronçons individuels. 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 acheminer les trains en fonction des horaires ou des besoins immédiats. Des systèmes de

contrôle ferroviaire et de routage sont utilisés pour les nouveaux programmes de signalisation. Même si la plupart de ces systèmes ont la possibilité de définir des itinéraires automatiquement, leur fonctionnalité est limitée. Des systèmes de gestion du trafic actuellement mis en œuvre, gèrent de vastes zones du chemin de fer et sont en mesure de gérer les trains de manière plus stratégique. Ils permettent de modifier les calendriers et les plans opérationnels et fournissent des services d'aide à la décision aux opérateurs. Les systèmes de signalisation continuent de garantir que les trains circulent en toute sécurité et effectuent l'itinéraire requis.

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

La signalisation radio est opérationnelle sous la forme de la signalisation European Train Control System ou ETCS (système européen de contrôle des trains) de niveau 2 sur l'itinéraire Cambrian Line. Dans ce système, les trains signalent leur position par radio à un système de traitement central. Le système central détermine quels mouvements de trains sont sûrs et communique cette information à chaque train, toujours par radio. Les autorisations de déplacement sont directement transmises au conducteur dans la cabine sans avoir besoin de signaux en bordure de ligne. Les communications entre le centre de traitement central et les trains se font par GSM-R (voir ci-dessous). L'ETCS est désormais le système de contrôle des trains privilégié de Network Rail et des plans pour son déploiement sont en cours d'accord avec l'ensemble de l'industrie. L'ETCS peut fonctionner en conjonction avec la signalisation côté ligne comme sur le Thameslink Core et GWML.

Vous trouverez de plus amples informations sur nos systèmes de signalisation sur [notre site internet](#).

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 hérité 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 des rapports manuels sont parfois demandés. Les Train Consists pour les trains de fret contiennent les informations fondamentales sur la composition des trains, notamment les véhicules acheminés, leur poids et leur longueur, ainsi que 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 d'autres systèmes (tels que les Customer Information Systems ou systèmes d'informations aux clients) et aux contrôleurs. 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.

Ces systèmes seront probablement remplacés par des technologies plus récentes.

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 voyageurs. Le réseau de télécommunication ferroviaire est composé des éléments suivants :

- Systèmes de transmission de voix et de données comprenant des systèmes de gestion de réseau
- Communications vocales opérationnelles (par ex. : systèmes téléphoniques fixes en bordure de voie, systèmes téléphoniques publics d'urgence aux passages à niveau, radio portative GSM-R)
- Câblage (fibre et cuivre) et artère en câble
- Centrales téléphoniques
- Caméras de surveillance et miroirs réservés au conducteur

- Systèmes d'information et de surveillance de gare (systèmes d'information des clients, adresses publiques et vidéosurveillance de sécurité)
- Systèmes de 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 IP Network (Réseau IP de Transmission Fixe)

Le FTNx est un réseau national de transmissions de communication 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. 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 (Commercial Off The Shelf) 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 synchronisation. Le réseau central et d'agrégation FTNx est certifié CAS-T.

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 du code de tête de train plutôt que du numéro de stock, et d'émettre des appels d'urgence ferroviaires 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 ferroviaires similaires, dans le cas d'une urgence menaçant la sécurité opérationnelle des autres véhicules. GSM-R prend également en charge l'ETCS, par exemple en Cambrie et sur la section centrale de Thameslink.

Le programme national de livraison du réseau GSM-R a été finalisé en juillet 2014. L'installation du système, y compris Heathrow Express 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).

Radio Electronic Token Block (RETB ou bâton-pilote radio électronique)

RETB est un système de signalisation qui est transmis sur un réseau radio de télécommunications couvrant la West Highland Line et la Far North Line. Le système radio assure également la communication vocale (équivalente au GSM-R)

Systemes Radio Station UHF

Les systèmes radio UHF fournissent des communications pour des applications spécifiques au site telles que la gestion des stations ou, dans le cas des radios marines, l'interface avec le trafic maritime public.

3.3.3.4 Systèmes de contrôle des trains

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 Marchandises dangereuses

La 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 totales 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 services

Conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission, les exploitants d'infrastructures de service établissent une description des infrastructures de service et des services dont ils sont responsables.

Une « infrastructure de service » désigne l'installation, y compris la surface au sol, le bâtiment et l'équipement, qui a été spécialement aménagée, en tout ou partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services énumérés au paragraphe 2, 3 ou 4 de [l'Annexe 2](#)

[de l'Access, Management and Licensing \(Accès, gestion et octroi de licences\).](#)

Les exploitants d'infrastructures de service mettent gratuitement à la disposition du public la description de l'infrastructure de service, de l'une des manières suivantes :

- en la publiant sur leur portail web ou sur un portail web commun et en fournissant aux gestionnaires de l'infrastructure un lien à inclure dans la déclaration de réseau ;
- en fournissant aux gestionnaires de l'infrastructure les informations pertinentes et prêtes à être publiées à inclure dans la déclaration de réseau.

L'ORR a publié [des directives supplémentaires](#) sur son site web.

RailNetEurope – Modèle commun

RailNetEurope, organisation paneuropéenne des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, a publié un Modèle commun pour les installations dédiées aux prestations de services, répondant aux exigences du [Règlement d'exécution](#).

Ce Modèle commun est disponible sur le [site internet de RailNetEurope](#). Le modèle commun peut être utilisé par les exploitants d'infrastructures de services et les fournisseurs de services afin d'aider à remplir une description de leurs installations et/ou services. Les informations sur les différents thèmes/éléments présentés dans le modèle commun doivent être expliquées, le cas échéant.

Network Rail invite les opérateurs d'infrastructures de service connectées au réseau ferroviaire du Royaume-Uni à envoyer leurs informations prêtes à publier ou un lien hypertexte vers leurs informations d'installations de service à NetworkStatement@networkrail.co.uk pour publication.

