

Déclaration de capacité-cadre

Network Rail

Décembre 2016

Table des matières

1. Objectif	
1.1 Objectif	4
2. Aperçu au niveau national	
2.1 Infrastructure couverte par cette déclaration	6
2.2 Accords-cadres en Grande-Bretagne	7
2.3 Attribution des capacités en Grande-Bretagne	9
2.3 Aperçu des capacités au niveau national - qui opère où	10
2.5 Aperçu des capacités au niveau national - qui opère quand	16
3. Itinéraires de Network Rail	
3.1 Itinéraire Anglia	19
3.2 Itinéraires London North East & East Midlands	20
3.3 Itinéraire London North Western Route	22
3.4 Itinéraire Scotland	24
3.5 Itinéraire South East	25
3.6 Itinéraire Wales	27
3.7 Itinéraire Wessex	28
3.8 Itinéraire Western	29
4. Données des itinéraires secondaires et croisés	
4.1 Itinéraires stratégiques / Sections d'itinéraires stratégiques	31
4.2 Sections de trafic constant	36
Annexe : consultation d'approches alternatives	
A.1 Questions d'interprétation des exigences	39
A.2 Solutions possibles	40
A. 3 Questions pour les partenaires du secteur	40

1. Objectif

1.1 Objectif

Cette déclaration est publiée en parallèle du document de référence du réseau Network Rail, afin de répondre aux exigences du [Règlement d'exécution \(UE\) 2016/545 de la Commission Européenne](#) du 7 avril sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Le troisième article de la préface du Règlement d'exécution comporte les éléments suivants :

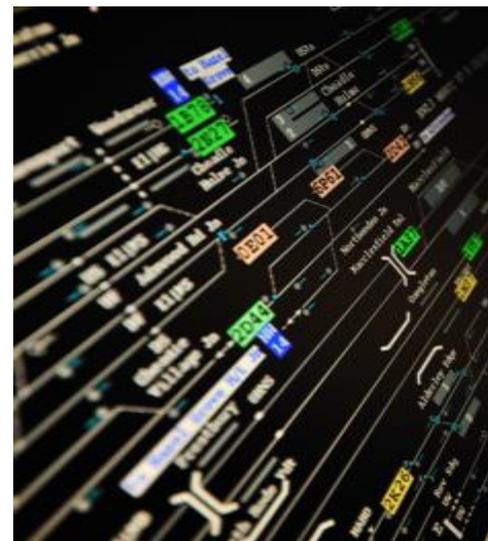
« Les candidats potentiels ont besoin de transparence en ce qui concerne les capacités-cadres attribuées et les capacités résiduelles indicatives sur une ligne. En vue d'éviter les charges administratives liées aux accords-cadres, les candidats potentiels devraient avoir idée des chances que leur demande soit acceptée. »

La capacité-cadre est toute capacité dont la vente est prévue pour plus d'une période de validité (annuelle). Par conséquent, les droits fermes en vertu d'un contrat d'accès aux voies relèvent de cette définition, jusqu'à la fin de la durée du contrat. La présente déclaration de capacité-cadre a été élaborée afin d'améliorer la clarté et la transparence de ces droits, et leur incidence pour les parties souhaitant obtenir une capacité nouvelle ou supplémentaire sur l'infrastructure de Network Rail. Elle s'intègre parfaitement au programme de transformation actuel de Network Rail, visant à focaliser davantage l'entreprise sur ses clients et à la rendre plus accessible.

En raison de la nature de la capacité-cadre, qui ne doit pas spécifier légalement un créneau horaire, il n'est pas possible d'être précis sur la quantité de capacité utilisée par ces droits et par conséquent sur la capacité qui reste disponible à l'utilisation. Cette identification ne s'effectue qu'une fois les droits utilisés pour créer des sillons horaires. Les candidats potentiels sont invités à se servir de ce document comme d'un guide initial, à le lire en parallèle des conseils contenus dans le document de référence du réseau, et à nous contacter directement dès que possible afin de discuter plus précisément des besoins de capacité.

Les limites d'une déclaration de capacité-cadre sont examinées plus en détail dans l'Annexe. En particulier, nous aimerions connaître les opinions des lecteurs sur la forme sous laquelle les données peuvent être présentées. Les contrats contenant les droits d'accès sont publiquement disponibles ailleurs, et des liens sont fournis dans la section 2.2. Cependant, la manière dont les droits sont décrits lorsqu'ils sont alliés à la géographie du réseau ferroviaire, et au fil du temps, pour répondre aux exigences du règlement, laisse place à l'interprétation. On pourrait utiliser une grande quantité de ressources en produisant des informations tabulaires, qui pourraient être d'une utilité pratique limitée ou nulle pour les candidats potentiels.

Dans le document principal, nous présentons plusieurs façons possibles de regrouper (ou séparer) et de présenter les données. L'Annexe fournit un commentaire sur ces problématiques, entres autres, et pose des questions pour encourager les interventions des partenaires du secteur. Nous espérons que vous répondrez présent pour nous aider à développer cette déclaration en un format qui sera d'une plus grande utilité pour les opérateurs ferroviaires existants et potentiels. Nous serions ravis d'échanger avec vous.



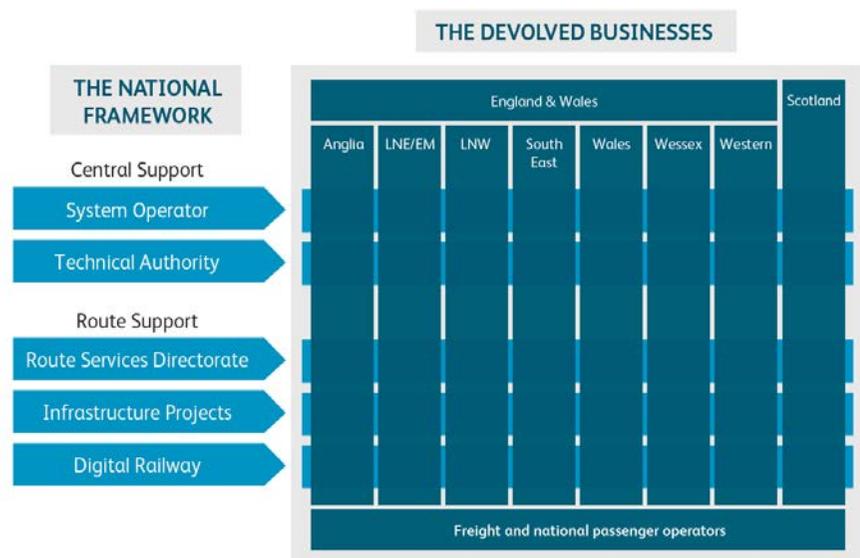
2. Aperçu au niveau national

2.1 Infrastructure couverte par cette déclaration

Le réseau ferroviaire national en Grande-Bretagne exploité par Network Rail est défini dans le document de référence du réseau de Network Rail, disponible à l'adresse suivante

<http://www.networkrail.co.uk/asp/3645.aspx>.

Ce réseau est géré par l'intermédiaire de huit unités de gestion décentralisées appelées Itinéraires, comme illustré sur la carte ci-contre. Il existe une neuvième route « virtuelle » pour le fret et les opérateurs nationaux. Chaque itinéraire est développé dans la section 3 du présent document.



À des fins de planification, l'ensemble du réseau est divisé en 17 itinéraires stratégiques. Ces derniers sont ensuite divisés en 305 sections stratégiques. Ces divisions, entre autres, sont examinées dans la section 4 du présent document.



Les infrastructures appartenant à d'autres gestionnaires d'infrastructure sont exclues de cette déclaration : les réseaux adjacents comprennent le système ferroviaire High Speed One, Eurotunnel et de l'aéroport d'Heathrow. Certaines infrastructures ferroviaires ne relèvent pas du champ d'application de la réglementation, par exemple les réseaux ferroviaires légers et le London Underground. Une liste complète des infrastructures adjacentes est disponible dans la section 3.2.2 du document de référence du réseau.

Network Rail a déclaré une partie de son réseau comme **infrastructure spécialisée** en vertu de la réglementation 25 des Règlements d'accès et de gestion 2016. Actuellement, deux voies ferroviaires d'essai à High Marnham (Nottinghamshire) et à Old Dalby (Leicestershire/Nottinghamshire) entrent dans cette catégorie. Elles sont soumises à des modalités d'accès adaptées telles que définies dans la section 3.4.1 du document de référence du réseau. Ces dernières ne constituent pas une capacité-cadre et les voies d'essai sont donc exclues de cette déclaration. Des informations supplémentaires sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.networkrail.co.uk/ridc/>.

Les parties du réseau incluses dans cette déclaration sont actuellement déclarées comme **infrastructures congestionnées**, en vertu de la réglementation 26 des Règlements d'accès et de gestion 2016. Celles-ci sont détaillées dans la section 4.4.3 du document de référence du réseau et sont également indiquées dans les sections appropriées de ce document.

2.2 Accords-cadres en Grande-Bretagne

La réglementation 3 des [Règlements d'accès et de gestion 2016](#) définit un accord-cadre comme étant « soit (a) un contrat d'accès visé à l'alinéa 18(2)(a) de la Loi [de 1993 sur les chemins de fer] [tel que modifié] qui remplit l'une des conditions énoncées au paragraphe (1) de cet alinéa ; ou (b) un accord juridiquement contraignant conclu autrement qu'en vertu des articles 17 ou 18 de la Loi [de 1993 sur les chemins de fer] [tel que modifié] énonçant les droits et obligations du demandeur et du gestionnaire de l'infrastructure ou, selon le cas, de l'organisme de Déclaration de capacité-cadre de Network Rail, décembre 2016

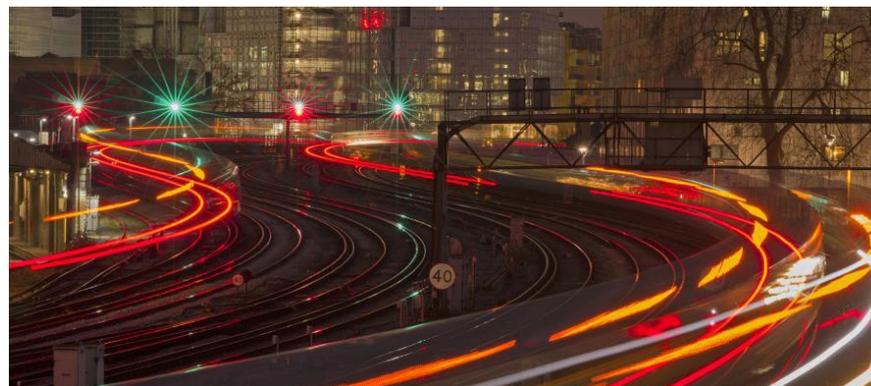
répartition en fonction de la capacité d'infrastructure à allouer et des redevances à percevoir sur une période supérieure à une période d'emploi ».

En ce qui concerne le réseau de Network Rail, tous les contrats d'accès aux voies sont concernés. Toutefois, certains contrats ne comprennent que des droits soumis à conditions, c'est-à-dire certains opérateurs de fret et tous les exploitants de trains affrétés de voyageurs. Ceux-ci ne constituent pas une capacité-cadre, parce que la capacité n'est pas attribuée avant les processus de planification des horaires. En réalité ces contrats ne prévoient que le droit de demander une capacité, plutôt qu'un droit de recevoir une capacité. Ces contrats sont identifiés séparément dans la liste ci-dessous.

Des copies consolidées et expurgées des contrats figurant sur la liste sont consultables sur le site internet de l'Office of Rail & Road à l'adresse suivante :

<http://orr.gov.uk/what-and-how-we-regulate/track-access/applications-decisions-appeals-and-agreements/consolidated-agreements>,

sauf indication contraire dans la note de bas de page.



Services aux passagers (droits fermes)

Abellio Scotrail, t/a ScotRail
Abellio Greater Anglia
Arriva Rail London, t/a Overground
Arriva Rail North, t/a Northern
Arriva Trains Wales
Chiltern Railway Company, t/a Chiltern Railways
Chinnor & Princes Risborough Railway (aucun droit ferme quantifié) ¹
DB Regio Tyne & Wear, t/a Metro
East Coast Main Line Company, t/a Virgin Trains East Coast
East Midlands Trains
Eurostar International, t/a Eurostar ¹
Festiniog Railway (aucun droit ferme quantifié) ¹
First Greater Western, t/a Great Western Railway ou Heathrow Connect
First Transpennine Express, t/a TransPennine Express ¹
Govia Thameslink Railway, t/a Gatwick Express, Great Northern, Southern ou Thameslink
Grand Central Railway Company, t/a Grand Central
Heathrow Express Operating Company, t/a Heathrow Connect
Heathrow Express Operating Company, t/a Heathrow Express ²
Hull Trains Company, t/a Hull Trains
London & Birmingham Railway, t/a London Midland
London & South Eastern Railway, t/a Southeastern
Merseyrail Electrics 2002, t/a Merseyrail
MTR Crossrail, t/a TfL Rail
North Yorkshire Moors Railway Enterprises, t/a North Yorkshire Moors Railway
NXET Trains, t/a c2c
Peak Rail (aucun droit ferme quantifié)
Serco Caledonian Sleepers, t/a Caledonian Sleeper
Stagecoach South Western Trains, t/a South West Trains
West Coast Railway Company, t/a West Coast Railways
West Coast Trains, t/a Virgin Trains
XC Trains, t/a CrossCountry

Services de fret (droits fermes)

Colas Rail
DB Cargo
Direct Rail Services
Freightliner
Freightliner Heavy Haul
GB Railfreight

Services de transport de voyageurs d'affrètement (droits soumis à conditions uniquement)

Direct Rail Services
First Greater Western
GB Railfreight
Grand Central Railway Company
Rail Express Systems, t/a DB Cargo
West Coast Railway Company, t/a West Coast Railways

Services de fret ou services aux clients de fret (droits soumis à conditions uniquement)

Associated British Ports
Devon and Cornwall Railways
Harsco Rail
London Gateway Port
Rail Operations Group
Tarmac Trading and Tarmac Cement & Lime
Victa Railfreight
West Coast Railway Company

¹ Disponible sur le registre public de l'Office of Rail & Road (Office de réglementation des chemins de fer) à l'adresse suivante :

<https://sites.google.com/a/orr.gov.uk/orr-public-register/>

² Disponible à l'adresse suivante : [tba]

Les candidats ou les candidats potentiels pour des nouveaux accords-cadres ou modifiés sont invités à contacter Network Rail le plus tôt possible, afin de nous permettre d'identifier les capacités qui pourraient répondre à leurs exigences et d'envisager tous les utilisateurs potentiels où la capacité est insuffisante. Nous prendrons en considération les demandes d'accès conformément à notre Politique sur les droits d'accès qui peut être consultée à l'adresse suivante :

<http://www.networkrail.co.uk/using-our-network/Sale-of-Access-Rights.aspx>.

