



Network Rail Infrastructure Limited

Document de référence du réseau 2024

Table des matières

CONTROLE DES VERSIONS	4	2.2.1 Limites	21
		2.2.2 Raccordement des réseaux ferroviaires	22
CHAPITRE 1 - INFORMATIONS GENERALES	5	2.3 Description du réseau	23
1.1 Introduction	5	2.3.1 Typologies des voies	23
1.2 Objectif du Document de référence du réseau	7	2.3.2 Gabarit des voies	23
1.3 Aspects juridiques	8	2.3.3 Stations et nœuds	23
1.3.1 Cadre juridique	8	2.3.4 Gabarit de chargement	24
1.3.2 Statut juridique et responsabilité	13	2.3.5 Limites de poids par essieu	26
1.3.3 Procédure de recours	13	2.3.6 Déclivités de la ligne	30
1.4 Structure du Document de référence du réseau	14	2.3.7 Vitesse maximale de la ligne	30
1.5 Période de validité, mise à jour et publication	15	2.3.8 Longueurs maximales des trains	30
1.5.1 Période de validité	15	2.3.9 Alimentation électrique	31
1.5.2 Mise à jour	15	2.3.10 Systèmes de signalisation	32
1.5.3 Publication	15	2.3.11 Systèmes de régulation du trafic	33
1.6 Contacts	16	2.3.12 Systèmes de communication	34
1.7 Coopération entre gestionnaires d'infrastructures/organismes de répartition européens	18	2.3.13 Systèmes de contrôle automatique des trains (ATCS)	36
1.7.1 Corridors de fret ferroviaire	18	2.4 Restrictions du trafic	36
1.7.2 RailNetEurope et autres formes de coopération internationale	18	2.4.1 Infrastructure spécialisée	37
CHAPITRE 2 - INFRASTRUCTURE	20	2.4.2 Restrictions environnementales	37
2.1 Introduction	20	2.4.3 Restrictions relatives aux marchandises dangereuses	37
2.2 Étendue du réseau	21	2.4.4 Restrictions relatives aux tunnels	38
		2.4.5 Restrictions relatives aux ponts	38
		2.5 Disponibilité de l'infrastructure	38
		2.6 Développement de l'infrastructure	38
		CHAPITRE 3 - CONDITIONS D'ACCES	40
		3.1 Introduction	40

3.2 Exigences générales en matière d'accès	40	4.5.4 Processus de coordination	60
3.2.1 Conditions pour la soumission d'une demande de capacité	45	4.5.5 Processus de règlement des litiges	62
3.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire	46	4.6 Infrastructure saturée	63
3.2.3 Licences	46	4.7 Transport exceptionnel et transport de marchandises dangereuses	65
3.2.4 Certificat de sécurité	47	4.8 Règles après l'attribution des sillons	65
3.2.5 Assurance	47	4.8.1 Règles de modification des sillons par le demandeur	65
3.3 Arrangements contractuels	47	4.8.2 Règles de transformation des sillons par le GI	65
3.3.1 Contrat-cadre	47	4.8.3 Règles de non-utilisation par le demandeur	65
3.3.2 Contrats avec les EF	48	4.8.4 Règles d'annulation par le demandeur	65
3.3.3 Contrats avec les candidats non EF	49	4.8.5 Programme Better Timetables for Passenger and Freight	66
3.4 Exigences d'accès spécifiques	49	CHAPITRE 5 - SERVICES ET REDEVANCES	68
3.4.1 Acceptation du matériel roulant	49	5.1 Introduction	68
3.4.2 Acceptation du personnel	51	5.2 Principes de tarification	68
3.4.3 Transport exceptionnel	52	5.3 Paquet d'accès minimum et redevances	68
3.4.4 Marchandises dangereuses	53	5.4 Services et redevances supplémentaires	79
3.4.5 Trains d'essai et autres trains spéciaux	53	5.5 Services et redevances auxiliaires	80
CHAPITRE 4 – ATTRIBUTION DES CAPACITES	55	5.6 Sanctions financières et incitations	81
4.1 INTRODUCTION	55	5.6.1 Sanctions pour modification de sillon	81
4.2 Description générale du processus	55	5.6.2 Sanctions pour transformation de sillon	81
4.3 Capacité de réserve pour les restrictions temporaires de capacité	55	5.6.3 Sanctions pour non-utilisation	81
4.3.1 Principes généraux	55	5.6.4 Sanctions pour annulation de sillon	81
4.3.2 Délais et renseignements fournis aux demandeurs	55	5.6.5 Incitations/Remises	81
4.4 Impact des accords-cadres	57	5.7 Programme d'amélioration du rendement	81
4.5 Procédure d'attribution des sillons	57	5.8 Modifications des redevances	83
4.5.1 Demandes de sillons horaires de service annuels	57		
4.5.2 Demandes de sillons horaires annuels tardifs	59		
4.5.3 Demandes de sillon ad hoc	59		