Informations sur les infrastructures de services Network Rail

L'[objectif du](#) Document de référence des infrastructures de service est d'informer les candidats, les autorités et les parties prenantes sur nos infrastructures de service, et les conditions générales régissant

l'attribution des capacités et l'utilisation. Le présent document est élaboré conformément à la directive 2012/34/UE, à la réglementation 2016 régissant l'accès, la gestion et les licences des entreprises ferroviaires (The Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016) et au règlement d'exécution 2017/2177 de la CE.

3.6.1 Gares de voyageurs

Des informations sur les installations des 20 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 [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 plateformes 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 du 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 de formation, y compris le matériel 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 Sites 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'opérateur 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. Veuillez consulter les informations sur les sites raccordés ([Section 5.2.3](#)) pour de plus amples renseignements.

3.6.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage

DBC - Détecteur(s) de boîte chaude

Il s'agit d'une pièce d'équipement au sol, constituée de capteurs montés dans une traverse creuse et d'équipement associé, logée dans un bâtiment électrique déplaçable, conçue pour détecter des températures anormales au niveau des paliers d'essieu des roues (boîtes d'essieu) des trains en circulation. Les capteurs d'un HABD au sol mesurent le rayonnement thermique émis par les boîtes d'essieux du matériel roulant en service sans nécessiter d'arrêts intermédiaires fréquents pour l'examen physique.

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 sera créé montrant le nombre de roues (essieux), le côté (gauche ou droit) et la température (°C) permettant au préposé aux signaux de faire amener le train jusqu'à une installation où l'inspection de confirmation effectuée par le conducteur du train sera facilitée.

Il existe 222 installations de ce type, en majeure partie sur des itinéraires où est opéré un trafic de fret significatif sur de longues distances.

DDR - Détecteur(s) de défauts de roue

Cet équipement se compose de capteurs à fibre optique montés sous le rail, d'un lecteur d'étiquette d'identification par radiofréquence côté ligne et d'une armoire de traitement des données. Le système enregistre le poids (pesée en mouvement) et l'impact des roues (détection des défauts des roues) sur le champignon du rail à partir de chaque roue lors du passage d'un train.

Cet équipement est conçu pour fournir des informations sur les défauts

latents sur la surface des roues, les essieux surchargés et les véhicules à charge asymétrique. Le système peut générer un message d'alarme lorsque les valeurs obtenues excèdent un seuil requis. L'équipement transmet des données à un serveur central, à partir duquel chaque centre de commande et centre de données désigné peut recevoir des alarmes de train et des données d'état de roue.

Lorsqu'un message d'alarme de choc des roues 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 et mettre en œuvre une restriction de vitesse temporaire pour ce train, conformément à la norme [Network Rail \(NR/SP/TRK/0133\)](#).

Lorsque des véhicules sont munis d'étiquettes RFID, des données sur l'état des roues peuvent être automatiquement fournies aux opérateurs et aux ECM pour obtenir des informations permettant de mieux gérer l'entretien des essieux montés.

28 installations WILD sont présentes sur le réseau. Une liste des installations et de leur localisation est proposée sur [notre site internet](#).

ECP – Équipement de contrôle du pantographe

L'équipement de contrôle du pantographe (ECP) est monté en ligne et combine une caméra aérienne pour avoir une vue sur le haut du train afin de voir le pantographe, ainsi qu'une caméra montée sur le côté pour voir les forces de soulèvement du pantographe. Ces caméras haute vitesse sont capables de capturer des images haute résolution du pantographe pendant que le train roule à la vitesse de la ligne.

Le post-traitement peut détecter les dommages subis par le pantographe, y compris l'usure ou les dommages subis par la bande de carbone. De plus, la caméra montée sur le côté fournit des mesures précises des forces de soulèvement du pantographe s'exerçant sur le fil de contact.

Il existe actuellement un site qui est déployé à Cheddington sur la West Coast Mainline avec d'autres installations de la nouvelle génération de

PME prévues au début de la CP6 en Écosse et dans la région de l'Est.

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 portuaires maritimes et 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 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 ». 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 de ravitaillement 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 Infrastructures de service non gérées par Network Rail

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

3.8 Développement de l'infrastructure

Le réseau ferré doit sans cesse évoluer pour répondre aux besoins de nos clients et autres partenaires ; cela inclut le développement et la croissance du réseau pour apporter de nouveaux avantages aux passagers et aux utilisateurs de fret.

Dans le cadre de la CP6, les projets d'infrastructure progresseront selon une approche de type pipeline avec des points de décision d'investissement progressifs, qui s'aligne sur les recommandations de l'examen [de Bowe \(examen par Dame Colette Bowe de la planification du programme d'amélioration de Network Rail pour la période de contrôle 5, de 2014 à 2019\)](#). De plus amples détails sur le fonctionnement des projets financés par DfT sont présentés dans le [pipeline d'amélioration du réseau ferroviaire \(Rail Network Enhancements Pipeline ou RNEP\)](#).

L'objectif d'une approche de type pipeline est de faire progresser les projets qui produiront les meilleurs résultats pour les passagers et les contribuables. Les projets font l'objet d'une analyse de rentabilisation et d'un examen de l'abordabilité à des étapes clés de leur cycle de vie, et tous les projets qui entament leur développement n'atteindront pas

nécessairement l'étape de leur réalisation et de leur achèvement. Seuls les projets engagés dans la phase d'exécution sont financés jusqu'à la fin. Ces projets sont publiés dans le [Enhancements Delivery Plan \(Programme de mise en œuvre des améliorations\)](#) qui est mis à jour trimestriellement.

Pour les projets en amont du cycle de vie, le DfT publiera des mises à jour du RNEP indiquant à quelle étape du cycle de vie se situe chaque projet ou proposition.