Les droits d'accès sont exprimés avec plus de flexibilité qu'auparavant en Grande-Bretagne. Il est courant que les droits des voyageurs soient exprimés en quantité pour chaque période de 24 heures, et que les droits de fret soient exprimés dans une fenêtre de deux heures pour les heures de départ et d'arrivée. Cette approche va de pair avec la politique des droits d'accès de Network Rail, ainsi que les critères et procédures de l'ORR pour l'approbation des contrats d'accès aux voies, disponibles à l'adresse suivante :

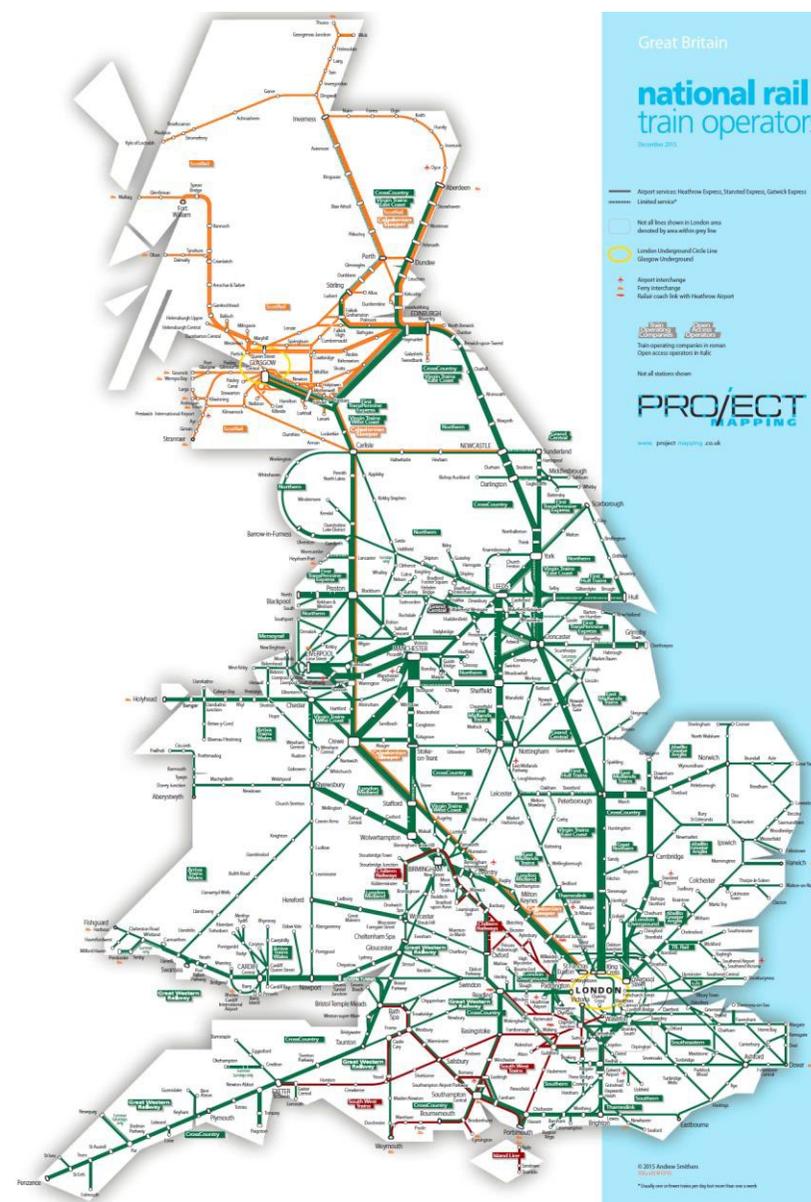
<http://orr.gov.uk/what-and-how-we-regulate/track-access/guidance>.

La carte adjacente nous renseigne (itinéraires orange ou rouge) sur les opérateurs de trains de voyageurs ayant encore un degré plus élevé de protections spécifiques dans leurs contrats.

2.3 Attribution des capacités en Grande-Bretagne

Chaque contrat d'accès aux voies suit le Code du réseau, qui est un ensemble commun de dispositions relatives au fonctionnement du réseau ferroviaire. La Partie D du Code du réseau porte sur la modification des horaires. Il définit les processus de révision du calendrier bi-annuel et les modifications postérieures à cette révision. C'est ainsi que les droits d'accès donnent lieu à des sillons horaires dans le calendrier. Le Code du réseau est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?root=&dir=%5cNetwork%20Code%5cNetwork%20Code%20and%20incorporated%20documents%5cCurrent%20Network%20Code%20document%20by%20Part>.



2.4 Aperçu des capacités au niveau national - qui opère où

Le tableau suivant indique quel opérateur de train de voyageurs possède des droits fermes pour exploiter une partie de chaque section d'itinéraire stratégique (SRS). Les droits des entreprises de transport de fret sont plus complexes à analyser, mais des tentatives ont été réalisées pour les inclure dans les exemples distincts présentés dans la section 4 du document. Veuillez noter que certains SRS couvrent plus d'un itinéraire (indiqué dans la troisième colonne). Lorsque le SRS est surligné en rouge, cela signifie qu'une partie ou la totalité de ce SRS est actuellement déclarée comme infrastructure congestionnée.

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper	Chiltern	C&PR	CrossCountry	C2C	EMT	Eurostar	GTR	GC	GWR	Heathrow Connect	Heathrow Express	Hull Trains	LM	London Overground	LU	Merseyrail	Northern	NYMR	Peak Rail	ScotRail	SWT	Southeastern	TfL Rail	TPE	T&W Metro	VTEC	VTWC
A.01	Victoria Lines	SE										■															■					
A.02	Otford - Sevenoaks	SE										■																				
A.03	London (Charing Cross et Cannon Street) - Chis	SE																														
A.04	Chislehurst - Tonbridge	SE																														
A.05	Chislehurst - Ashford (via Maidstone East)	SE																														
A.06	Tonbridge - Hastings	SE																														
A.07	Dartford Lines vers Gravesend et Hayes Branch	SE																														
A.08	Bromley North Branch	SE																														
A.09	Gravesend/Swanley - Margate	SE																														
A.10	Sheerness Branch	SE																														
A.11	Strood - Paddock Wood	SE																														
A.12	Itinéraires East Kent	SE																														
A.13	Hastings - Ashford	SE										■																				
A.14	Tonbridge - Continental Junction	SE									■																					
A.99	Itinéraires de fret	SE																														
B.01	London Victoria - Windmill Bridge Junction	SE																														
B.02	Windmill Bridge Junction - Brighton	SE																														
B.03	London Bridge - Windmill Bridge Junction	SE																														
B.04	Three Bridges - Arundel Junction	SE																														
B.05	Brighton - Havant	SE																														
B.06	Brighton /Wivelsfield - Seaford/Hastings	SE																														
B.07	South Central Inner Suburban	SE																														
B.08	South Central Sutton Lines	SE																														
B.09	Dorking - Horsham	SE																														
B.10	Hurst Green - Uckfield	SE																														
B.11	Tottenham Corner and Caterham Lines	SE																														
B.12	East Grinstead Line	SE																														
B.13	West London Line	SE																														
B.14	Thameslink Core	SE																														
B.15	Redhill - Tonbridge	SE																														
B.99	Itinéraires de fret	SE																														
C.01	London Waterloo - Woking	Wessex																														
C.02	Woking - Basingstoke	Wessex																														
C.03	Basingstoke - Southampton	Wessex						■				■		■																		
C.04	Southampton - Weymouth	Wessex																														
C.05	Lymington Branch	Wessex																														
C.06	Woking - Portsmouth	Wessex																														
C.07	Main Line Suburban Lines	Wessex																														

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper	Chiltern	C&PR	CrossCountry	C2c	EMT	Eurostar	GTR	GC	GWR	Heathrow Connect	Heathrow Express	Hull Trains	LM	London Overground	LUL	Merseyrail	Northern	NYMR	Peak Rail	ScotRail	SWT	Southeastern	TfL Rail	TPE	T&W Metro	VTEC	VTWC	
C.8	Redhill - Guildford	Wessex + SE																															
C.9	Guildford - Wokingham	Wessex																															
C.10	Isle of Wight	Wessex																															
C.11	Cosham - St Denys/Eastleigh	Wessex																															
C.12	Inner Windsor Lines	Wessex																															
C.13	Outer Windsor Lines	Wessex																															
C.14	Basingstoke - Salisbury	Wessex																															
C.15	Salisbury - Exmouth Junction	Wessex																															
C.16	Redbridge/Eastleigh - Salisbury	Wessex																															
C.17	Brookwood - Alton	Wessex																															
C.99	Autres lignes de fret	Wessex																															
D.01	Bethnal Green - Stansted Airport	Anglia																															
D.02	Hackney Downs - Cheshunt/Enfield Town	Anglia																															
D.03	Hertford East Branch	Anglia																															
D.04	Chingford Branch	Anglia																															
D.05	Stansted Junctions - Ely	Anglia																															
D.06	Ely - Kings Lynn	Anglia																															
D.07	Peterborough - Stowmarket	Anglia																															
D.08	Cambridge - Chippenham Junction	Anglia																															
D.09	Ely - Norwich	Anglia																															
D.10	London Liverpool Street - Shenfield	Anglia																															
D.11	Shenfield - Ipswich	Anglia																															
D.12	Ipswich - Norwich	Anglia																															
D.13	Shenfield - Southend/Southminster	Anglia																															
D.14	Braintree Branch	Anglia																															
D.15	Harwich Branch	Anglia																															
D.16	Walton and Clacton Branches	Anglia																															
D.17	Upminster Branch	Anglia																															
D.18	Sudbury Branch	Anglia																															
D.19	East Suffolk Line and Norfolk Branches	Anglia																															
D.20	Felixstowe - Ipswich	Anglia																															
D.99	Autres lignes de fret	Anglia																															
E.01	Richmond - Willesden Junction	Anglia																															
E.02	Willesden Junction - Gospel Oak	Anglia																															
E.03	Gospel Oak - Stratford	Anglia																															
E.04	Gospel Oak - Woodgrange Park	Anglia																															
E.05	Forest Gate Junction - Barking	Anglia																															
E.91	Dudding Hill Line	Anglia																															
E.99	Autres lignes de fret	Anglia																															
F.01	London Fenchurch Street - Shoeburyness	Anglia																															
F.02	Tilbury Loop	Anglia																															
F.99	Autres lignes de fret	Anglia																															
G.01	London King's Cross - Peterborough	LNE (Londres																															
G.02	Moorgate Branch	LNE (Londres																															
G.03	Hertford Loop	LNE (Londres																															
G.04	Hitchin - Cambridge	LNE (Londres																															
G.05	Peterborough - Doncaster	LNE (Londres																															
G.06	Doncaster - Leeds (via Wakefield Westgate)	LNE (Londres																															

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper Chiltern C&PR	CrossCountry C2c	EMT	Eurostar GTR	GC	GWR	Heathrow Connect Heathrow Express Hull Trains LM	London Overground LUL	Merseyrail	Northern NYMR	Peak Rail	ScotRail SWT	Southeastern TfL Rail TPE	T&W Metro VTEC	VTWC
G.07	Doncaster - Colton Junction	LNE (Londres)				■	■	■					■					■	
G.08	Colton Junction - Northallerton	LNE (Londres)					■												
G.09	Northallerton - Newcastle	LNE (Londres)																	
G.10	Newcastle - Border (près de Berwick-upon-Tweed)	LNE (Londres)				■							■						
G.11	Border (près de Berwick-upon-Tweed) - Edinburgh	Écosse				■													
G.12	North Berwick Branch	Écosse													■				
G.13	Newcastle - Carlisle	LNE (Londres)											■						
G.14	Darlington - Bishop Auckland	LNE (Londres)											■						
G.15	Middlesbrough - Whitby	LNE (Londres)											■						
G.16	Northallerton - Eaglescliffe	LNE (Londres)						■											
G.17	Eaglescliffe - Newcastle via Durham Coast	LNE (Londres)						■											
G.18	Darlington - Eaglescliffe	LNE (Londres)											■						
G.19	Eaglescliffe - Saltburn	LNE (Londres)															■		
G.20	Doncaster - Lincoln	LNE (Londres)					■												
G.21	Newark - Barnetby	LNE (Londres)					■												
G.22	Gainsborough - Barnetby	LNE (Londres)											■						■
G.23	Lincoln - Peterborough (via Spalding)	LNE (Londres)					■												
G.90	Stillington Branch	LNE (Londres)																	
G.91	Blyth and Tyne Network	LNE (Londres)																	
G.98	Itinéraires de camions de marchandises	LNE (Londres)																	
G.99	Autres lignes de fret	LNE (Londres)				■	■												
H.01	Leeds - Holbeck Junction	LNE (Londres)				■	■												
H.02	Leeds - York via Harrogate	LNE (Londres)											■						■
H.03	Leeds - Skipton/Ilkley	LNE (Londres)											■						■
H.04	Leeds - Halifax via Bradford	LNE (Londres)						■											■
H.05	North Transpennine : Leeds - Guide Bridge	LNE + LNW																	
H.06	Leeds - Colton Junction	LNE (Londres)				■													■
H.07	Hull - Micklefield	LNE (Londres)																	■
H.08	Gilberdyke - Hatfield & Stainforth/Knottingley a	LNE (Londres)																	
H.09	Knottingley - Mirfield via Crofton Junction et v	LNE (Londres)						■											
H.10	Manchester Victoria - Mirfield (via Rochdale)/St	LNW (Londres)						■											
H.11	Hull - Seamer	LNE (Londres)																	
H.12	York - Scarborough	LNE (Londres)																	
H.13	Chesterfield - Swinton via Sheffield	LNE (Londres)				■	■												■
H.14	Swinton - Brocklesby Junction	LNE (Londres)				■	■												■
H.15	South Kirkby Junction - Swinton	LNE (Londres)				■	■												■
H.16	Sheffield - Gainsborough	LNE (Londres)																	
H.17	South Transpennine : Dore - Hazel Grove	LNW (Londres)					■												■
H.18	Sheffield Meadowhall - Horbury Junction	LNE (Londres)					■												■
H.19	Brocklesby Junction - Cleethorpes	LNE (Londres)					■												■
H.20	Penistone Line	LNE (Londres)																	
H.21	Barton-on-Humber Branch	LNE (Londres)																	
H.22	Manchester Piccadilly - Crewe	LNW (Londres)		■		■	■												■
H.23	Manchester Piccadilly - Deansgate	LNW (Londres)		■			■												
H.24	Deansgate - Liverpool South Parkway	LNW (Londres)					■					■							
H.25	Liverpool Lime Street - Liverpool South Parkway	LNW (Londres)					■												■
H.26	North Transpennine : Manchester Piccadilly - Gu	LNW (Londres)					■												
H.27	Deansgate - Euxton Junction (via Bolton)	LNW (Londres)																	