5.9 Dispositions de facturation	83	7.3.2.3 Description des infrastructures de services	89
		7.3.2.4 Redevances	89
CHAPITRE 6 - EXPLOITATION	84	7.3.2.5 Conditions d'accès	89
6.1 Introduction	84	7.3.2.6 Attribution de la capacité	89
6.2 Règles opérationnelles	84	7.3.3 Terminaux du fret	89
6.3 Mesures opérationnelles	85	7.3.4 Gares de triage et installation de formation des trains (dont les installations d'aiguillage)	90
6.3.1 Principes	85	7.3.5 Voies de remisage	90
6.3.2 Réglementation opérationnelle	85	7.3.6 Sites d'entretien	90
6.3.3 Perturbations	86	7.3.7 Autres installations techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage	91
6.4 Outils de surveillance et d'informations sur les trains	86	7.3.8 Installations portuaires maritimes et intérieures	92
		7.3.9 Sites de relève	93
		7.3.10 Sites de ravitaillement en carburant	93
CHAPITRE 7 - INSTALLATIONS DEDIEES AUX PRESTATIONS DE SERVICES	88	GLOSSAIRE	94
7.1 Introduction	88	ANNEXE 1 - DECLIVITES DES CAPACITES DES ITINERAIRES	103
7.2 Présentation des infrastructures de service	88	ANNEXE 2 - ÉCHEANCIER DE L'ETABLISSEMENT DES HORAIRES	104
7.3 Infrastructures de service gérées par le Gestionnaire de l'infrastructure	88	ANNEXE 3 - ÉTENDUE DU SYSTEME D'ELECTRIFICATION DU RESEAU	106
7.3.1 Dispositions communes	88		
7.3.2 Gares de voyageurs	88		
7.3.2.1 Informations d'ordre général	88		
7.3.2.2 Services	89		

Contrôle des versions

Version	Date	Modifications effectuées
0.1	05/08/2022	Document pour consultation
1.0	31/10/2022	Document pour publication
1.1	26/01/2023	Modifications de la date de fin des horaires à la section 1.5.1 et à l'Annexe 2.

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. Le Document de référence du réseau est élaboré conformément à la directive 2012/34/UE et à la réglementation régissant l'accès, la gestion et l'octroi de licences des entreprises ferroviaires de 2016 (The Railways [Access, Management and Licensing of Railway Undertakings] Regulations 2016) (telle qu'amendée) (dénommée dans le présent Document de référence du réseau « The Access, Management and Licensing Regulations »).

En mai 2021, le gouvernement britannique a publié le plan Williams-Shapps pour le rail, qui doit servir de base à une vaste réforme des chemins de fer britanniques. Un nouvel organisme, la Great British Railways Transition Team (GBRTT), a été créé pour mettre en place des dispositions provisoires et soutenir la création de la Great British Railways (GBR), qui serait l'« idée directrice unique » du chemin de fer. Les fonctions de Network Rail seraient absorbées par la GBR. À l'heure actuelle, il n'y a pas de date précise pour la création de la GBR.