Activités de planification à long terme

Nos activités de planification à long terme tiennent 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.

Nous avons voulu que nos processus de planification soient flexibles. 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.

Nos processus de planification concernent 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.

Ces activités nous permettent de répondre à nos obligations de licence pour planifier la future capacité du réseau.

Vous trouverez de plus amples informations sur la planification à long terme et les réalisations précédentes sur [notre site internet](#).

Implantation commerciale

Nous permettons à d'autres organisations d'investir plus facilement dans le chemin de fer. Nous avons publié [une liste d'occasions qui permettront aux tiers de financer ou d'apporter des améliorations](#) et nous nous sommes engagés à la tenir régulièrement à jour. Nous [instaurons la procédure de contestabilité](#) et lançons des projets sur le marché que seul

Network Rail pouvait auparavant fournir. Pour soutenir cette nouvelle méthode de travail, nous renforçons nos capacités en mettant en place une [équipe dédiée au financement de projets](#) capable de faciliter et de gérer le regain d'intérêt du marché. Enfin, une nouvelle équipe de [directeurs du développement commercial](#) en poste partout dans le pays guidera les investisseurs tout au long de leur projet, du début à la fin.

Si vous souhaitez investir dans le chemin de fer ou construire sur celui-ci, veuillez contacter votre directeur du développement commercial local. Leurs coordonnées sont disponibles sur la [page Opportunités pour les tiers](#).

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. 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 horaire 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](#) et citées dans la partie D du Code du réseau.

4.3 Échéancier des demandes de sillons et procédure 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).

Le Principal Timetable de 2021 est valable du dimanche 13 décembre 2020 au samedi 15 mai 2021 et le Subsidiary Timetable du dimanche 16 mai 2021 au samedi 11 décembre 2021.

Les dates clés pour l'élaboration du Principal Timetable 2021 (date de modification décembre 2020) sont indiquées dans [l'Annexe 4.A](#).

Une fois la date de priorité passée (le vendredi 6 mars 2020 pour le Principal Timetable et le vendredi 7 août 2020 pour le Subsidiary Change), nous travaillons pendant une période de 14 semaines à l'élaboration des nouveaux horaires de service. Bien que nous souhaitions répondre aux aspirations des EF, nous 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 répondent à 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 2021 seront publiés le 12 juin 2020 et le 13 novembre 2020. 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](#).

4.3.1 Échéancier des horaires de service

Chaque année à J-67 (19/07/2019) avant la date de modification du Principal Timetable, nous publions un calendrier de dates pour l'élaboration de l'horaire de service. Celui-ci est établi en [Annexe 4.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 complet (Calendrier d'élaboration de la planification opérationnelle) stipulant toutes les dates et les étapes impliquées dans l'élaboration du Principal Timetable et du 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 TCAG 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 TCAG peut devoir 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 TCAG 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 (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 Procédures 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.

Nous collaborons avec toutes les EF pour identifier les événements significatifs qui auront lieu 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. Toute EF peut proposer qu'une modification soit définie comme un événement. 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 2021 doit être publié à J-64 (le 20 septembre 2019). La version finale du Calendar of Events doit être publiée à J-54 (le 29 novembre 2019).

Nous avons publié un [Strategic Capacity Statement Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques pour le Document de référence de la capacité stratégique) (dans le cadre des Règles d'exploitation). 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 2021 doit être publié à J-45 (le 31 janvier 2020).

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 standard, le temps de circulation par tronçon pour des types de trains spécifiques, les limites d'intervalle et de tolérance à conserver entre les trains, les règlements opérationnels des gares et les informations de capacité des itinéraires.

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

Les EF prévoyant de créer des nouveaux services ou d'apporter des modifications significatives à leurs services n'étant pas considérées comme des événements, doivent nous notifier dès que possible, préférablement avant J-55 (22/11/2019). Nous examinons ensuite les propositions de J-55 (22/11/2019) à J-40 (06/03/2020). Le dernier échéancier pour le processus d'établissement des horaires se trouve en [Annexe 4.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 (06/03/2020) 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 (06/03/2020) et J-26 (12/06/2020). Le nouvel horaire de service est publié à J-26 (12/06/2020). 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 D4.2](#).

Si nous devons prendre une décision concernant la manière de planifier les sillons ferroviaires présentant le même niveau de priorité, nous nous appuyerons sur les critères décisionnels ci-dessous, comprenant les objectifs et considérations (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 (11/01/2019) 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 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.

Ces critères de décision permettent à Network Rail de tenir compte d'une série de facteurs pour définir les priorités pour utiliser les sillons horaires. Ces facteurs peuvent inclure les niveaux passés d'utilisation des capacités, auxquels il est fait référence dans la réglementation 29(3) des Access, Management and Licensing Regulations.

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 Committee (Comité 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 cinq 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 de fournir 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 Infrastructure saturée : 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 retours ont été analysés et une approche mise à jour 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 trois 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](#).

Vous trouverez des informations sur la modernisation de la Midland Main Line sur notre [site internet](#).

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.

De Castlefield Junction à Manchester Piccadilly East Junction inclus (le « Corridor Castlefield »)

Cet itinéraire a été désigné infrastructure saturée en avril 2019 parce que, d'après les propositions d'accès reçues cette même année, nous considérons que l'infrastructure sera saturée en 2019, dans la mesure où il ne sera pas possible de répondre à toutes les demandes d'accès reçues.

Le [rapport sur les infrastructures saturées du Corridor Castlefield](#) est disponible sur notre site internet.