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper Chiltern	C&PR	CrossCountry C2c	EMT	Eurostar	GTR	GC	GWR	Heathrow Connect Heathrow Express Hull Trains LM	London Overground LUL	Merseyrail	Northern	NYMR	Peak Rail	ScotRail	SWT	Southeastern TfL Rail	TPE	T&W Metro	VTEC	VTWC
H.28	Ashburys/Hyde North - New Mills Central/Rose	LNW (Londres)																							
H.29	Guide Bridge - Glossop/Hadfield	LNW (Londres)																							
H.30	Guide Bridge - Chester (via Stockport)	LNW (Londres)																							
H.31	Manchester Airport - Wilmslow/Slade Lane Junc	LNW (Londres)		■																					
H.32	Blackpool North Branch	LNW (Londres)																							
H.33	Edge Hill - Manchester Victoria (via Earlestown)	LNW (Londres)					■																		
H.34	Southport/Kirkby - Wigan Wallgate	LNW (Londres)																							
H.35	Wigan Wallgate - Manchester Victoria	LNW (Londres)																							
H.36	Buxton Branch	LNW (Londres)																							
H.37	Bolton - Blackburn	LNW (Londres)																							
H.38	Hazel Grove - Edgeley Junction	LNW (Londres)						■																	
H.39	Cumbrian Coast	LNW (Londres)																							
H.40	Settle et Carlisle Line	LNW (Londres)																							
H.41	Windermere Branch	LNW (Londres)																							
H.42	Carnforth - Long Preston	LNW (Londres)																							
H.43	Morecambe/Heysham Port Branch	LNW (Londres)																							
H.44	Roses Line et embranchements (dont Preston - Or	LNW (Londres)																							
H.45	Chester/Ellesmere Port - Warrington Bank Quay	LNW (Londres)		■																					
H.46	Blackpool South Branch	LNW (Londres)																							
H.90	Immingham et Killingholme Docks	LNE (Londres)																							
H.91	Itinéraires de fret du Yorkshire	LNE (Londres)																							
H.98	Itinéraires de camions de marchandises	LNE + LNW																							
H.99	Autres itinéraires de fret	LNW (Londres)																							
I.1	London St Pancras - Bedford	LNE (Londres)						■			■														
I.2	Bedford - Nottingham	LNE (Londres)					■	■																	
I.03	Wichnor Junction/Long Eaton - Chesterfield (via	LNE (Londres)					■	■																	
I.04	Workshop/Chesterfield - Nottingham	LNE (Londres)						■																	
I.05	Nottingham - Newark Crossing	LNE (Londres)						■																	
I.06	Matlock Branch	LNE (Londres)						■																	
I.07	Netherfield - Grantham	LNE (Londres)						■																	
I.08	Skegness - Grantham	LNE (Londres)						■																	
I.09	Nuneaton - South Wigston	LNE (Londres)					■	■																	
I.10	Syston Junctions - Peterborough/Corby	LNE (Londres)					■	■																	
I.11	North Stafford Junction - Stoke-on-Trent	LNE (Londres)						■																	
I.98	Itinéraires de camions de marchandises	LNE (Londres)																							
I.99	Autres itinéraires de fret	LNE (Londres)																							
J.01	London Paddington - Heathrow Airport Junction	Ouest											■												
J.02	Heathrow Airport Junction - Reading	Ouest										■													
J.03	Reading - Didcot	Ouest										■													
J.04	Didcot - Border (près de Pilning)	Ouest										■													
J.05	Reading - Newbury	Ouest										■													
J.06	Newbury - Cogload Junction	Ouest										■													
J.07	Didcot - Oxford	Ouest										■													
J.08	Greenford Lines	Ouest										■													
J.09	Reading - Basingstoke	Wessex										■													
J.10	Swindon - Standish Junction	Ouest										■													
J.11	Cotswolds Line (Wolvercot Junction - Norton	Ouest										■													
J.12	Henley-on-Thames Branch	Ouest										■													

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper Chiltern	C&PR	CrossCountry C2c	EMT	Eurostar	GTR	GC	GWR	Heathrow Connect	Heathrow Express	Hull Trains	LM	London Overground	LUL	Merseyrail	Northern	NYMR	Peak Rail	ScotRail	SWT	Southeastern	TfL Rail	TPE	T&W Metro	VTEC	VTWC
J.13	Marlow Branch	Ouest										■																		
J.14	Windsor & Eton Branch	Ouest										■																		
J.15	Bicester Town Branch	LNW (Londres			■																									
J.16	Aéroport d'Heathrow	Ouest											■	■																
J.98	Itinéraires de camions de marchandises	Ouest																												
J.99	Autres lignes de fret	Ouest																												
K.01	Bristol Temple Meads - Exeter St Davids	Ouest					■					■																		
K.02	Exeter St Davids - Plymouth	Ouest					■					■																		
K.03	Plymouth - Penzance	Ouest					■					■																		
K.04	Salisbury (Wilton Junction) - Bathampton Junction	Ouest										■												■						
K.05	Castle Cary - Dorchester	Ouest										■												■						
K.06	Exeter - Exmouth Junction	Ouest										■												■						
K.07	Paignton Line	Ouest					■					■												■						
K.08	Barnstaple Branch	Ouest										■												■						
K.09	St Ives Branch	Ouest										■												■						
K.10	Looe Branch	Ouest										■												■						
K.11	Exmouth Branch	Ouest										■												■						
K.12	Falmouth Docks Branch	Ouest										■												■						
K.13	Newquay Line	Ouest					■					■												■						
K.14	Gunnislake Branch	Ouest										■												■						
K.15	Swindon (via Bath Spa)/Filton et Patchway Junction	Ouest					■					■												■						
K.16	Bristol - Birmingham Line	Ouest					■					■			■									■						
K.17	Weston-super-Mare Loop	Ouest					■					■												■						
K.18	Weston-super-Mare Loop	Ouest					■					■												■						
K.98	Itinéraires de camions de marchandises	Ouest																												
K.99	Autres lignes de fret	Ouest																												
L.01	Border (près de Piling) - Swansea	Pays de Galles		■			■					■																		
L.02	Gloucester - Chepstow	Pays de Galles		■			■					■																		
L.03	Chepstow - Severn Tunnel Junction	Pays de Galles		■			■					■																		
L.04	Newport - Border (près de Pontrilas)	Pays de Galles		■			■					■																		
L.05	Border (près de Pontrilas) - Crewe	Pays de Galles		■			■					■			■														■	
L.06	Heart of Wales Line : Craven Arms - Knighton	Pays de Galles		■			■					■																		
L.07	Heart of Wales Line : Knighton - Llanelli	Pays de Galles		■			■					■																		
L.08	Cambrian Lines : Shrewsbury - Border (près de	Pays de Galles		■			■					■																		
L.09	Cambrian Lines : Border (near Middletown) - Ab	Pays de Galles		■			■					■																		
L.10	Shrewsbury - Border (près de Chirk)	Pays de Galles		■			■					■																		
L.11	Border (près de Chirk) - Border (près de Pulford)	Pays de Galles		■			■					■																		
L.12	Border (près de Pulford) - Saltney Junction	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.13	Chester - Saltney Junction	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.14	Saltney Junction - Holyhead	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.15	Bidston - Border (près de Hawarden Bridge)	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.16	Border (près de Hawarden Bridge) - Wrexham Cent	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.17	Newport - Ebbw Vale	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.18	South Wales Valleys	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.19	Bridgend - Maesteg	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.20	Swansea - Milford Haven	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.21	Whitland - Pembroke Dock	Pays de Galles		■			■					■																	■	
L.22	Clarbeston Road - Fishguard Harbour	Pays de Galles		■			■					■																	■	

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper Chiltern	C&PR	CrossCountry C2C	EMT	Eurostar	GTR	GC	GWR	Heathrow Connect Heathrow Express Hull Trains	LM	London Overground LUL	Merseyrail	Northern	NYMR	Peak Rail	ScotRail	SWT	Southeastern TfL Rail	TPE	T&W Metro	VTEC	VTWC
L.23	Llandudno - Blaenau Ffestiniog	Pays de Galles		■																						
L.99	Autres lignes de fret	Pays de Galles																								
M.01	London Marylebone - Aynho Junction	LNW (Londres			■	■																				
M.02	Neasden South Junction - Harrow	LNW (Londres			■	■																				
M.03	Amersham - Aylesbury Vale	LNW (Londres			■																					
M.04	Princes Risborough - Aylesbury	LNW (Londres			■																					
M.05	Rugby - Birmingham New Street	LNW (Londres		■			■							■											■	
M.06	Birmingham New Street - Wolverhampton	LNW (Londres		■			■							■											■	
M.07	Wolverhampton - Stafford	LNW (Londres		■			■							■											■	
M.08	Birmingham New Street - Barnt Green	LNW (Londres		■			■							■											■	
M.09	Barnt Green - Stoke Works Junction	Ouest												■												
M.10	Birmingham - Wichnor Junction	LNW (Londres					■							■												
M.11	Oxford - Coventry	LNW (Londres			■									■												
M.12	Leamington Spa - Birmingham Snow Hill	LNW (Londres			■		■							■												
M.13	Stechford - Wolverhampton via Aston	LNW (Londres			■		■							■												
M.14	Birmingham Snow Hill - Stourbridge Junction	LNW (Londres			■									■												
M.15	Stourbridge - Worcester/Hereford	LNW (Londres			■							■		■												
M.16	Stratford-upon-Avon Lines	LNW (Londres			■									■												
M.17	Cross City North	LNW (Londres												■												
M.18	Rugeley - Bescot	LNW (Londres												■												
M.19	Redditch - Barnt Green	LNW (Londres												■												
M.20	Wolverhampton - Shrewsbury	LNW (Londres		■										■											■	
M.21	Camp Hill Line	LNW (Londres					■							■											■	
M.22	Water Orton - Nuneaton	LNW (Londres					■							■												
M.23	Nuneaton - Coventry	LNW (Londres												■												
M.24	Soho Junctions - Perry Barr Junctions	LNW (Londres												■												
M.25	Stourbridge Branch	LNW (Londres												■												
M.98	Itinéraires de camions de marchandises	LNW (Londres												■												
M.99	Autres itinéraires de fret	LNW (Londres												■												
N.01	London Euston - Rugby	LNW (Londres			■					■				■											■	
N.02	Rugby - Stafford	LNW (Londres			■					■				■											■	
N.03	Stafford - Crewe	LNW (Londres		■			■							■												
N.04	Crewe - Preston	LNW (Londres		■										■												
N.05	Preston - Border (près de Gretna Junction)	LNW (Londres			■									■												
N.06	Border (près de Gretna Junction) - Carstairs South	Écosse			■									■												
N.07	Weaver Junction - Liverpool South Parkway	LNW (Londres												■											■	
N.08	Norton Bridge/Colwich Junction - Cheadle Hulme	LNW (Londres					■		■					■				■							■	
N.09	Crewe - Kidsgrove	LNW (Londres							■					■											■	
N.10	Watford Junction - St Albans Abbey	LNW (Londres												■												
N.11	London Euston - Watford Junction (DC Lines)	LNW (Londres												■	■											
N.12	Bletchley - Bedford	LNW (Londres												■												
N.13	Crewe - Chester	LNW (Londres		■										■											■	
N.99	Lignes de fret	LNW (Londres												■												
O.01	Merseyrail	LNW (Londres														■										
P.01	Glasgow Queen Street - Edinburgh Waverley	Écosse			■																■			■	■	
P.02	Carstairs - Edinburgh	Écosse			■		■																■	■	■	
P.03	Newbridge - Drumgelloch	Écosse			■																■			■	■	
P.04	Dunblane/Alloa - Polmont Junction/Greenhill U	Écosse			■																■			■	■	