Dans le Network Statement de l'année dernière, Network Rail était encore en train de réagir aux conséquences de la pandémie de COVID-19 et l'entreprise a accompli un travail considérable depuis la levée de toutes les restrictions dans l'ensemble des régions du Royaume-Uni. Les travaux ont progressé à un rythme soutenu afin de mettre en place des jalons opérationnels et d'établir un processus structuré d'établissement du calendrier. L'un des domaines qui a subi les conséquences les plus durables de la pandémie est celui des travaux relatifs à Informed

Traveller, qui ont été suspendus pour se concentrer sur la réception, le traitement et la publication des horaires d'urgence. Nous avons rétabli la position de l'industrie à TW-8 (semaine d'horaire - 8) et avons proposé d'y rester car le programme "Better Timetables for Passenger and Freight" a l'intention de formaliser la position - qui a été applicable jusqu'au 22 mai, 22 décembre et restera en place pour le développement de l'horaire du 23 mai.

Modèle d'exploitation

Le réseau ferroviaire est divisé en cinq régions décentralisées : Eastern, North West and Central, Scotland's Railway, Southern et Wales and Western, chacune dirigée par un directeur général. Ces régions déterminent leur propre stratégie régionale et soutiennent 15 routes qui sont responsables de l'exécution quotidienne des performances, des opérations, de la maintenance, des renouvellements et des améliorations dans leur région.

Les régions sont soutenues par nos fonctions : System Operator (exploitant de système), The Technical Authority (autorité technique), the Route Services Directorate (la direction des services aux itinéraires), Ressources humaines, Direction du dirigeant principal des finances, Communications et Immobilier.

Route Services et System Operator travaillent avec les régions et les routes pour définir et fournir des services opérationnels et techniques nationaux qui répondent à leurs besoins et contribuent à améliorer les performances opérationnelles et la satisfaction des clients. La fonction d'autorité technique (AT) fournit une direction technique et une expertise spécialisée pour la sécurité, l'ingénierie, la gestion des actifs, la sûreté, l'environnement et le développement durable.

National Stakeholders	Customers, Passengers and Freight Users					ORR
						Funders
Strategic Policy Unit	Eastern	North West and Central	Scotland's Railway	Southern	Wales and Western	TA
CFO						
HR						
Comms						
	Route Services					
	System Operator					



These are supported by our network functions

System Operator	Technical Authority	Chief Finance Officer directorate	Human Resources	Communications	Route Services
-----------------	---------------------	-----------------------------------	-----------------	----------------	----------------

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

Le conseil d'administration de Network Rail est responsable devant le secrétaire d'État aux transports, et le président vise à garantir que nos politiques et nos actions soutiennent les politiques stratégiques plus larges du secrétaire d'État et des ministres écossais.

Nous sommes soumis à la réglementation indépendante de l'Office of Rail and Road (ORR), l'organisme de réglementation des chemins de fer en Grande-Bretagne, en ce qui concerne le respect des obligations réglementaires, y compris celles prévues par notre [Network Licence](#) et notre [Station Licence](#). 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 détail en Section 2.

Le 17 juin 2021, l'ORR a officiellement lancé l'examen périodique 2023, le processus qui détermine le budget pour la période de cinq ans allant du 1er avril 2024 au 31 mars 2029. Nous nous attendons à ce que les décisions et obligations en matière de financement et de production

découlant de l'examen périodique soient effectivement transférées au GBR en temps voulu, sous réserve du processus législatif visant à établir le GBR.

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 \(RDG\) \(organisme de coopération ferroviaire\)](#).

1.2 Objectif du Document de référence du réseau

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

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

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 aux propriétaires et aux 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.

Le rôle et les activités de RNE sont expliqués plus en détail dans la [Section 1.7.2](#).

1.3 Aspects juridiques

1.3.1 Cadre juridique

Le cadre juridique du secteur ferroviaire de la Grande-Bretagne est principalement régi par le [Railways Acts 1993](#), le [Railways Acts 2005](#) (Lois sur les chemins de fer de 1993 et 2005), le [Railways and Transport Safety Act 2003](#) (Loi sur la sécurité des transports ferroviaires de 2003) et plusieurs textes de loi d'ordre secondaire, notamment la réglementation régissant l'accès, la gestion et l'octroi de licences des entreprises ferroviaires de 2016 (The Railways [\[Access, Management](#)

[and Licensing of Railway Undertakings\] Regulations 2016](#)) (telle qu'elle avait été modifiée).