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 (comme défini dans la section 82(2) du Railways Act 1993)
- 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 sont précisées 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 de la capacité aux fins de l'entretien, de la rénovation et de l'amélioration du réseau

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 prendrons 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 le Principal Timetable, entre J-64 (le 20 septembre 2019) et J-60 (le 18 octobre 2019). La version 1 est présentée en tant que version préliminaire à J-59 (le 25 octobre 2019) et la version 2 est publiée en tant que version définitive à J-44 (le 7 février 2020) en vue du début du

développement des horaires à J-40 (le 6 mars 2020). Pour le Subsidiary Timetable, une version 3 est publiée en tant que version préliminaire à J-59 (le 27 mars 2020) et une version 4 définitive est publiée à J-44 (le 10 juillet 2020). 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 de maintenance 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.
- Section 5 : correspond à l'entretien stratégique. Cette partie définit les détails des activités d'ingénierie qui sont planifiées de manière cyclique (c'est-à-dire des activités qui sont répétées à des intervalles réguliers et planifiés) et qui peuvent impliquer des modifications en termes de trains prévus pendant l'horaire de service.
- Section 6 : décrit l'introduction du processus d'impact de l'accès à suivre pour permettre un accord entre Network Rail et les participants aux horaires afin de fournir les demandes d'étude des capacités aux termes de 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 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 spéciales à prendre en cas de perturbation du réseau

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

4.8.4 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 (telle qu'amendée) 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.

Des services complémentaires et auxiliaires seront fournis selon des règles non discriminatoires. [Les services complémentaires](#) seront fournis sur demande, alors que les [services auxiliaires](#) seront fournis si une

décision a été prise de fournir les services au sein des installations concernées. Si un seul fournisseur est chargé des prestations de services, les redevances imposées ne devront pas être supérieures au coût de la prestation, plus un bénéfice raisonnable. Vous trouverez plus d'informations sur les redevances au [Chapitre 6](#).

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/>

Veillez 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.

Si vous êtes prestataire de services et que vous avez besoin de mettre à jour les informations que nous avons en notre possession, veuillez télécharger notre [formulaire des informations des prestataires de services](#), que vous pouvez nous renvoyer par courrier ou par [e-mail](#). [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 installations de services et à l'offre de services

5.3.1 Accès aux installations de services

5.3.1.1 Gares 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 20 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 du 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, selon la [Section 2.1](#), lorsque l'accès est régi par le Railways Act 1993. l'ORR peut être sollicitée afin de s'assurer que ces droits d'accès ont été attribués malgré l'absence d'accord entre les parties.

Lorsque l'accès ou la prestation de services est régi par l'Access, Management and Licensing Regulations, il existe un droit de recours auprès de l'ORR permettant de faire appel des décisions du propriétaire du site du terminal.

5.3.1.3 Gares de triage et de formation, y compris le matériel 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
Head of Business Development Network Rail
1 Eversholt Street London
NW1 2DN
Tel: +44 (0) 7825 376 699
Email: 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 dernières. 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-vingt 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.

Les dépôts d'entretien léger sont considérés comme des sites distincts. Si

une EF a besoin d'accéder à un dépôt d'entretien léger, elle devra conclure un contrat d'accès avec le propriétaire du site, tel que le précise la [Section 2.3](#). L'opérateur 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 5.2.3](#).

5.3.1.6 Autres sites techniques, y compris les sites de nettoyage

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 <https://railfacilitiesportal.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 services

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 additionnels

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 5.A](#))..

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 20 gares, selon les termes du contrat.

5.4.3 Services destinés au transport exceptionnel et aux 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 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 Co-ordinator
Network Rail

1 Eversholt Street
London
NW1 2DN
Tel: +44 (0) 20 3356 9562

Email: Gemma.Burgess@networkrail.co.uk

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

Paul Ashton
Head of Operations Principles and Standards Network Rail
The Quadrant:MK Milton Keynes MK9 1EN
Tel: +44 (0) 7799 864 192
Email: Paul.Ashton2@networkrail.co.uk

5.4.4 Approvisionnement en carburant

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

5.5 Services auxiliaires

5.5.1 Accès à un réseau de télécommunications

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 Communication 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).

sites raccordés ([Section 5.2.3](#)) pour de plus amples renseignements.

5.5.3 Inspection technique du matériel roulant

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

5.5.4 Services de billetterie dans les gares de 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 au sein de 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. Veuillez consulter les informations sur les

Chapitre 6 – Redevances

Cette section établit les principes de tarification actuels pour l'accès au réseau ferré principal.

Catalogue des tarifs pour la redevance variable de la CP6, la redevance des gares et les redevances fixes

Nous avons publié un [catalogue des tarifs de la CP6](#) pour la redevance réglementée d'accès aux gares et aux voies, correspondant au projet de Résolution de l'ORR.

6.1 Principes de facturation

Les segments de marché ci-dessous 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.

Les segments de marché applicables sur notre infrastructure sont :

- les voyageurs franchisés
- les voyageurs en accès ouvert : interurbain
- les voyageurs en accès ouvert : autres
- le fret (segmenté par marchandise).

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 la partie 6 des réglementations contrôlera cette liste. Ainsi, le processus de réévaluation périodique en place au Royaume-Uni pourra exiger du régime réglementaire en place qu'il respecte cette obligation. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le secteur tout au long du processus de la CP6, et avons publié tous nos documents de

consultation et de conclusion sur notre [site internet](#). Ces documents fournissent plus de détails sur la façon dont les différents frais discutés ci-dessous ont été élaborés pour la CP6.

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 sur les assurances 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 facturés aux EF.

6.3 Tarifs

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 6 (CP6) et déterminées par l'ORR, et seront applicables du 1er avril 2019 au 31 mars 2024.

Nous facturons un panel de redevances d'accès aux EF franchisées de transport de voyageurs, de transport de voyageurs en accès libre (divisés entre l'interurbain et les autres services) 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 spécifique pour le fret
- Les suppléments à la redevance d'accès
- La redevance fixe d'accès aux voies
- Les redevances pour les frais d'infrastructure
- Les redevances supplémentaires (par ex. ouverture de poste d'aiguillage supplémentaire).