SRS	Description	Itinéraire	AGA	ATW	Caledonian Sleeper	Chiltern	C&PR	CrossCountry	C2c	EMT	Eurostar	GTR	GC	GWR	Heathrow Connect	Heathrow Express	Hull Trains	LM	London Overground	LUL	Merseyrail	Northern	NYMR	Peak Rail	ScotRail	SWT	Southeastern	TfL Rail	TPE	T&W Metro	VTEC	VTWC
P.05	Newcraighall - Portobello Junction	Écosse																														
P.06	Fife Circle	Écosse																														
P.07	Dundee - Dunblane	Écosse																														
P.08	Dundee/Perth - Thornton Junctions	Écosse																														
P.09	Dundee - Aberdeen	Écosse																														
P.10	Aberdeen - Inverness	Écosse																														
P.11	Perth - Inverness	Écosse																														
P.12	Far North et Kyle Lines	Écosse																														
P.13	Borders Line	Écosse																														
P.98	Edinburgh Suburban Line	Écosse																														
P.99	Autres lignes de fret	Écosse																														
Q.01	West Coast Main Line : Glasgow Central - Carstairs	Écosse																														
Q.02	Midcalder Junction - Holytown Junction	Écosse																														
Q.03	Glasgow Central - Ayr, Largs and Inverclyde	Écosse																														
Q.04	Glasgow North Electric Routes	Écosse																														
Q.05	Stranraer - Ayr	Écosse																														
Q.06	Paisley Canal Branch	Écosse																														
Q.07	Muirhouse Junction - East Kilbride/Kilmarnock	Écosse																														
Q.08	Muirhouse Junction - East Kilbride/Kilmarnock	Écosse																														
Q.09	Eglington Street Junction - Neilston, Newton et	Écosse																														
Q.10	Newton - Gartsherrie South/Rutherglen East	Écosse																														
Q.11	Lanark Branch	Écosse																														
Q.12	Anniesland - Greenhill Lower Junction	Écosse																														
Q.13	Gretna Green - Gretna Junction	Écosse																														
Q.14	West Highland Line	Écosse																														
Q.98	City Union et Clydesdale Lines	Écosse																														
Q.99	Autres lignes de fret	Écosse																														

2.5 Aperçu des capacités au niveau national - qui opère quand

Le tableau suivant indique les horaires pendant lesquels chaque opérateur possède des droits fermes sur une partie du réseau. Les données sont délibérément approximatives et sont divisées en « périodes de contrôle » de 2 heures comme l'exige le Règlement d'exécution 2016/545. Comme expliqué plus haut, de nombreux droits d'accès ne sont pas strictement définis par une fourchette horaire, et même ceux qui le sont peuvent s'appliquer dans plusieurs périodes de deux heures à différents endroits sur l'

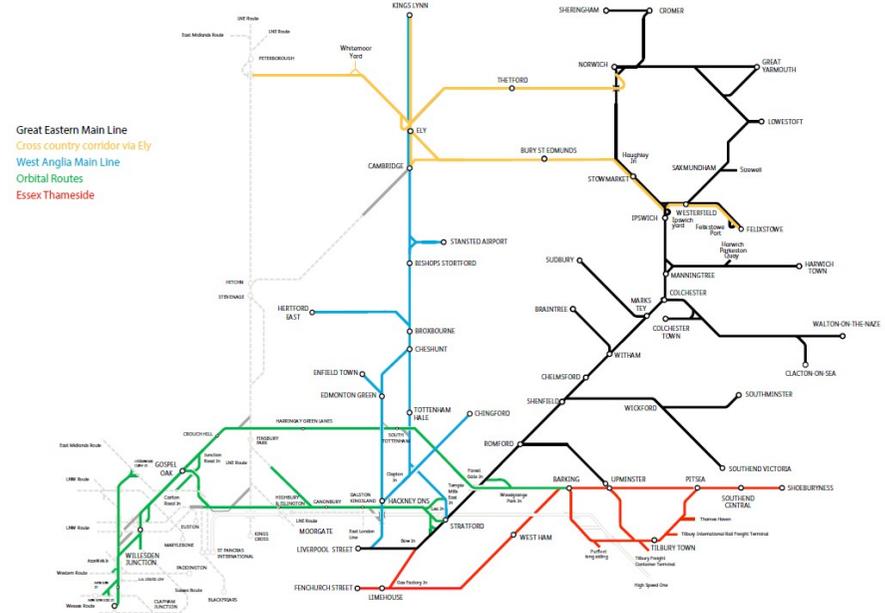
étendue géographique du réseau. La case est noire quand un opérateur ne possède aucun droit ferme pendant cette période horaire, et gris quand il possède des droits fermes ou en possède potentiellement. Lorsque les droits n'ont pas de restrictions temporelles dans le contrat, ils sont affichés sur les 24 heures dans le tableau. Mais dans la pratique, ces droits sont toujours assujettis aux horaires d'ouverture des itinéraires publiés dans les règles de planification de chaque itinéraire. L'analyse exclut les week-ends.

Opérateur	00h00-	02h00-	04h00-	06h00-	08h00-	10h00-	12h00-	14h00-	16h00-	18h00-	20h00-	22h00-
Abellio Greater Anglia												
Arriva Trains Wales												
Caledonian Sleeper												
Chiltern Railway												
CrossCountry												
c2c												
East Midlands Trains												
Eurostar												
Govia Thameslink Rly												
Grand Central												
Great Western Railway												
Heathrow Connect												
Heathrow Express												
Hull Trains												
London Midland												
London Overground												
Merseyrail												
Northern												
North Yorkshire Moors												
ScotRail												
Southeastern												
South West Trains												
TfL Rail												
TransPennine Express												
Tyne & Wear Metro												
Virgin Trains												
Virgin Trains East Coast												
West Coast Railways												
Colas Rail												
DB Cargo												
Direct Rail Services												
Freightliner												
Freightliner Heavy Haul												
GB Railfreight												

3. Itinéraires de Network Rail

3.1 Itinéraire Anglia

Le réseau ferroviaire sur l'itinéraire d'Anglia est très diversifié. L'itinéraire couvre deux itinéraires de transport direct vers le quartier de la City à Londres, les zones densément peuplées au nord, à l'est et à l'ouest de Londres, le plus grand port conteneur dans le pays à Felixstowe, les grandes villes de Cambridge et Norwich, mais aussi la campagne et les bourgs de Cambridgeshire, Norfolk et Suffolk. L'itinéraire Great Eastern, West Anglia, North London Line et les itinéraires Thameside de Shoeburyness vers Londres sont des itinéraires de circulation intense vers et autour de Londres, mais est aussi très emprunté à des fins récréatives en dehors des heures de pointe et pendant les week-ends. Les itinéraires transnationaux entre Ipswich, Norwich et Peterborough forment des connexions clés vers le nord et les Midlands. Les routes rurales de Norfolk et de Suffolk forment des liaisons essentielles entre les grandes villes et la côte à Felixstowe, Lowestoft, Great Yarmouth et Cromer. Le plan de l'itinéraire Anglia est disponible à l'adresse suivante : <http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau Anglia, ainsi que celles des lignes de ses itinéraires stratégiques sont disponibles à l'adresse suivante : http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude sur l'itinéraire d'Anglia, consultable à l'adresse suivante : <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/anglia-route-study/>.



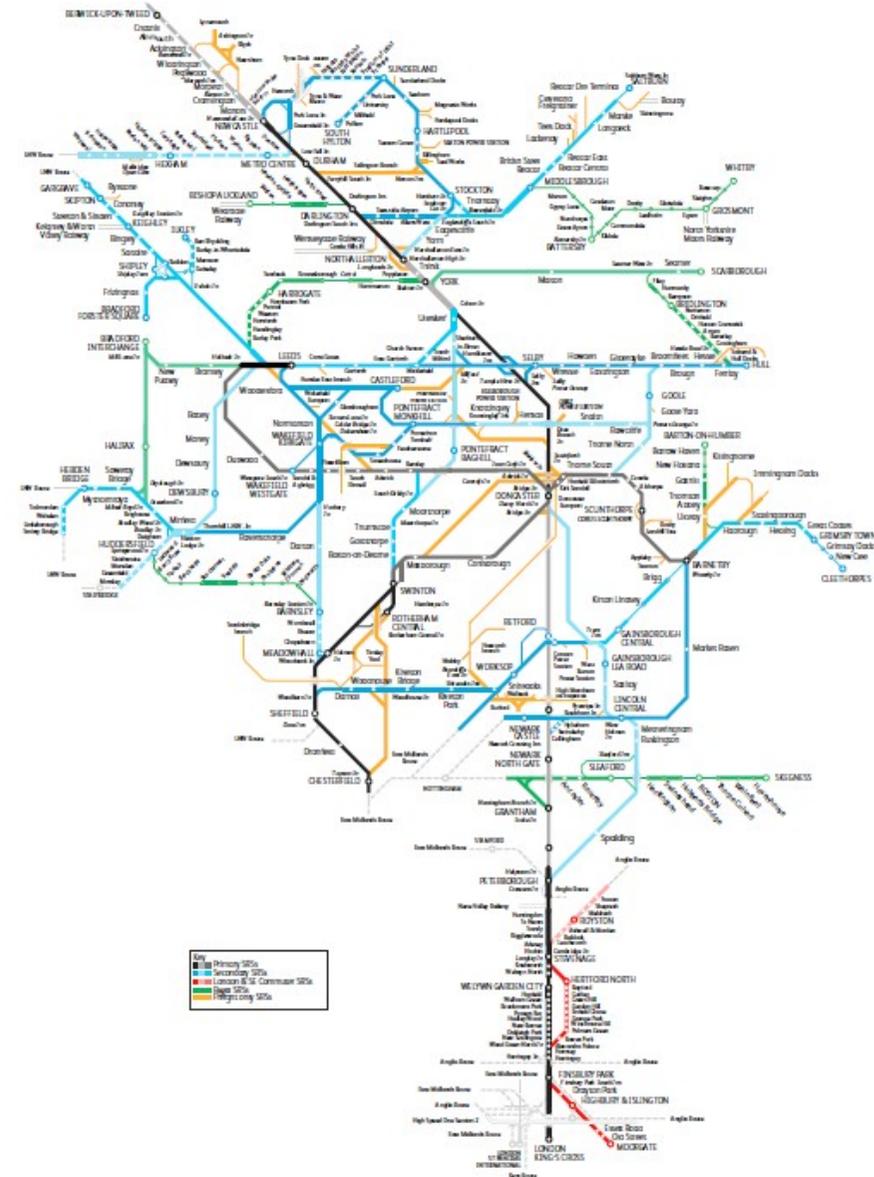
Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire Anglia :

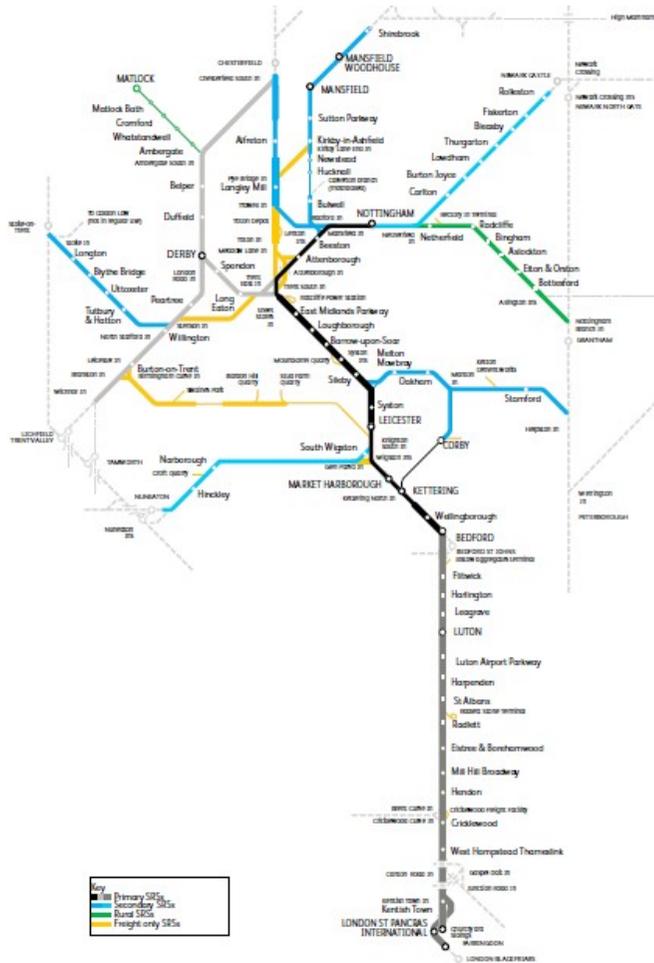
- Voyageurs :**
- Abellio Greater Anglia
 - Arriva Rail London, t/a Overground
 - East Midlands Trains
 - GoVia Thameslink Railway, t/a Great Northern
 - MTR Crossrail, t/a TfL Rail
 - NXET Trains, t/a c2c
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight

3.2 Itinéraire London North East & East Midlands

La East Coast Main Line est la voie à grande vitesse reliant Londres et le sud-est de l'Angleterre avec le Yorkshire et Humberside, le nord-est et l'est de l'Écosse. Cette ligne transporte des flux de circulation clés vers le nord de Londres, ainsi que certains des flux de voyageurs à grande distance qui connaissent la croissance la plus rapide au Royaume-Uni. Elle constitue une partie essentielle des réseaux transnationaux et trans-Pennines. Elle gère également les services régionaux et locaux de voyageurs et transporte un important trafic de fret, en particulier dans les secteurs du nord. Le réseau ferroviaire du Yorkshire & Humber varie considérablement. Les plus grandes agglomérations sont Leeds et Sheffield, avec chacune une forte concentration de services urbains et interurbains. Les zones moins peuplées à l'est connaissent des services ruraux légèrement moins fréquent. Certaines zones, comme autour des ports, sont très fortement empruntées par le trafic de marchandises. Le réseau ferroviaire dans les East Midlands est emprunté pour différents types de trajets, allant des voyages interurbains et de banlieue à Londres, des déplacements quotidiens et de loisirs vers Derby, Leicester et Nottingham, ainsi qu'un mélange de voyages longue distance et de banlieue sur les services interurbains qui traversent la région, ainsi que de services moins empruntés vers l'est. Les plans des itinéraire London North Eastern et East Midlands sont disponibles à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau London North Eastern & East Midlands ainsi que celles des lignes de leurs itinéraires stratégiques sont disponibles à l'adresse suivante http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude sur l'itinéraire East Midlands, consultable à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/east-midlands-route-study/>. Des études d'itinéraires sont également en cours pour la côte est et le nord de l'Angleterre, qui seront publiées en temps utile.