Le Règlement de 2016 a été modifié par The Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) (Amendments etc.) (EU Exit) Regulations 2019 (SI 2019/518) et par The Railways (Safety, Access, Management and Interoperability) (Miscellaneous Amendments and Transitional Provision (EU Exit) Regulations 2019 (SI 2019/1310). Le Règlement 13 des Règlements 2016 définit les exigences relatives à l'élaboration et à la publication d'un Document de référence du réseau.

Les exigences supplémentaires relatives aux conditions portant sur les capacités ferroviaires sont précisées dans le [Règlement \(GB\) 2015/10](#) (tel que modifié), les procédures et critères concernant les accords-cadres pour l'attribution des capacités sont précisées dans le [Règlement \(GB\) 2016/545](#) (tel que modifié), et les dispositions liées au calcul du coût résultant directement de l'exploitation d'un service ferroviaire sont précisées dans le [Règlement 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 [Règlement \(UE\) 2017/2177](#) et les conditions d'accès aux installations de service sont disponibles dans la [Section 7.3.2.5](#) 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 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 \(ROGS\) \(Réglementations relatives à la sécurité des systèmes ferroviaires et d'autres transports guidés de 2006\)](#).

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 \(Réglementations amendées relatives à la sécurité des systèmes ferroviaires et d'autres transports guidés de 2013\)](#).¹ 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
- la National Technical Specification Notice (NTSN) applicable.

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

¹ L'évaluation vise à établir que le SGS répond aux exigences de la SGRR et que les dispositions adoptées par un demandeur doivent répondre aux exigences nécessaires à une exploitation sécuritaire.

352/2009. Cette MSC a été modifiée en 2015 par le Règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 relatif à la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques.

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. C'est le Network Rail Assurance Panel ou le NRAP (groupe d'assurance de Network Rail) qui détermine leur degré d'importance. La MSC AR est appliquée par les équipes de projet, puis évaluée par des organismes d'évaluation indépendants.

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

[The Railways \(Interoperability\) Regulations 2006](#) (Réglementations d'interopérabilité ferroviaire de 2006) (qui n'est plus en vigueur) et [The Railways \(Access to Training Services\) Regulations 2006](#) (Réglementations d'accès aux services de formation de 2006).

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

entrée en vigueur le 3 décembre 2009 et a été mise en œuvre par voie du décret [SI 2009/2970](#).

Le 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 le 31 octobre 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 (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 davantage 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 la directive (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 le 31 octobre 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](#).

National Technical Specification Notice (NTSN)

Après la sortie du Royaume-Uni de l'UE, l'industrie a utilisé les STI actuelles et a créé une série de NTSN obligatoires qui seront gérées par le Rail Safety and Standards Board (« RSSB »). Ces NTSN définissent les spécifications techniques requises pour étayer ces exigences essentielles et harmoniser les caractéristiques techniques et opérationnelles du réseau ferroviaire. Les STI font l'objet d'une mise à jour avec les États membres de l'UE qui devraient voter sur les versions finales en novembre 2023.

Les NTSN s'appliquent à plusieurs sous-systèmes structurels et fonctionnels, certains étant qualifiés de « transversaux » et recouvrant plus d'un sous-système.

Notre adoption des NTSN est un élément clé de la conformité avec les Railways (Interoperability) Regulations 2011. Nous avons mis en place plusieurs initiatives pour garantir que les réglementations relatives à l'interopérabilité et les NTSN soient appliquées de manière homogène sur tous les projets concernés, soulignant ainsi leur importance.

Les Railway Interoperability Regulations exigent que le propriétaire de l'infrastructure ait la possibilité d'exporter ses données d'infrastructure, conformément aux spécifications de données du [Registre de l'infrastructure](#) (Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission abrogeant la décision d'exécution 2014/888 UE), dans les 28 jours suivant une demande d'autorisation par un requérant ou un organisme approuvé.