Ces redevances d'accès sont évoquées plus en détails ci-dessous.

Ces redevances d'accès s'appuient sur le paquet d'accès minimum et les Access and Management Regulations, comme indiqué à la [Section 6.6](#).

6.3.1 Paquet 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.

Les redevances de la CP6, en vigueur du 1er avril 2019 au 31 mars 2024, sont disponibles sur [notre site internet](#).

La redevance d'utilisation variable (RUV)

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, de transport de voyageurs en accès libre (divisé entre l'interurbain et les autres services) 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). Un [calculateur](#) est également disponible sur notre site internet pour que les parties prenantes puissent estimer elles-mêmes les tarifs de la redevance d'utilisation variable.

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.

Les redevances d'accès sont initialement fixées dans les prix 2017/18, puis augmentées au fil du temps conformément à l'indice des prix à la consommation.

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 à la consommation.

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 EFs 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 en kWh ou 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 en électricité (y compris l'option de bloquer les tarifs) via notre contrat avec le fournisseur d'électricité.

Autrement, les exploitants peuvent acheter l'électricité à un tiers.

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

Frais EC4T (Énergie électrique de traction) (£) = miles de voie électrifiée x consommation modélisée d'électricité de traction (kWh/mile ferroviaire) x tarif (pence/kWh)

Les taux de consommation modélisés peuvent être consultés sur notre [page des redevances d'accès CP6](#).

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 valeurs d'augmentation des pertes utilisées pour calculer les redevances d'électricité de traction se trouvent dans l'annexe 3 du Traction Electricity Rules, disponible [ici](#).

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 une partie du 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. 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 aussi 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.

Les trains bi-modes modélisés seront considérés, en termes de

facturation, comme utilisant l'électricité de traction lorsqu'ils sont en mesure de s'alimenter sur une infrastructure électrifiée (par ex. en termes de facturation, les trains AC/diesel sur une infrastructure AC seront considérés comme utilisant l'alimentation AC). En effet, il n'est pas possible de savoir si ces trains utilisent l'électricité de traction. Ces trains ne sont pas considérés comme utilisant l'électricité de traction lorsqu'ils sont exploités sur des infrastructures non électrifiées.

Les trains bi-modes mesurés seront facturés pour l'électricité de traction en fonction des mesures relevées aux compteurs à bord des trains. Des données supplémentaires (« Données de fréquence de consommation de l'électricité de traction ») sont nécessaires afin de confirmer les périodes où le train utilise du diesel.

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

Vous trouverez de plus amples informations à propos de la mesure On-train metering [sur notre site internet](#).

Redevance spécifique pour le fret

La redevance spécifique pour le fret contribue 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. Pendant la CP6, la redevance ne sera facturée que pour le trafic transportant du carburant pour le secteur d'approvisionnement en électricité, du combustible nucléaire irradié, de la biomasse pour le secteur d'approvisionnement en électricité et du minerai de fer. La redevance spécifique pour le fret est annuellement indexée sur l'indice des prix à la consommation.

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.

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. Cela nous incite à planifier efficacement nos travaux d'ingénierie et à informer rapidement les opérateurs de toute perturbation planifiée.

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 à la consommation.

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. Cette redevance n'est payable que par les exploitants de trains de voyageurs franchisés.

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 selon la part de coûts fixes invariables de chaque EF franchisée de transport de voyageurs. 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 mentionnée par Transport Scotland. Les revenus nets nécessaires pour l'Angleterre et le Pays de Galles sont attribués aux itinéraires en Angleterre et au Pays de Galles selon la part de coûts fixes invariables de chaque itinéraire. Une explication détaillée de la méthode de calcul des redevances fixes d'accès aux voies est fournie à l'annexe 3 de nos [principales hypothèses](#).

Pour la CP6, l'ORR a introduit le « Nettoyage de la redevance fixe d'accès aux voies » par lequel le montant qu'un opérateur paie en redevances fixes chaque année est ajusté d'un pourcentage égal à la différence entre les miles de voie programmés chaque année et le nombre de miles de voie programmés de référence et déterminés par l'ORR au début de la Période de contrôle. L'exposition financière maximale à la baisse de Network Rail à la suite du « Nettoyage de la redevance fixe d'accès aux voies » est de 1 % sur la période de contrôle (environ 50 M £).

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 couvre une partie des coûts d'infrastructure qui sont censés ne pas varier en fonction des niveaux de trafic.

La redevance fixe d'accès aux voies est annuellement indexée sur l'indice des prix à la consommation.

Redevance pour les frais d'infrastructure en libre accès

Les redevances pour les frais d'infrastructure seront prélevées sur certains services en libre accès à partir de la CP6. L'objectif de la redevance pour les coûts d'infrastructure en accès ouvert est de nous permettre d'amortir certains coûts fixes auprès des services en libre accès. Il existe deux segments de marché pour les services en libre accès dans la CP6 : « interurbain » et « autre ». Les services opérant sur le segment de marché en libre accès « interurbain » ont été jugés en mesure de supporter de telles redevances. Les redevances pour les frais d'infrastructure seront prélevées sur de nouveaux services en libre accès qui circulent (intégralement ou en partie) au sein du segment de marché « interurbain ». Un service (ou une partie d'un service) entre paires de gares répondant aux critères suivants :

- au moins une des gares desservies a une moyenne annuelle d'entrées/sorties supérieure à 15 millions de passagers par an, ou la gare desservie se trouve à moins de deux miles d'une gare qui répond à ce seuil de demande ;
- au moins une des gares desservies a une moyenne annuelle d'entrées/sorties supérieure à 10 millions de passagers par an, ou se trouve à moins de deux miles d'une gare qui répond à ce seuil de demande ; et
- les deux gares desservies répondant aux seuils de demande (ci-dessus) sont distantes d'au moins 40 miles.