Déclaration de capacité-cadre de Network Rail, décembre 2016





Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire London North Eastern & East Midlands :

- Voyageurs :**
- Abellio Greater Anglia
 - Arriva Rail North, t/a Northern
 - DB Regio Tyne & Wear, t/a Metro
 - East Coast Main Line Company, t/a Virgin Trains East Coast
 - East Midlands Trains
 - First Transpennine Express, t/a TransPennine Express
 - GoVia Thameslink Railway, t/a Great Northern or Thameslink
 - Grand Central Railway Company, t/a Grand Central
 - Hull Trains Company, t/a Hull Trains
 - North Yorkshire Moors Railway Enterprises, t/a NYMR
 - Peak Rail (aucun droit ferme quantifié)
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight



3.3 Itinéraire London North Western Route

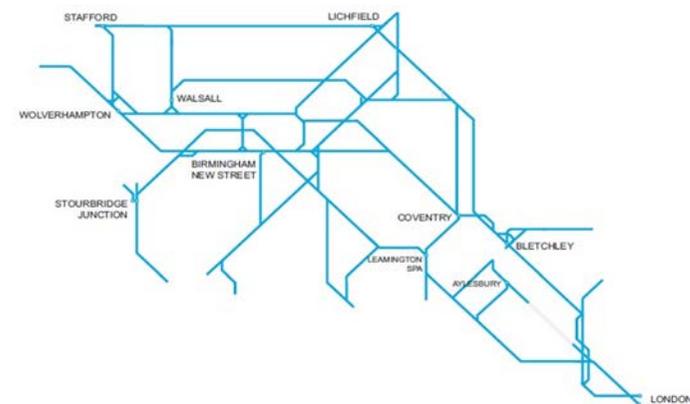
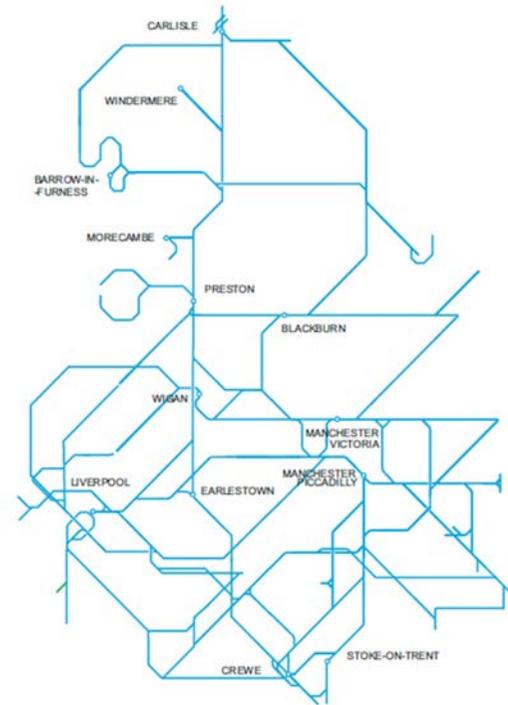
L'itinéraire London North Western est la plus grande voie unique au sein de Network Rail et couvre plus de 24 % du réseau ferroviaire national. Il s'agit du chemin de fer à usage mixte le plus fréquenté d'Europe sur lequel repose l'ensemble du réseau ferroviaire du Royaume-Uni. L'itinéraire suit la ligne principale de la West Coast Main Line depuis London Euston jusqu'aux frontières écossaises, et comprend bon nombre de lignes longue distance, urbaines régionales, de banlieue, d'embranchement et de fret. Toutes ces lignes relient Londres à Watford, Milton Keynes, Northampton, Birmingham, Manchester, Liverpool, Preston, Carlisle et l'Écosse. Le réseau urbain du nord-ouest couvre une grande zone géographique et dessert plusieurs agglomérations. Les principaux centres régionaux sont Manchester, Liverpool et Preston. L'itinéraire couvre également la région de Chilterns de London Marylebone à Birmingham Snow Hill et l'ensemble de la région de West Midlands. Le plan de l'itinéraire London North Western est disponible à l'adresse suivante

<http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau London North Western ainsi que celles des lignes de ses itinéraires stratégiques

sont disponibles à l'adresse suivante

http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude sur l'itinéraire de West Midlands & Chilterns, consultable à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/West-Midlands-and-Chilterns-Route-Study/>. Des études

d'itinéraires sont également en cours pour la côte ouest et le nord de l'Angleterre, qui seront publiées en temps utile.



Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire London North Western :

- Voyageurs :**
- Abellio Scotrail, t/a ScotRail
 - Arriva Rail London, t/a Overground
 - Arriva Rail North, t/a Northern
 - Arriva Trains Wales
 - Chiltern Railway Company, t/a Chiltern Railways
 - Chinnor & Princes Risborough Railway (aucun droit ferme)
 - East Midlands Trains
 - First Greater Western, t/a Great Western Railway
 - First Transpennine Express, t/a TransPennine Express
 - Govia Thameslink Railway, t/a Southern
 - London & Birmingham Railway, t/a London Midland
 - Merseyrail Electrics 2002, t/a Merseyrail
 - Serco Caledonian Sleepers, t/a Caledonian Sleeper
 - West Coast Trains, t/a Virgin Trains
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight



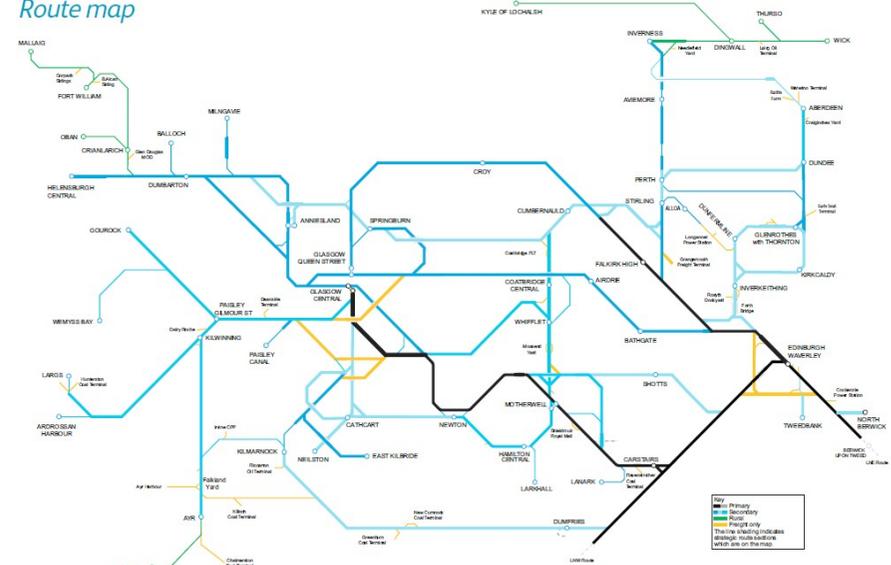
3.4 Itinéraire Scotland

Le réseau ferroviaire en Écosse est concentré dans la ceinture centrale, avec des liaisons interurbaines clés couvrant le pays - certaines lignes interurbaines très fréquentées et quelques lignes de rurales - et rejoignant la East Coast Main Line et la West Coast Main Line en Angleterre. Les principaux types de trajets desservis sont :

- L'agglomération de Glasgow
- L'agglomération d'Édimbourg
- Le réseau interurbain, y compris les correspondances entre Glasgow, Édimbourg, Ayr, Stirling, Perth, Dundee, Aberdeen et Inverness
- Les zones rurales
- Le réseau anglo-écossais, y compris les services de nuit
- Le fret

Le plan de l'itinéraire Scotland est disponible à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau Scotland ainsi que celles des lignes de ses itinéraires stratégiques sont disponibles à l'adresse suivante http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude sur l'itinéraire Scotland, consultable à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/scotland-route-study/>.

Route map



Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire Scotland :

- Voyageurs :**
- Abellio Scotrail, t/a ScotRail
 - East Coast Main Line Company, t/a Virgin Trains East Coast
 - First Transpennine Express, t/a TransPennine Express
 - West Coast Railway Company, t/a West Coast Railways
 - West Coast Trains, t/a Virgin Trains
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight

Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire South East :

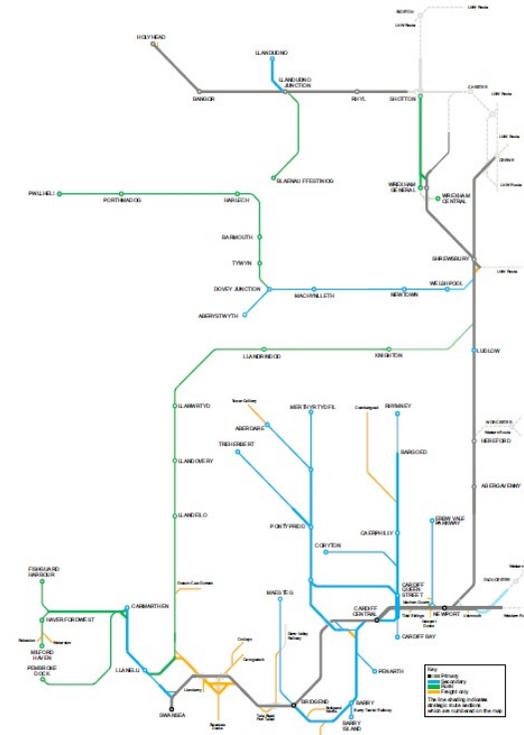
- Voyageurs :**
- Arriva Rail London, t/a Overground
 - Eurostar International, t/a Eurostar
 - First Greater Western, t/a Great Western Railway
 - GoVia Thameslink Railway, t/a Gatwick Express, Southern or Thameslink
 - London & South Eastern Railway, t/a Southeastern
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight



3.6 Itinéraire Wales

Il existe trois grands itinéraires ouest-est au Pays de Galles : un dans le sud du Pays de Galles qui rejoint Bristol Parkway et Londres Paddington, un au centre qui rejoint les Midlands de l'Ouest et un dans le nord qui rejoint Chester, Crewe, Warrington Bank Quay et Manchester Piccadilly avec des correspondances avec la West Coast Main Line. Ceux-ci sont tous reliés par une route nord-sud le long des comtés frontaliers qui se trouve principalement en Angleterre, mais qui se tisse également à l'intérieur et à l'extérieur du Pays de Galles - c'est la colonne vertébrale du réseau qui relie le sud, le centre et le nord. Considérées ensemble, ces routes forment la base du réseau national au Pays de Galles qui assure de bonnes connexions entre le Pays de Galles et les pôles économiques de Birmingham, Bristol, Londres, Manchester et la vallée de la Tamise. Le réseau dessert également les principaux ports du Royaume-Uni et d'Irlande via Holyhead, Pembroke Dock et Fishguard. Le sud-est du pays de Galles est la région la plus densément peuplée, elle est bien desservie par un ensemble de services interurbains ainsi que des services urbains de banlieue connus sous le nom de Valley Lines

Le plan de l'itinéraire Wales est disponible à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau Wales ainsi que celles des lignes de ses itinéraires stratégiques sont disponibles à l'adresse suivante http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude de l'itinéraire Wales, consultable à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/welsh-route-study/>.



Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire Wales :

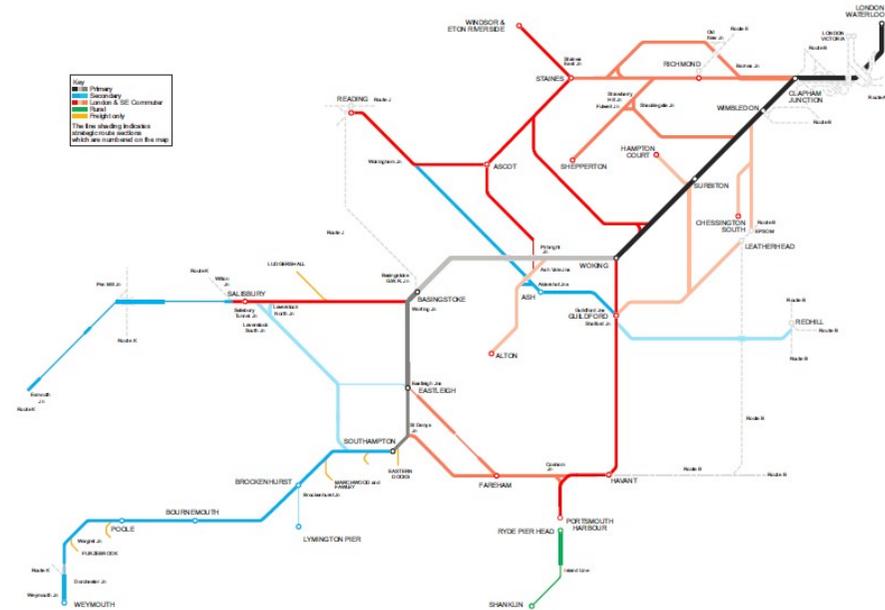
- Voyageurs :**
- Arriva Trains Wales
 - Festiniog Railway (aucun droit ferme quantifié)
 - First Greater Western, t/a Great Western Railway
 - London & Birmingham Railway, t/a London Midland
 - West Coast Trains, t/a Virgin Trains
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight

3.7 Itinéraire Wessex

L'itinéraire Wessex est l'une des voies les plus fréquentées et les plus congestionnées du réseau. Il dessert une zone de banlieue importante et fournit des services interurbains depuis le sud et le sud-ouest de l'Angleterre jusqu'à London Waterloo. Il y a une grande quantité de trafic pour les loisirs vers les villes côtières et terminaux de ferry le long de la côte sud, comme à Weymouth, Southampton, Portsmouth, Poole et Lymington. De plus, l'itinéraire permet d'importantes connexions transnationales entre la côte sud et les principales agglomérations du nord, de l'ouest et des Midlands. La ligne d'Exeter à Basingstoke joue un rôle de déviation important pour le trafic de voyageurs lorsque la Great Western Main Line est fermée ; et pour le trafic de marchandises dévié via Romsey et Andover lorsque la ligne principale via Winchester ne fonctionne pas. Le plan de l'itinéraire Wessex est disponible à l'adresse suivante

<http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau Wessex ainsi que celles des lignes de ses itinéraires stratégiques sont disponibles à l'adresse suivante

http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude de l'itinéraire Wessex, consultable à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/wessex-route-study/>.