Les données répondant aux spécifications du RINF peuvent être prises en comptes dans le cadre des processus de conception pour les sous-systèmes de matériel roulant, pour permettre l'évaluation de la compatibilité technique des installations fixes, pour contrôler le statut

d'interopérabilité du réseau ferré du Royaume-Uni et pour évaluer la compatibilité de l'itinéraire pour les trains prévus. Il donne 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 :

Asset Information Services

Network Rail

The Quadrant:MK

Elder Gate

Milton Keynes

MK9 1EN

Tél. : +44 (0)190 878 1000

E-mail : RINFdataenquiries@networkrail.co.uk

Résumé des NTSN :

Les NTSN de contrôle, de commande et de signalement (CCS) ont trait aux systèmes de contrôle et de protection des trains. La technologie cible de ces NTSN est l'ERTMS (système de gestion du trafic ferroviaire européen), mais les systèmes de « Catégorie B » peuvent également être impliqués. La [Section 2.3](#) présente les ERTMS et systèmes de Catégorie B utilisés actuellement au sein du réseau.

Les NTSN Énergie (ENE) ont trait aux systèmes d'alimentation électrique et de contact fournissant l'énergie aux trains. Les systèmes de LAC CA 25 kV sont la technologie cible de ces NTSN, ou Spécifications Techniques d'Interopérabilité (Technical Specification for Interoperability, TSI), mais les NTSN prennent en compte le troisième système de contact de rail 750 V CC adopté au Royaume-Uni.

La [Section 2.3](#) apporte une vue d'ensemble des systèmes d'électrification actuellement utilisés sur le réseau.

Les NTSN 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 NTSN 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.

Les NTSN, les NTSN relatives aux wagons et au matériel roulant de transport de fret (WAG) et les NTSN relatives au matériel roulant locomotives et voitures de voyageurs (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 NTSN LOC & PAS.

Les NTSN 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

La télématique est la technologie utilisée pour transmettre des informations sur de longues distances. Dans le secteur ferroviaire, les systèmes télématiques servent à suivre les services de transport de marchandises et de voyageurs.

Les Telematics Applications for Freight TAF NTSN ou NTSN 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 d'exécution (UE) 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 NTSN ATF est de contrôler les transports exceptionnels et de déterminer à quel moment les livraisons aux clients seront effectuées. Pour ce faire, des messages sont échangés entre les GI et les EF, indiquant le statut des trains lors de toutes les étapes, de la demande de sillon horaire à la circulation du train.

Les Telematics Applications for Passenger TAP NTSN ou NTSN des applications télématiques pour les voyageurs NTSN 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 NTSN ATV.

Vous trouverez de plus amples informations sur les NTSN ATF ATV sur notre [site Internet](#).

1.3.2 Statut juridique et responsabilité

La mise à disposition d'un Document de référence du réseau répond à une exigence juridique. C'est une source d'informations à l'intention des usagers actuels ou potentiels. Il n'a aucune valeur contractuelle. Cependant, lorsqu'une EF conclura avec nous un contrat d'accès aux voies, ce contrat donnera une valeur contractuelle aux documents tels que le [Network Code \(Code du réseau\)](#), 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 le présent Document de référence.

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 pour responsables du contenu des sites Internet externes auxquels nous faisons référence ou en cas d'erreur de traduction dans le présent Document de référence.

1.3.3 Procédure 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](#) (Règlementations 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 3.1](#).

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](#). 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.