Les services en libre accès existants qui circulent actuellement dans le segment de marché interurbain ne seront pas assujettis à la redevance, à moins qu'ils ne modifient considérablement leur service actuel. Les

modifications importantes sont les suivantes :

- augmentation du nombre de services ;
- augmentation du nombre d'appels dans les gares où l'opérateur a actuellement le droit de s'arrêter ; ou
- arrêts dans de nouvelles gares (où l'opérateur n'a actuellement pas le droit de s'arrêter).

La redevance sera appliquée progressivement sur une période de plus de cinq ans pour les nouveaux services. Les services existants ne bénéficieront pas d'une redevance progressive.

La redevance pour les frais d'infrastructure en libre accès est annuellement indexée sur l'indice des prix à la consommation.

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.

6.3.3 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

Redevance de rareté

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

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 contrats de 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 pour les gares. 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 pour les gares est réglementée et définie par l'ORR pour chaque période de contrôle. Dans le cadre du PR18, l'ORR a déterminé le niveau global de revenus issus de la redevance à long terme pour les gares de 2019 à 2024, ainsi que les redevances aux gares individuelles. 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 méthode de calcul des redevances à long terme des gares franchisées pour la CP6 est décrite ci-dessous :

1. Prendre la prévision des dépenses d'entretien, de réparation et de rénovation (MRR) annuelles moyennes de la gare franchisée au niveau de l'itinéraire post-efficace pour la CP6.
2. Attribuer (1) aux gares franchisées individuelles sur un itinéraire basé sur le coût d'équilibre annuel à long terme (le montant que nous nous prévoyons de devoir dépenser, en moyenne, pour préserver l'état des actifs).
Il existe une estimation du coût d'équilibre annuel à long terme des biens immobiliers d'exploitation pour toutes les gares franchisées (à quelques exceptions près lorsqu'une gare vient tout juste d'ouvrir). Ces estimations sont utilisées pour calculer des moyennes pour chaque combinaison d'itinéraire et de catégorie de gare, qui sont ensuite utilisées pour attribuer les dépenses MRR de propriété opérationnelle au niveau de l'itinéraire à des gares franchisées individuelles.
3. Prendre les prévisions du MRR annuel moyen du système de renseignement et de surveillance de la gare (SISS) au niveau de l'itinéraire au cours de la CP6 et les attribuer aux gares franchisées individuelles concernées sur un itinéraire basé sur leur part du coût annuel moyen de renouvellement du SISS de l'itinéraire concerné sur 35 ans.
4. Certains contrats SISS conclus avec des tiers ne s'appliquent qu'à certaines gares. Lorsqu'un contrat SISS tiers couvre plusieurs gares, ces coûts sont attribués individuellement aux gares sur la base de la part du coût annuel moyen de renouvellement du SISS de chaque gare sur 35 ans.
5. Ajouter (2), (3) et (4) pour calculer les frais totaux à long terme pour chaque gare franchisée.

Dans les gares qu'elles gèrent, les EF paient la redevance à long terme pour chaque gare qu'elles gèrent directement à Network Rail, en fonction de leur part des départs de véhicules effectués en cette même gare. La redevance à long terme sur chaque gare gérée est égale à la prévision des dépenses MRR à long terme sur les actifs immobiliers opérationnels et des dépenses du SISS. La méthode de calcul des frais à long terme de

la gare gérée pour la CP6 est décrite plus en détail ci-dessous :

1. Calculer le coût d'équilibre annuel à long terme pour chaque gare gérée ;
2. Prendre les prévisions d'entretien des propriétés opérationnelles pour chaque gare gérée que nous considérons comme représentative des dépenses d'entretien à long terme.
3. Calculer le coût de renouvellement annuel moyen à long terme du SISS pour chaque gare gérée sur 35 ans.
4. Calculer le coût d'entretien prévu du SISS pour les gares gérées dans la CP6, que nous considérons comme représentatives des dépenses d'entretien à long terme.
5. Plusieurs contrats SISS conclus avec des tiers ne s'appliquent qu'à certaines gares. Lorsqu'un contrat SISS tiers couvre plusieurs gares, ces coûts sont attribués individuellement aux gares sur la base de la part du coût annuel moyen de renouvellement du SISS de chaque gare ; et
6. Additionner chacun des éléments ci-dessus pour calculer les redevances à long terme de chaque gare gérée.

Les redevances à long terme pour les gares franchisées et les gares gérées sont fixées par l'ORR dans les prix 2017/18 pour la période de contrôle, et indexées chaque année pour suivre l'indice des prix à la consommation.

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.

Dans les gares gérées par Network Rail, les QX sont fixées pour cinq ans, tandis que dans les gares franchisées de Network Rail, elles sont renégociées chaque année. Cette redevance peut également varier chaque année selon un objectif de rendement convenu pour chaque gare (le cas échéant).

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 par Network Rail, 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. 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 approuvée par l'ORR par sa validation des accords d'accès au dépôt.

Redevance environnementale

Les redevances d'accès aux voies britanniques 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'indemnités, 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](#) et ne sont

généralement pas fournis par Network Rail. 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 et incitations financières

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 Remises au titre d'un accord-cadre

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 anciennes performances moyennes de fret, ajustées selon les prévisions de croissance du trafic réseau au cours de la période de contrôle, rendant les anciennes performances plus difficiles à atteindre, et est commun à toutes les EF de fret. Le niveau de

référence de l'exploitant d'affrètement est basé sur les performances moyennes d'affrètement, ajustées selon les prévisions de croissance du trafic réseau au cours de la période de contrôle, rendant les anciennes performances plus difficiles à atteindre, et est commun à toutes les EF de fret.