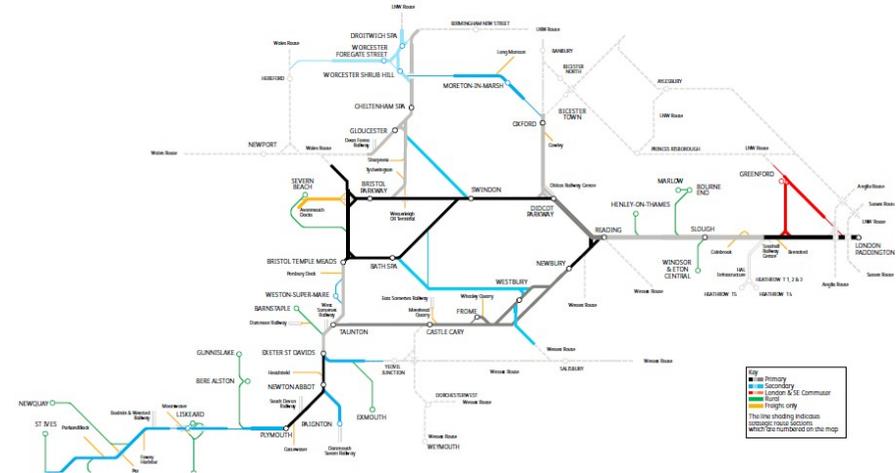


Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire Wessex :

- Voyageurs :**
- First Greater Western, t/a Great Western Railway
 - Govia Thameslink Railway, t/a Southern
 - Stagecoach South Western Trains, t/a South West Trains
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight

3.8 Itinéraire Western

L'axe principal de l'itinéraire est la ligne principale de Great Western qui dessert depuis Londres Paddington à Bristol et l'intérieur du sud pays de Galles. De là, d'autres itinéraires s'étendent de Reading à Penzance, à Oxford, aux Cotswolds, en direction de Birmingham et la côte sud. Des lignes d'embranchement des banlieues intérieure et extérieure de Londres, autour de Bristol, vers les côtes du Devon et de Cornouailles ainsi que les lignes de fret exclusivement dédiées viennent compléter le réseau. Le plan de l'itinéraire Western est disponible à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/publications/strategic-business-plan-for-cp5/>. Les caractéristiques techniques du réseau Western ainsi que celles des lignes de ses itinéraires stratégiques sont disponibles à l'adresse suivante http://www.networkrail.co.uk/Network_Specifications.aspx. Les plans futurs sont communiqués par le Long Term Planning Process (processus de planification à long terme), qui comprend l'étude de l'itinéraire Western, consultable à l'adresse suivante <http://www.networkrail.co.uk/long-term-planning-process/western-route-study/>.



Les opérateurs de trains suivants possèdent des contrats qui comportent des droits fermes sur au moins une partie de l'itinéraire du Wessex :

- Voyageurs :**
- Chiltern Railway Company, t/a Chiltern Railways
 - First Greater Western, t/a Great Western Railway ou Heathrow Connect
 - Heathrow Express Operating Company, t/a Heathrow Connect
 - Heathrow Express Operating Company, t/a Heathrow Express
 - Stagecoach South Western Trains, t/a South West Trains
 - XC Trains, t/a CrossCountry
- Fret :**
- Colas Rail
 - DB Cargo
 - Direct Rail Services
 - Freightliner
 - Freightliner Heavy Haul
 - GB Railfreight

4. Données des itinéraires secondaires et croisés

4.1 Itinéraires stratégiques / Sections d'itinéraires stratégiques

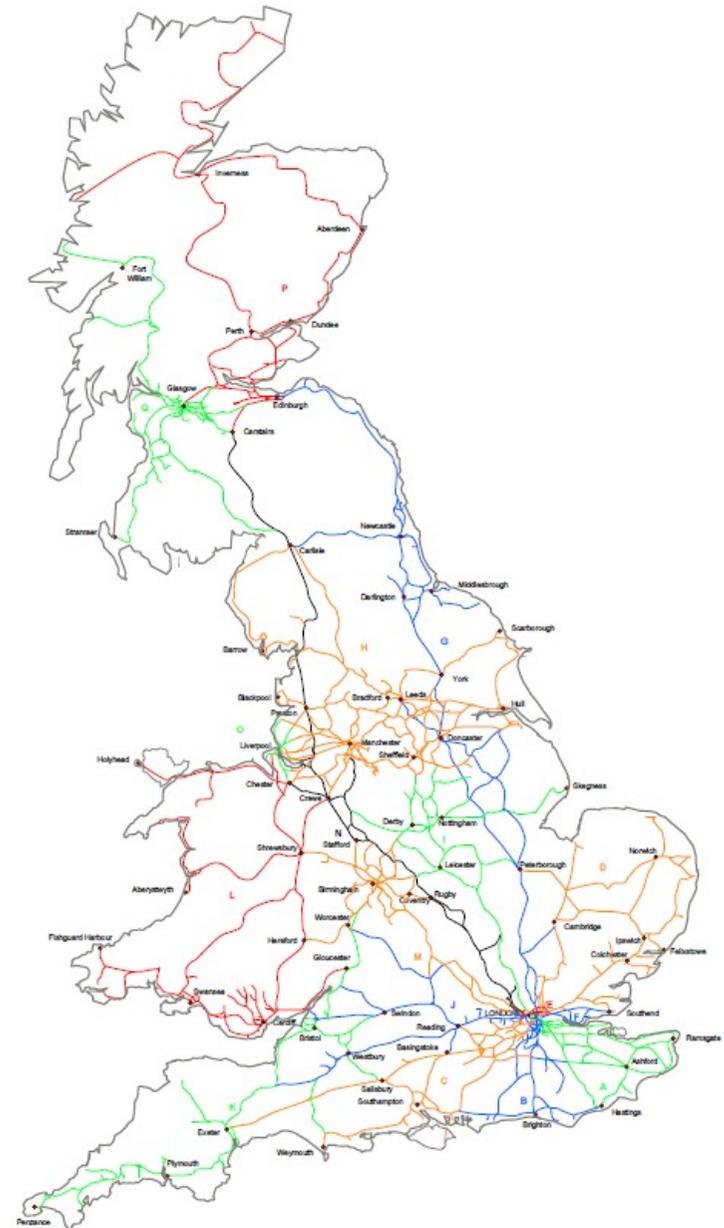
Les sections 2 et 3 du présent document décrivent la géographie du réseau ferroviaire au niveau des routes nationales et décentralisées, et indiquent les opérateurs qui possèdent des droits fermes en vertu d'accords-cadres dans cette région. Toutefois, afin de mieux comprendre comment ces droits utilisent la capacité et, par conséquent, quelle capacité reste disponible pour une utilisation potentielle, il est nécessaire de procéder à un fractionnement plus approfondi. Cette section 4.1 examine des sections d'infrastructure de plus en plus petites et la section 4.2 décrit le plus petit niveau de segmentation.

À des fins de planification, Network Rail utilise 17 itinéraires stratégiques, identifiés par les lettres A à Q, comme illustré sur la carte adjacente. Chaque itinéraire stratégique est divisé en sections stratégiques (SRS), générant un total de 305 SRS à travers le réseau Network Rail. Les itinéraires stratégiques et les SRS ne sont pas toujours subordonnés aux limites géographiques des itinéraires décentralisés décrits dans la section 3.

4.1.1 Analyse au niveau des itinéraires stratégiques

Un exemple suit la manière dont les exigences du règlement pourraient être appliquées sur un itinéraire stratégique. L'exemple utilisé est l'itinéraire stratégique J : London et West. Un format similaire est utilisé pour le tableau national de la section 2.5. Lorsque les droits d'entreprise ne sont pas limités par un horaire, ils sont affichés sur leur validité potentielle. Il peut correspondre à la période de pointe, à la période creuse (les définitions d'« heure de pointe/heures creuses » varient selon chaque contrat et sont généralement déterminées par la direction, il est donc nécessaire d'apporter des notes de bas de page), ou à une période de 24 heures. Contrairement au tableau de la section 2.5, nous avons tenté de montrer le nombre de sillons horaires pour lesquels des droits fermes sont détenus dans cette infrastructure. Bien sûr, tous les sillons horaires ne s'étendent pas sur l'ensemble de la géographie de l'itinéraire stratégique. Le tableau reste donc une indication très vague du volume de capacité que représentent les accords-cadres. L'analyse exclut les week-ends.

Déclaration de capacité-cadre de Network Rail, décembre 2016



SR J : London et West - direction SX DOWN

Opérateur	00h00-	02h00-	04h00-	06h00-	08h00-	10h00-	12h00-	14h00-	16h00-	18h00-	20h00-	22h00-
Chiltern Railway				6 ₁		24 ₂						
CrossCountry						63						
Great Western Railway						524 ₃						
Heathrow Connect				32 ₄					6 ₅			
Heathrow Express						74						
South West Trains						1						
DB Cargo						71 ₆						
Freightliner						22 ₆						
Freightliner Heavy Haul			1 ₆			1 ₆						
GB Railfreight						11 ₆						
Direct Rail Services			1 ₆									
Colas Rail								1 ₆	2 ₆			

¹ Nombre pendant un pic de 3 heures (arrivées de 07h00-10h00 à Marylebone). Soumis aux temps d'intervalles.

² Nombre pendant les heures creuses (correspondant à peu près aux périodes grisées) Soumis aux temps d'intervalles. Aussi 1 sillon par jour en heure creuse (avant 16h00 ou après 19h00) au départ de Paddington.

³ Comprend 53 sillons pendant le pic de 3 heures (départs de 16h00-19h00 de Paddington) et 212 sillons en heure creuse. Exclut les services de Heathrow Connect. Soumis aux heures d'ouverture de l'itinéraire.

⁴ Nombre pendant les heures creuses (correspondant à peu près aux périodes grisées) Soumis aux temps d'intervalles à West of Hayes & Harlington.

⁵ Nombre pendant un pic de 3 heures (départs de 16h00-19h00 de Paddington). Soumis aux temps d'intervalles à West of Hayes & Harlington.

⁶ Compte des sillons valides sur au moins 3 jours SX. Certains sillons sont soumis à des fenêtres de 1 heure, d'autres sont de 24 heures, et les fenêtres varient selon la géographie. Soumis aux heures d'ouverture de l'itinéraire.

SR J : London et West - direction SX UP

Opérateur	00h00-	02h00-	04h00-	06h00-	08h00-	10h00-	12h00-	14h00-	16h00-	18h00-	20h00-	22h00-
Chiltern Railway				24 ₁					6 ₂			
CrossCountry						62						
Great Western Railway						522 ₃						
Heathrow Connect					6 ₄		32 ₅					
Heathrow Express						74						
South West Trains						3						
DB Cargo						73 ₆						
Freightliner						22 ₆						
Freightliner Heavy Haul						1 ₆					1 ₆	
GB Railfreight						13 ₆						
Direct Rail Services								1 ₆				
Colas Rail							1 ₆				2 ₆	

¹ Nombre pendant les heures creuses (correspondant à peu près aux périodes grisées) Soumis aux temps d'intervalles. Aussi 1 sillon par jour en heure creuse (avant 07h00 ou après 10h00) à l'arrivée à Paddington.

² Nombre pendant un pic de 3 heures (départs de 16h00-19h00 de Marylebone). Soumis aux temps d'intervalles.

³ Comprend 58 sillons pendant le pic de 3 heures (arrivées de 16h00-19h00 à Paddington) et 209 sillons en heure creuse. Exclut les services de Heathrow Connect. Soumis aux heures d'ouverture de l'itinéraire.

⁴ Nombre pendant un pic de 3 heures (arrivées de 07h00-10h00 à Paddington). Soumis aux temps d'intervalles à West of Hayes & Harlington.

⁵ Nombre pendant les heures creuses (correspondant à peu près aux périodes grisées) Soumis aux temps d'intervalles à West of Hayes & Harlington.

⁶ Compte des sillons valides sur au moins 3 jours SX. Certains sillons sont soumis à des fenêtres de 1 heure, d'autres sont de 24 heures, et les fenêtres varient selon la géographie. Soumis aux heures d'ouverture de l'itinéraire.

Un autre tableau est donné ci-dessous, regroupant ces sillons pour associer les directions. À première vue, les données de ce tableau sont moins utiles que les tableaux directeurs ci-dessus, mais elles permettent d'éviter une complexité qui pourrait potentiellement fausser l'analyse directionnelle. En raison de la nature complexe de la géographie ferroviaire, il existe des endroits sur le réseau où les sillons en heure de pointe fonctionnent dans la direction contraire au pic.

Ce cas est illustré par l'exemple de l'itinéraire J : Chiltern Railways possède des droits fermes pour un train par jour pour chaque trajet vers/de Paddington (empruntant SR J à South Ruislip) en période creuse. Chiltern dispose également d'un plus grand nombre de sillons horaires entre Marylebone et Oxford, empruntant SR J à Oxford North Junction. Ces sillons sont déterminés par le pic de Marylebone, ainsi les sillons de direction UP d'Oxford à Marylebone sont réellement applicables dans la direction Down, contraire au pic, sur SR J.

SR J : London et West - directions SX UP et DOWN

Opérateur	00h00-	02h00-	04h00-	06h00-	08h00-	10h00-	12h00-	14h00-	16h00-	18h00-	20h00-	22h00-
Chiltern Railway							62 ¹					
CrossCountry							125					
Great Western Railway							1046 ²					
Heathrow Connect							76 ³					
Heathrow Express							148					
South West Trains							4					
DB Cargo							144 ⁴					
Freightliner							44 ⁶					
Freightliner Heavy Haul			1 ⁶				2 ⁶					1 ⁶
GB Railfreight							24 ⁶					
Direct Rail Services				1 ⁶				1 ⁶				
Colas Rail							2 ⁶				4 ⁶	

¹ Comprend 6 sillons dans chaque période de pointe de 3 heures entre Oxford et Marylebone (pic défini à Marylebone et contre-pic à Oxford). Comprend 24 sillons en période creuse dans les 2 sens. Comprend 1 sillon en période creuse dans les 2 sens entre Paddington et Ruislip (pic défini à Paddington).