1.4 Structure du Document de référence du réseau

La structure du présent Document de référence du réseau a été élaborée conformément à la « structure commune du Document de référence du réseau et du guide de mise en œuvre » adoptés par les gestionnaires de l'infrastructure européens qui sont membres de RailNetEurope (cf. [Section 1.7.2](#)), 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 sept chapitres constituant le document principal et d'annexes apportant des informations complémentaires :

- Le chapitre 1 - Informations d'ordre général - comporte des informations d'ordre général sur le Document de référence du réseau et les points de contact.
- Le chapitre 2 - Infrastructures - décrit les caractéristiques techniques et fonctionnelles principales du réseau ferroviaire.
- Le chapitre 3 – Conditions d'accès - décrit les conditions d'accès
- Le chapitre 4 – Attribution des capacités - précise la procédure d'attribution des voies ferrées.
- Le chapitre 5 – Services et frais - concerne les frais des services fournis et les programmes d'incitation

- Le chapitre 6 – Opérations - décrit les procédures de gestion du trafic, y compris les procédures à suivre en cas d'incident
- Le chapitre 7 – Installations de service - fournit une vue d'ensemble des installations de service connectées au réseau du Gestionnaire d'infrastructure

1.5 Période de validité, mise à jour et publication

1.5.1 Période de validité

En vertu des Access, Management and Licensing Regulations, nous devons, en notre qualité de GI, 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 2024 est utilisé pour les demandes de capacité des horaires de l'année 2024 (10 décembre 2023 – 14 décembre 2024).

Le Document de référence du réseau 2025, valide pour les demandes de capacité des horaires de 2025, sera publié en novembre 2023.

1.5.2 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 cela sera nécessaire (cf. [Section 5.2](#)) au fur et à mesure que les prestataires de services de ces sites nous transmettront lesdites informations. Nous consulterons la version mise à jour du 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](#)

[1.5.3](#)), 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.

1.5.3 Publication

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

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

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

Lors des versions ultérieures du Document de référence du réseau, nous serions ravis de connaître vos impressions quant à leur structure, leur contenu et leur présentation. Veuillez envoyer un e-mail à networkstatement@networkrail.co.uk si vous avez des remarques.

1.6 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 :

Gianmaria Cutrupi, responsable des performances et de la gestion de la relation client

Network Rail

Waterloo General Offices

London SE1 8SW

E-mail : Gianmaria.Cutrupi@networkrail.co.uk

Pour les nouveaux clients du fret, veuillez contacter :

Guy Bates, responsable du réseau de développement de

Network Rail

1 Eversholt Street

London

NW1 2DN

E-mail : guy.bates@networkrail.co.uk

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

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

Matthew Allen, Responsable de l'établissement des horaires

Network Rail

The Quadrant:MK

Milton Keynes MK9 1EN

E-mail : Matthew.ALLEN@networkrail.co.uk

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

Équipe des horaires de service

Network Rail

The Quadrant : MK

Milton Keynes

MK9 1EN

E-mail : NRT-WTT@networkrail.co.uk

Pour toute demande concernant la compatibilité, merci de contacter :

David Galloway

Responsable de la compatibilité des systèmes

Network Rail

The Quadrant:MK

Elder Gate

Milton Keynes

MK9 1EN

E-mail : david.galloway@networkrail.co.uk

Autres organisations ferroviaires de Grande-Bretagne

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

Premier étage, Mimet House

5a Praed Street

Londres

W2 1NJ

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

Department for Transport

Great Minster House

33 Horseferry Road

Londres SW1P 4DR

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

Merseytravel

1 Mann Island

Liverpool

L3 1BP

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

Office of Rail and Road ou Office de réglementation des chemins de fer

25 Cabot Square

Londres

E14 4QZ

<https://orr.gov.uk/>

Rail Delivery Group

200 Aldersgate Street

Londres EC1A 4HD

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

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

The Helicon

1 South Place

Londres

EC2M 2RB

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

Transport for Greater Manchester

2 Piccadilly Place

Manchester

M1 3BG

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

Transport for London

9th Floor,

5 Endeavour Square

Londres E20 1JN

<https://tfl.gov.uk>

Transport for Wales

South Gate House

Wood Street

Cardiff

CF10 1EW, Royaume-Uni

<http://gov.wales/topics/transport/transport-for-wales>

Transport Scotland

Buchanan House

58 Port Dundas Road

Glasgow

G4 0HF Royaume-Uni

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

Rail Freight Group (Groupe du fret ferroviaire)