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 de transport de voyageurs franchisées 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 20 % 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 (un plafond limitant la responsabilité financière des EF en vertu de l'Annexe 8) en échange du versement des suppléments à la redevance d'accès. Les EF de fret et d'affrètement peuvent choisir une option qui plafonne complètement leur responsabilité financière maximale pour chaque incident dans le cadre du programme de rendement, ou choisir une option qui limite leur exposition à 30 % du coût de l'incident au-delà de leur plafond d'incident choisi. Les EF de fret et d'affrètement possèdent également des plafonds annuels qui limitent leur responsabilité au sein du programme de rendement sur la base d'une année. Le plafond annuel étant réciproque, la responsabilité annuelle maximale de Network Rail est également limitée au même montant.

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 la volonté de conserver une certaine simplicité dans le régime Annexe 8 de fret. Pour les EF d'affrètement, les taux de paiement de Network Rail et de l'exploitant d'affrètement sont également communs à tous les exploitants d'affrètement.

Le programme de performance doit répondre aux exigences fixées par le Règlement 16 et l'Annexe 3 des Règlements [Access, Management and Licensing Regulations](#). Des informations supplémentaires sur le programme de performance sont disponibles sur le [site de l'ORR](#).

Résolution des litiges

La procédure 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](#).

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).

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 2018 (PR18) a déterminé les redevances de Network Rail pour la période allant du 1er avril 2019 au 31 mars 2024. Par conséquent, à l'exception de ces légères augmentations, aucune modification importante des redevances ne devrait intervenir avant le 1er avril 2024. Toute future modification sera déterminée par l'ORR et établie en collaboration avec le secteur, dans le cadre du processus d'évaluation périodique 2023 (PR23).

6.3 Modalités de facturation

Toutes les EF exploitant le réseau ferré principal seront en relation, pour

Glossaire

Abréviations

OA	Organismes d'attribution	ERA	European Union Agency for Railways (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
CAS	Certification Scheme for Telecommunications (Programme de certification des télécommunications)	ESG	Event Steering Group (Groupe directeur des événements)
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.	FOC	Freight train Operating Company (société exploitante ferroviaire du fret)
CoE (CdE)	Calendrier des événements	RCTF	Registre des charges des trains de fret
C-OSS	Guichet unique du corridor de fret ferroviaire exploité par le corridor de la Mer du Nord et de la Méditerranée	RU	Royaume-Uni
COTS étagère)	Commercial Off The Shelf (Produits commerciaux sur étagère)	GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (Standard européen de télécommunication ferroviaire)
RRC	Responsable des relations clients	TGV	Train à grande vitesse
CSM RA risques	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques	ICC	Infrastructure Control Centre (centre de contrôle de l'infrastructure)
DfT	Ministère des Transports	GI	Gestionnaire d'infrastructure
ECE	Entité chargée de l'entretien	DEL	Dépôt d'entretien léger
ECE	Entité chargée de l'entretien	LTPP	Long Term Planning Process (Processus de planification sur le long terme)
GIE	Gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européennes	MU	Multiple Unit (unité multiple)
ELMTREE	Exceptional Load Management Tool and Routing Enquiry Engine (Outil de gestion des chargements exceptionnels et dispositif de demande d'itinéraire)	NESA	National Electronic Sectional Appendix (Annexe régionale numérique nationale)
EMU	Electric Multiple Unit (Unité électrique multiple)	RNV	Registre national des véhicules
EPS	Enhanced Permissible Speed (vitesse améliorée autorisée)	OLE	Overhead Line Equipment (caténaire d'alimentation)
		ORR	Office of Rail and Road (Office de réglementation des chemins de fer)
		OSS	One Stop Shop
		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
CAV	Contrat d'accès aux voies
STI ATF	Spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux applications télématiques au service du fret
STI ATV	Spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux applications télématiques au service des passagers
TCAG	Timetable Change Assurance Group (groupe d'assurance

des 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)
GT	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](#) (« [Access, Management and Licensing Regulations](#) ») 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 Règlements sur la résolution des litiges relatifs à l'accès

Règlements annexés 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 Galle.

Contrat d'accès au dépôt

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

Engineering Access Statement ou Document de référence de l'accès

pour l'ingénierie

Réglementations régulant les modalités d'accès aux différentes sections du réseau ferré principal lorsqu'il subit une inspection, des travaux d'entretien, des rénovations, etc. Pour plus d'informations, veuillez consulter la [Section 4.5.1](#). 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 sont précisées 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.irs.com/products/standards/network-rail-company-standards.html>

Occupation (ou restriction d'utilisation) compris 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](#).

Fournisseur 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 TCAG.

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 l'horaire 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](#).