² Comprend 58 sillons pendant le pic de 3 heures du matin vers Paddington et 209 en période creuse ; 53 sillons pendant le pic de 3 heures de la soirée de Paddington et 212 en période creuse. Exclut les services de Heathrow Connect. Soumis aux heures d'ouverture de l'itinéraire.

³ Comprend 6 sillons dans chaque période de pointe de/vers Paddington et 32 en période creuse dans les 2 sens. Soumis aux temps d'intervalles à West of Hayes & Harlington.

⁴ Compte des sillons valides sur au moins 3 jours SX. Certains sillons sont soumis à des fenêtres de 1 heure, d'autres sont de 24 heures, et les fenêtres varient selon la géographie. Soumis aux heures d'ouverture de l'itinéraire.

4.1.2 Analyse au niveau des itinéraires stratégiques

Dans la plupart des cas, il serait possible d'éviter le type de question trompeuse identifiée à la section 4.1.1, si la géographie du réseau était fractionnée par rapport à une unité plus petite. Ci-après, un exemple illustrant comment les exigences du règlement pourraient être appliquées sur un itinéraire stratégique. L'exemple utilisé est SRS N.01 : London Euston – Rugby (hors Watford DC lines). Il convient de noter qu'il existe 305 SRS : la liste complète figure dans le tableau de la section 2.4.

À ce niveau de fractionnement, il devient possible de discuter des droits mentionnés dans les accords-cadres par rapport à la capacité d'infrastructure au sein du SRS. Cependant, bien que des commentaires qualitatifs soient possibles, les chiffres seuls sont encore peu utiles pour déterminer la probabilité que la capacité de réserve soit disponible si l'opérateur souhaite l'utiliser.

SRS N.01 London Euston – Rugby (hors Watford DC lines)

L'avance de planification sur les lignes rapides a été arrêté à 3 minutes, et à 4 minutes sur les lignes lentes. Soit un quantum maximal potentiel de 20 trains/heure dans les 2 sens sur les lignes rapides et de 15 trains/heures sur les lignes lentes, avant de tenir compte : des caractéristiques du matériel roulant, en particulier des différences de capacité en accélération, décélération et vitesse maximale ; des modèles d'appel ; des mouvements de plate-forme et de conflit, y compris les contraintes de réoccupation de jonction ; de l'applicabilité différentielle des indemnités d'ingénierie ou de performance.

Les itinéraires de ce SRS sont ouverts en permanence, à l'exception de ceux spécifiés dans le Engineering Access Statement (document de référence de l'accès pour l'ingénierie). Il est normal de supposer que seules deux lignes sont disponibles entre Camden et Rugby les soirs de semaine entre 23h30 et 06h30 : il peut s'agir de lignes rapides, de lignes lentes ou des deux. Cela pourrait générer un quantum théorique maximum quotidien de 700 dans chaque direction, avant toute considération d'autres contraintes.

Le quantum le plus élevé en semaine des sillons horaires avec droits contractuels fermes dans une direction est de 296 pour les services de voyageurs et 52 pour le fret. Un certain nombre d'hypothèses ont été faites pour générer ces chiffres, en particulier pour les sillons horaires de fret où les droits applicables sur moins de 3 jours pendant la semaine n'ont pas été comptés.

Ainsi, environ la moitié du maximum théorique est contractée dans les accords-cadres. La nature très variable des services contractés et les nombreuses exigences en matière de mouvements de passage signifient qu'en pratique, très peu de capacité de réserve est allouée sur ce SRS.

Services de voyageurs

West Coast Trains (t/a Virgin Trains) possède des droits fermes en « quantité seulement » sur 147 sillons par jour de semaine dans chaque direction à travers le SRS. Un sillon UP est spécifié pour être acheminé via Northampton ; le reste correspondrait normalement aux lignes rapides. Les modèles d'appel, les intervalles et les temps de trajet ne sont pas spécifiés, mais à l'heure actuelle certains trains dépendent de spécifications données depuis Watford Junction, Milton Keynes Central et Rugby.

London & Birmingham Railway (t/a London Midland) possède des droits fermes sur les montants totaux comme suit :

Géographie	Down Pic	Down Heures creuses	Pic Up	Heures creuses Up
Euston – Watford Junction	29	96	26	96
Watford Junction - Tring	28	96	24	96
Tring - Bletchley	21	73	18	71
Bletchley – Milton Keynes Central	20	72	15	70
Milton Keynes Central – Hanslope Junction	15	56	10	55
Hanslope Junction – Rugby fast lignes	2	9	1	11
Hanslope Junction - Northampton	13	47	9	44
Northampton - Rugby	54		52	

Le pic est défini comme (Down) au départ d'Euston entre 16h00 et 18h59 inclus ; et comme (Up) à l'arrivée à Euston entre 07h00 et 09h59 inclus

Les intervalles et les temps de trajet ne sont pas spécifiés, mais les modèles d'appel le sont. L'ensemble des services d'arrêt, semi-rapide et rapide nécessite des mouvements de croisement réguliers entre les lignes rapides et lentes. Ces mouvements utilisent une grande quantité de capacité, car les lignes sont couplées par vitesse plutôt que par direction, et il n'y a aucune séparation de niveau pour ces mouvements entre Camden et Rugby.

GoVia Thameslink Railway (t/a Southern) possède des droits fermes entre Willesden (vers/de la West London Line) et Milton Keynes comme suit :

Géographie	Down Pic	Down Heures creuses	Pic Up	Heures creuses Up
Willesden – Watford Junction	3	19	4	18
Watford Junction – Milton Keynes Central	3	13	2	14

Le pic est défini comme (Down) au départ de Kensington Olympia entre 16h00 et 18h59 inclus ; comme (Up) à l'arrivée à Kensington Olympia entre 07h00 et 09h59 inclus

Les intervalles, les temps de trajet ainsi que les modèles d'appel ne sont pas spécifiés.

Serco Caledonian Sleepers (t/a Caledonian Sleeper) possède des droits fermes sur 2 sillons par jour de la semaine dans chaque direction à travers le SRS, qui dépendent tous deux de Watford Junction. Selon les contraintes de temps suivantes :

Service vers/de	Contraintes Down	Contraintes Up
Glasgow & Edinburgh	Pas de départ d'Euston avant 22h30	Pas d'arrivée à Euston après 07h30
Inverness, Aberdeen & Fort William	Pas de départ d'Euston avant 21h00	Pas d'arrivée à Euston après 08h00

Services de fret

Les sillons de fret pour lesquels les droits sont comptés ci-dessous ont pour la plupart spécifié des estimations d'heures de départs, à partir de l'origine et de l'heure d'arrivée à destination. L'origine et/ou la destination peuvent évidemment se situer loin de ce SRS. Ces estimations varient entre une durée de 30 minutes et 24 heures, selon les exigences commerciales.

DB Cargo possède des droits fermes au nord de Wembley pour 13 sillons Down et 8 Up et 1 sillon supplémentaire dans chaque direction au nord de Northampton. Sont pris en compte les droits qui existent pendant au moins 3 jours de la semaine par semaine. Il existe d'autres droits fermes pour les sillons sur 1 ou 2 jours par semaine. Il existe également beaucoup de droits fermes pour des sillons au sud de Wembley jusqu'à Willesden, vers les/des lignes de l'ouest ou du nord de Londres, mais ceux-ci sont habituellement séparés des lignes WCML rapides et lentes principales.

Freightliner possède des droits fermes au nord de Willesden pour 27 sillons Down et 20 Up. Sont pris en compte les droits qui existent pendant au moins 3 jours de la semaine par semaine. Il existe d'autres droits fermes pour les sillons sur 1 ou 2 jours par semaine.

Freightliner Heavy Haul ne possède aucun droit ferme sur ce SRS, en prenant en compte les droits qui existent pendant au moins 3 jours de la semaine par semaine. Il possède cependant des droits fermes pour 1 sillon dans les 2 sens un jour par semaine.

GB Railfreight possède des droits fermes au nord de Willesden pour 4 sillons Down et 5 Up, et 1 sillon supplémentaire dans chaque direction au nord de Daventry. Sont pris en compte les droits qui existent pendant au moins 3 jours de la semaine par semaine. Il existe d'autres droits fermes pour les sillons sur 1 ou 2 jours par semaine.

Il existe également un certain nombre de droits fermes pour des sillons entre Wembley ou Willesden et les lignes de l'ouest ou du nord de Londres, mais ceux-ci sont habituellement séparés des lignes WCML rapides et lentes principales.

Direct Rail Services possède des droits fermes au nord de Willesden pour 2 sillons Down et 4 Up, et 4 sillons supplémentaires dans chaque direction au nord de Daventry. Sont pris en compte les droits qui existent pendant au moins 3 jours de la semaine par semaine. Il existe d'autres droits fermes pour les sillons sur 1 ou 2 jours par semaine.



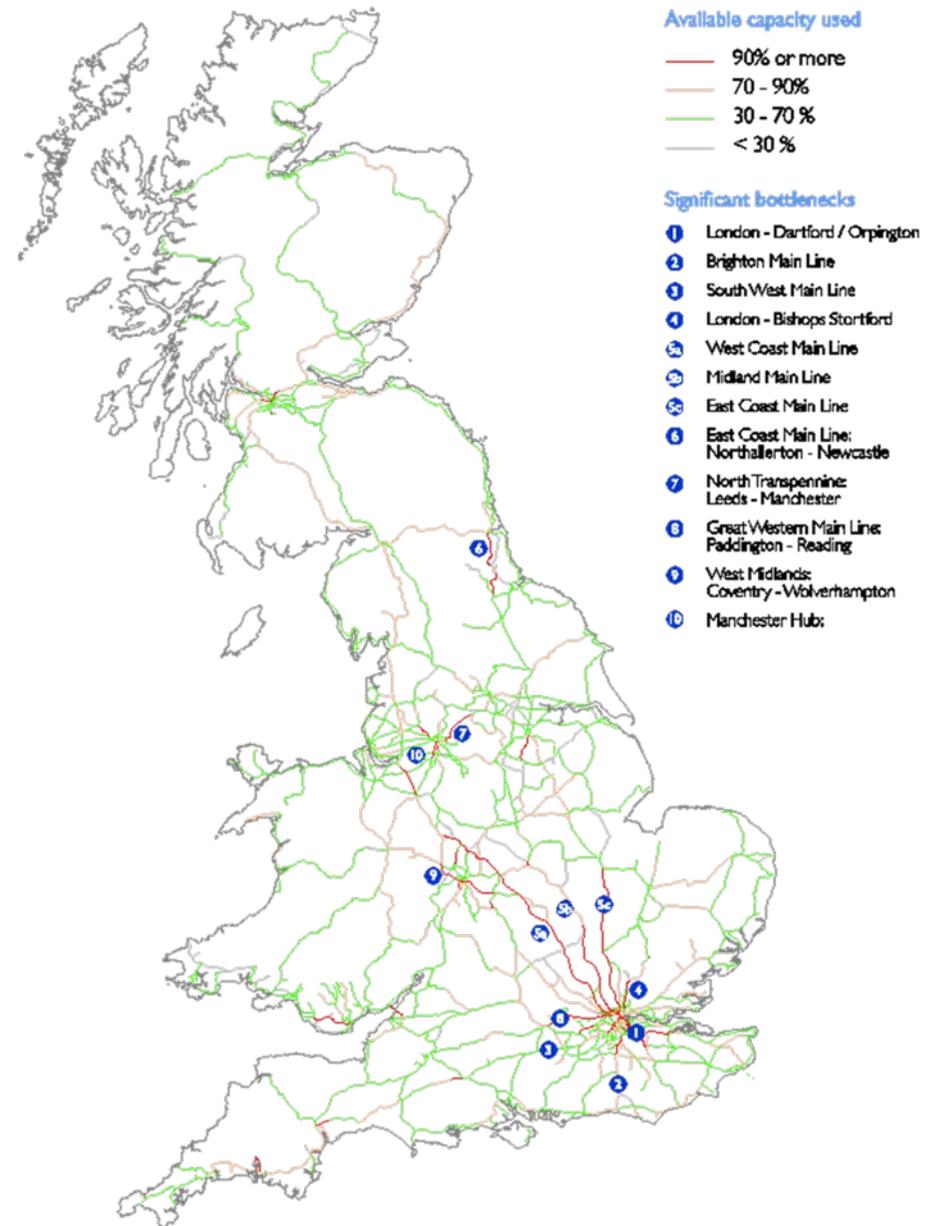
4.2 Sections de trafic constant

Pour être précis sur le montant de sillons vendus sur une partie du réseau, la granulation maximale doit s'effectuer sur des « sections de trafic constant » (CTS), dont plus de 6 800 (déterminés par la direction) sur le réseau de Network Rail. Pour des raisons évidentes, il serait tout sauf pratique, même avec une main-d'œuvre importante, de produire une déclaration de capacité-cadre à ce niveau sans automatisation. Mais l'automatisation exigerait que les droits d'accès contractuels soient exprimés de manière automatisée (c'est-à-dire avec le nombre de sillons horaires pour lesquels des droits fermes sont cartographiés pour la géographie de l'infrastructure). Or ce n'est pas le cas. Une procuration est disponible, sous la forme du calendrier horaire, mais cela génère deux problèmes :

- Les chemins de fer, dans le calendrier horaire, et les sillons horaires, pour lesquels les droits sont spécifiés dans les accords-cadres, ne doivent pas être identiques en vertu de la loi : « un accord-cadre ne doit pas spécifier de chemin de fer en détail »³.
- Le calendrier horaire est différent tous les jours. Un jour représentatif devrait être choisi, puis « dégagé » afin que les décisions soient prises sur les versions de chemins multiples retenus pour l'analyse. C'est particulièrement problématique pour les services de fret ayant régulièrement des chemins multiples vers plusieurs destinations.