Annex 1 – Route Capability Gradients

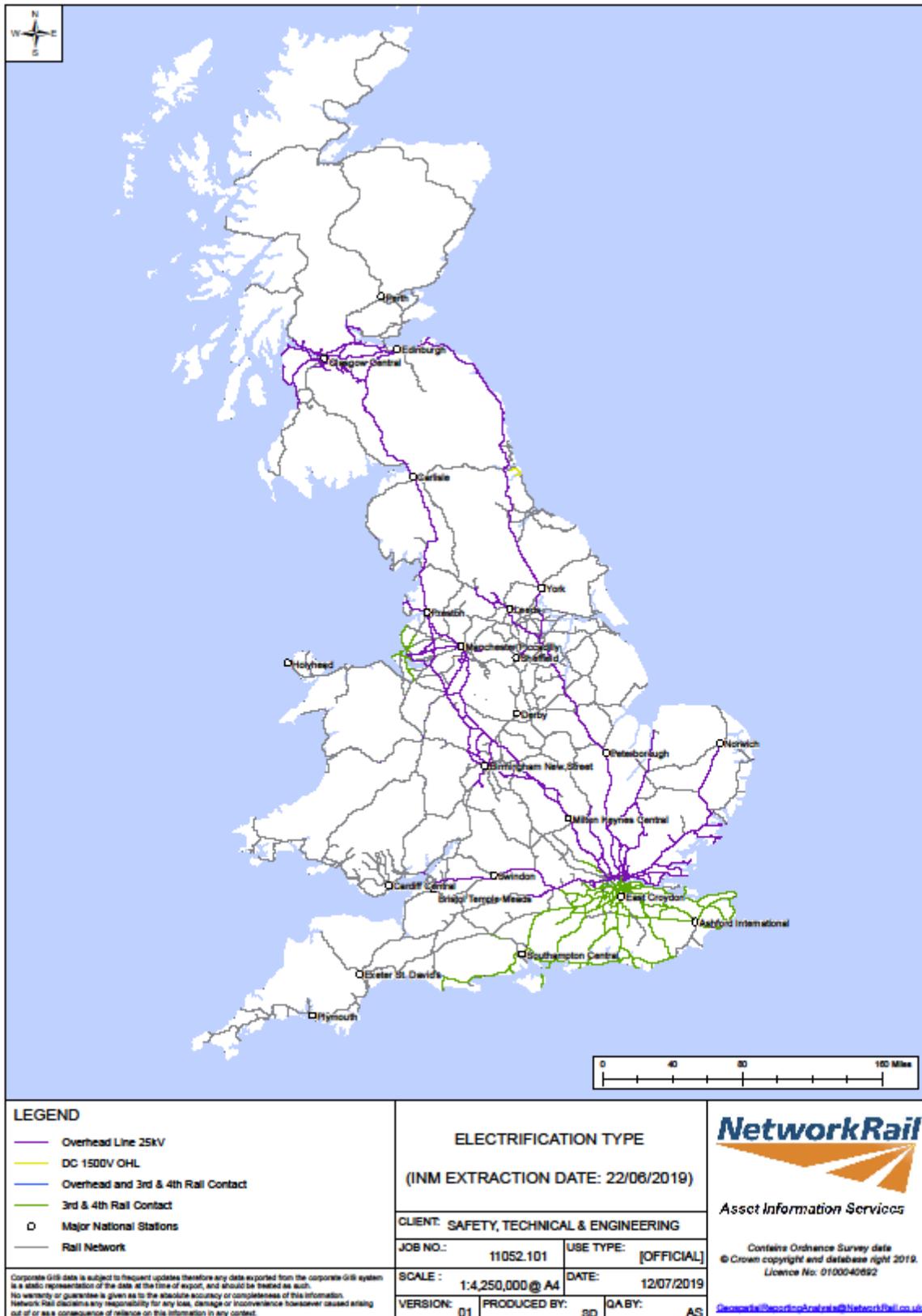


Annex 2 – Schedule of timetabling process

Timetable Development Dates	Principal Change	Subsidiary Change
D67 - Formal Notification of Process Dates	30/08/2019	
Revision of Timetable Planning Rules		
D64 – Start of NR Consultation of Proposed Changes to Rules	20/09/2019	21/02/2020
D60 – End of NR consultation of proposed changes to Rules	18/10/2019	20/03/2020
Rules to Planning Publications	16/10/2019	18/03/2020
D59 – Publish ‘Draft Rules’	25/10/2019	27/03/2020
D54 – Operator Responses to ‘Draft Rules’	29/11/2019	01/05/2020
D54 to D44 – NR review Operator Responses		
Rules to Planning Publications	29/01/2020	01/07/2020
D44 – Publish ‘Final Rules’	07/02/2020	10/07/2020
D41 – End of Appeal Period ‘Final Rules’	28/02/2020	31/07/2020
Initial Consultation Period		
D64 – Publication of draft Calendar of Events	20/09/2019	21/02/2020
D45 – Publication of Strategic Capacity Statement	31/01/2020	03/07/2020
D55 – Notification by TT Participants of major TT changes	22/11/2019	24/04/2020
D55 – Start of Initial Consultation Period	22/11/2019	24/04/2020
D54 – Publication of Final Calendar of Events	29/11/2019	01/05/2020
D45 – NR to provide copy of ‘Prior Working Timetable’	31/01/2020	03/07/2020
D48 – Notification of Provisional International Paths	10/01/2020	
D40 – Priority Date	06/03/2020	07/08/2020

Timetable Preparation Period		
D40 – Start of Timetable Preparation Period	06/03/2020	07/08/2020
D37 - Timetable Change Risk Assessment Group	27/03/2020	28/08/2020
D32 - Timetable Change Assurance Group	01/05/2020	02/10/2020
D26 – NR Publish New Working TT	12/06/2020	13/11/2020
New WTT and associated system files available to ATOC	12/06/2020	13/11/2020
Operator responses to New WTT	26/06/2020	27/11/2020
D22 – End of Appeal Period 'New Working Timetable	10/07/2020	11/12/2020
D15 - Timetable Briefing process complete	28/08/2020	29/01/2021
D14 - CIF Electronic Data available	04/09/2020	05/02/2021
D9 - Timetable Extract taken for NRT Edit	09/10/2020	12/03/2021
D8 - Corresponding Day Timetable Dates Proposed to Operators	16/10/2020	19/03/2021
D4 - NRT Data sent to publishers	13/11/2020	16/04/2021
Timetable Commencement Date	13/12/2020	16/05/2021
Timetable End Date	15/05/2021	11/12/2021
International Freight Train Notice (D9)		
D70 Publish the Initial International Freight Train Notice	09/08/2019	
D70 to D65 NR Consult the Initial International Freight Train Notice	13/09/2019	
D60 NR to provide an updated International Freight Train Notice	18/10/2018	

Annex 3 – Extent of electrification across the network



Network Rail Limited 1 Eversholt Street London NW1 2DN

Tel **020 7557 8000**

networkrail.co.uk

Company number: 4402220 Registered in England and Wales