Même si ces problèmes sont résolus, il faut également prendre en compte le coût de leur résolution, de la génération et de l'exécution du logiciel. Cet exercice s'est déjà produit dans le passé, pour calculer l'indice d'utilisation de la capacité (CUI). La carte adjacente montre le CUI sur chaque CTS pour l'horaire le plus fréquenté de la direction la plus fréquentée, réduite à quatre bandes de pourcentage, sur l'ensemble du réseau avec un plan horaire d'échantillonnage en 2006. La production de la carte est une dépense supplémentaire, et une carte à l'échelle du réseau n'a pas été produite depuis 2006. Toutefois, le calcul a été effectué deux fois pour l'ensemble du réseau, afin d'aider à étalonner la charge de capacité pendant l'examen périodique de l'ORR des redevances d'accès de Network Rail en 2008 et 2012. Un extrait de l'échantillon des données de 2012 est présenté ci-dessous, afin de démontrer le format et l'étendue des données.

³ Règlement 21(3), Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 ou Réglementations ferroviaires relatives à l'accès, à la gestion et aux licences des entreprises ferroviaires 2016



Le tableau adjacent présente un extrait des données au niveau CTS utilisées pour un calcul du CUI en 20124, sur la base d'un plan horaire d'échantillonnage. Le CTS montré ici se situe entre Digswell et Welwyn North, la partie d'une section restrictive de deux voies de la East Coast Main Line dans le Hertfordshire. CTS 947 est la direction Down (direction nord) et CTS 948 est la direction Up (direction sud). SRS 75 est un code numérique permettant de cartographier cette section au SRS G.01 London Kings Cross - Peterborough.

L'identifiant unique divise chaque CTS directionnel en 24 périodes de 3 heures comme indiqué dans l'index d'accompagnement. Le CUI est alors calculé en comprimant les trajets prévus dans cette section sur la marge minimale, mais sans modifier leur ordre, et en exprimant le temps pris pour le temps comprimé en pourcentage de la période. Bien entendu, cela a été fait automatiquement par un algorithme logiciel, mais il a fallu effectuer au préalable un premier travail manuel de dégagement et de préparation des données significatif, afin que les trains dans le calendrier utilisés soient représentatifs et pas doublement comptés pour des journées multiples, des destinations alternatives ou des charges de synchronisation alternatives (par exemple).

Suffixe ID	Période horaire	Suffixe ID	Période horaire
1	Jour de la semaine	1	Samedi 13h00-16h00
2	Jour de la semaine	1	Samedi 16h00-19h00
3	Jour de la semaine	1	Samedi 19h00-22h00
4	Jour de la semaine	1	Samedi 22h00-01h00
5	Jour de la semaine	1	Dimanche 01h00-04h00
6	Jour de la semaine	1	Dimanche 04h00-07h00
7	Jour de la semaine	1	Dimanche 07h00-10h00
8	Jour de la semaine	2	Dimanche 10h00-13h00
9	Samedi 01h00-04h00	2	Dimanche 13h00-16h00
1	Samedi 04h00-07h00	2	Dimanche 16h00-19h00
1	Samedi 07h00-10h00	2	Dimanche 19h00-22h00
1	Samedi 10h00-13h00	2	Dimanche 22h00-01h00

On constate que l'indice d'utilisation de la capacité (CUI) maximum est ici de 82,1 % vers le sud entre 07h00 et 10h00 en semaine. Le CUI sur toute la section à deux voies entre Digswell et Woolmer Green serait plus élevé parce qu'une section plus longue augmente l'effet des différentiels de vitesse.

4 Calculé par Ove Arup & Partners pour Network Rail.

à ID unique	CTS	De	Vers	SRS	CUI
DIGSWELWLWYNN1	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	2,1
DIGSWELWLWYNN2	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	14,3
DIGSWELWLWYNN3	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	60,3
DIGSWELWLWYNN4	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	65
DIGSWELWLWYNN5	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	61,7
DIGSWELWLWYNN6	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	78,4
DIGSWELWLWYNN7	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	58,7
DIGSWELWLWYNN8	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	18,3
DIGSWELWLWYNN9	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	3,9
DIGSWELWLWYNN10	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	11
DIGSWELWLWYNN11	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	48,2
DIGSWELWLWYNN12	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	55
DIGSWELWLWYNN13	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	49,7
DIGSWELWLWYNN14	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	59,7
DIGSWELWLWYNN15	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	48,4
DIGSWELWLWYNN16	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	26
DIGSWELWLWYNN17	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	2,2
DIGSWELWLWYNN18	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	0
DIGSWELWLWYNN19	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	21,2
DIGSWELWLWYNN20	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	43,1
DIGSWELWLWYNN21	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	39,7
DIGSWELWLWYNN22	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	49,8
DIGSWELWLWYNN23	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	36,5
DIGSWELWLWYNN24	947	DIGSWEL	WLWYNN	75	22,7
WLWYNNDIGSWEL1	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	0
WLWYNNDIGSWEL2	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	18
WLWYNNDIGSWEL3	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	82,1
WLWYNNDIGSWEL4	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	59,8
WLWYNNDIGSWEL5	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	61,7
WLWYNNDIGSWEL6	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	63,2
WLWYNNDIGSWEL7	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	56,7
WLWYNNDIGSWEL8	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	23,9
WLWYNNDIGSWEL9	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	2
WLWYNNDIGSWEL10	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	11
WLWYNNDIGSWEL11	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	51,5
WLWYNNDIGSWEL12	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	61,7
WLWYNNDIGSWEL13	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	52,8
WLWYNNDIGSWEL14	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	51,3
WLWYNNDIGSWEL15	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	48,2
WLWYNNDIGSWEL16	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	19,8
WLWYNNDIGSWEL17	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	0
WLWYNNDIGSWEL18	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	0
WLWYNNDIGSWEL19	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	11,3
WLWYNNDIGSWEL20	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	37,9
WLWYNNDIGSWEL21	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	39,8
WLWYNNDIGSWEL22	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	45
WLWYNNDIGSWEL23	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	47,3
WLWYNNDIGSWEL24	948	WLWYNN	DIGSWEL	75	17,8

Annexe : Consultation d'approches alternatives

A.1 Questions d'interprétation des exigences

La rédaction du règlement laisse un certain nombre de questions à résoudre par les managers d'infrastructure.

A. **Fermeté des droits.** Le FCS devrait indiquer « la capacité-cadre déjà attribuée et le nombre de sillons » et la « capacité indicative encore disponible pour conclure des accords-cadres ». Des droits fermes sont clairement « attribués », mais le traitement des droits contingents et des mouvements auxiliaires, etc., reste à déterminer.

B. **Horaire.** Le FCS doit indiquer la capacité en « périodes de contrôle » ne dépassant pas 2 heures chacune.

- i. Cette période peut correspondre aux mêmes 2 heures sur l'ensemble du réseau, ou à un roulement de deux heures sur chaque ligne de route. Les périodes de roulement génèrent des anomalies au fur et à mesure que les itinéraires se croisent, mais les périodes générales exigeront que les trains soient présents à différentes périodes dans différents endroits. C'est difficile avec des trajets horaires, mais encore plus avec des droits de sillons non spécifiques.
- ii. Le règlement reconnaît que les contrats n'attribuent pas toujours les quanta dans les périodes de 2 heures. Dans ce cas, le manager de l'infrastructure doit « affecter une capacité-cadre aussi proche que possible d'une période de contrôle de deux heures ». Toutefois, cette clause se trouve dans la section sur la structure du contrat, non sur la production du FCS.
- iii. Chaque jour est différent et chaque semaine est différente. Nous pourrions publier jusqu'à 4 380 FCS chaque année si chaque période de 2 heures était traitée séparément. La solution évidente d'un jour (ou d'une semaine) représentatif rendrait le résultat plus indicatif et moins utile.

C. **Fractionnement géographique.** Le FCS doit « indiquer » la capacité pour « chaque section de ligne par période de contrôle ».

- i. La façon la plus précise de présenter les données serait sous la forme d'une section de trafic constant, que l'on dénombre à plus de 6 800. Sauf si le processus peut être automatisé, cette solution n'est pas réalisable.
- ii. Les sections plus importantes de l'itinéraire nécessitent de faire preuve d'interprétation et de jugement : là encore, le résultat est plus indicatif et moins utile.
- iii. Les itinéraires divergents et convergents entraînent un certain nombre de problèmes, conduisant à un sous ou sur comptage de la capacité attribuée. Si les sections deviennent trop grandes, il est possible de « rater » la possibilité de faire fonctionner un train potentiellement utile entre deux points à l'intérieur de la section. De même, avec des sections d'infrastructure plus petites, la capacité semble être disponible lorsqu'elle n'est d'aucune utilité pour aucun opérateur. En règle générale, plus la section d'infrastructure décrite est grande, plus la proportion de capacité qui semble attribuée est élevée.
- iv. Les mouvements de conflits à des jonctions plates ne sont généralement pas inclus, de sorte que la capacité attribuée est sous-comptée.

D. **Types de service.** L'indication de la capacité attribuée et disponible devrait se faire « le cas échéant par type de service ». On pourrait faire valoir que ce libellé rend le type de service facultatif, mais un contre-argument dénonce que certains contrats ne concernent qu'un seul type de service (fret, interurbain ou de banlieue) et que, par conséquent, le type de service est « applicable ».

E. **Utilisation de la capacité.** Le règlement reconnaît que la capacité totale comprend la capacité attribuée dans les contrats, la capacité à attribuer dans les contrats et la capacité utilisée à d'autres fins. Toutefois, étant donné les approximations nécessaires pour décrire la capacité, chacun de ces éléments est susceptible d'être un facteur d'appréciation plutôt qu'un apport à un calcul mécanique.

- i. La capacité utilisée à d'autres fins doit inclure les restrictions d'utilisation prévues, les services réseau et toute autre capacité que Network Rail ne souhaite pas vendre pour une raison valable, par ex. : pour préserver l'intégrité des performances du calendrier.

- ii. La capacité disponible devrait inclure la capacité stratégique, car cette dernière peut être vendue.

A.2 Solutions possibles

L'ampleur d'une interprétation complète des exigences (un maximum de plus de 6 800 sections de trafic constant multipliées par 4 380 périodes de contrôle de 2 heures chaque année) nécessiterait une automatisation. L'automatisation nécessiterait des modifications importantes des contrats d'accès au modèle et des règles de planification (Règles de planification des horaires et document de référence de l'accès pour l'ingénierie), afin que tous les droits d'accès au tableau 5 et les règles puissent être exprimés dans un format compatible. Même si tout cela était possible, les difficultés identifiées dans la section A.1 (C.iii et iv) limiteraient l'exactitude et la valeur des données obtenues.

Cette approche engendrerait des coûts importants dans l'ensemble de l'industrie et ne serait aucunement souhaitable : le règlement accepte que les droits d'accès ne soient pas exprimés pendant les périodes de contrôle et que l'énoncé de capacité ne soit qu'une indication de la capacité attribuée et disponible.

Des concepts alternatifs donnent des degrés divers d'exactitude et donc d'utilité, à différents niveaux de coût. Il se concentrerait sur :

- Présenter l'information au niveau national, de l'itinéraire ou de l'itinéraire stratégique, comme le démontrent les sections 2, 3 et 4.1.1 du présent document. Il s'agit nécessairement d'un exercice manuel et implique donc des coûts (une compilation des droits d'accès fermes de chaque opérateur à l'annexe 5 de leurs accords d'accès aux voies prendrait une semaine environ pour une personne ayant une bonne connaissance géographique et contractuelle). Cette approche est probablement d'une utilité limitée pour les utilisateurs potentiels, en raison du niveau relativement élevé d'agrégation géographique.
- Présenter l'information par section d'itinéraire stratégique. La granularité géographique plus grande permet une comparaison plus significative des droits d'accès fermes avec la capacité d'infrastructure. Toutefois, la

quantification limitée doit laisser un grand degré d'incertitude à l'utilisateur potentiel. Le coût des ressources est semblable aux éléments géographiques les plus importants, par élément. Cependant, alors qu'il existe 17 routes stratégiques et 305 SRS, une personne expérimentée pourrait compiler ces données en une semaine environ.

- Disponibles en ligne, les [horaires de services](#) (WTT), sous forme de tableau ou de graphique, ainsi que les [règles de planification des horaires](#) (TPR et EAS) sur la base que les services WTT de voyageurs et de fret sont généralement ceux possédant des droits contractuels. Le coût de cette opération serait limité au coût initial de la mise en place des systèmes d'information, car les informations existent déjà. Tout utilisateur éventuel de capacité aurait alors toutes les informations nécessaires pour déterminer si le sillon souhaité pourrait correspondre au calendrier. Toutefois, cela ne répond pas à la question de savoir si Network Rail souhaite vendre cette capacité (section A.1 point E.i).
- Élaborer une carte du réseau pouvant être codée par couleur selon la décision de Network Rail sur la capacité restante disponible sur chaque section de chaque période horaire, avec une approche convenue pour soutenir cette décision. Cette option a l'avantage d'être explicitement indicative et pourrait être accompagnée de commentaires indiquant à l'utilisateur éventuel les processus et les facteurs pris en compte dans les décisions concernant la vente de la capacité.

A.3 Questions pour les partenaires du secteur

- Q1 En quoi la déclaration de capacité-cadre vous intéresse-t-elle ?
- Q2 Que souhaiteriez-vous voir figurer dans la déclaration de capacité-cadre ?
- Q3 Comment utiliseriez-vous cette information ?
- Q4 Quelle est votre opinion sur les coûts et les avantages des différentes façons d'analyser et de présenter les données ?

Veillez envoyer vos réponses à l'adresse suivante networkstatement@networkrail.co.uk avant le 31 mars 2017, en précisant toute information que vous ne souhaitez pas partager publiquement.