7 Bury Place

Londres

WC1A 2LARoyaume-Uni

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

HS1 Limited (organisation chargée de la liaison ferroviaire du tunnel sous la Manche)

5th Floor, Kings Place

90 York Way

Londres N1 9AG Royaume-Uni

<http://www.highspeed1.co.uk/>

HS2 Limited (organisation chargée du projet de ligne à grande vitesse entre Londres et les Midlands)

Two Snowhill

Snow Hill Queensway

Birmingham B4 6GA

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

1.7 Coopération entre gestionnaires d'infrastructures/organismes de répartition européens

1.7.1 Corridors de fret ferroviaire

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

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

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

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

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

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

Afin d'atteindre ces objectifs, l'Union européenne a désigné neuf corridors du fret ferroviaire (RFF) international au sein du réseau ferroviaire de l'UE. Une description détaillée du corridor du fret ferroviaire auquel nous sommes liés, soit RFC North Sea-Mediterranean, est disponible sur le site Internet suivant :

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

1.7.2 RailNetEurope et autres formes de coopération internationale

Network Rail est membre de RailNetEurope (RNE), une organisation regroupant des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire en Europe et

des organismes de répartition (GI/OR) ainsi que des corridors de fret ferroviaire. RNE facilite le commerce ferroviaire international en élaborant des processus commerciaux internationaux harmonisés sous la forme de modèles, de manuels et de lignes directrices, ainsi que d'outils informatiques. Pour plus d'informations concernant RNE, rendez-vous sur <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>

UNE Europe - UN Service

RNE a établi un guichet unique (OSS) pour 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 :

- 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 chargés 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.

Vous retrouverez plus d'informations ainsi que la liste des points de contact OSS sur <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

Notre référent OSS est :

Steve Rhymes
Responsable de la gestion du réseau
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres NW1 2DN, Royaume-Uni
E-mail : Steve.Rhymes@networkrail.co.uk

Pour plus d'informations sur notre travail avec RNE et la coopération européenne et internationale en général, veuillez contacter :

Steve Davey
Avocat général (Groupe et Europe)
Network Rail
1 Eversholt Street
Londres NW1 2DN, Royaume-Uni
E-mail : Steve.Davey@networkrail.co.uk

Chapitre 2 – Infrastructure

2.1 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 étant 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 (CP6) s'étend du 1er avril 2019 au 31 mars 2024.

Nous sommes responsables de l'entretien et de l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau des grandes lignes, incluant :

- les ponts
- le tout-à-l'égout
- les travaux de terrassement
- les systèmes d'électrification (caténaires et rails conducteurs)

- les passages à niveau
- les systèmes de signalisation
- les voies
- les tunnels
- les viaducs.

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

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

Des informations additionnelles

Vous trouverez des informations et des données détaillées sur l'infrastructure dans la Sectional Appendix (Annexe régionale), décrite dans la [Section 2.3](#).

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.

En outre, nous avons la capacité d'exporter des données d'infrastructure conformément aux spécifications du Registre de l'infrastructure de l'UE, tel que précisé par la Décision d'exécution 2019/777 de la Commission européenne (Décision RINF). Le but principal des données spécifiées par le RINF est d'assurer la

transparence des caractéristiques du réseau. Les informations peuvent être utilisées à des fins de planification et de conception des nouveaux trains et pour l'aide à l'évaluation de la compatibilité des trains avec les itinéraires avant leur mise en service. Pour plus d'informations, veuillez consulter [la Section 3.4.1](#).

Les données répondant aux spécifications du RINF peuvent être prises en compte dans le cadre des processus de conception pour les sous-systèmes de matériel roulant, pour permettre l'évaluation de la compatibilité technique des installations fixes, pour contrôler le statut d'interopérabilité du réseau ferré du Royaume-Uni et pour évaluer 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 :

Asset Information Services

Network Rail

The Quadrant:MK

Elder Gate

Milton Keynes

MK9 1EN

E-mail : RINFdataenquiries@networkrail.co.uk

2.2 Étendue du réseau

2.2.1 Limites

Le Document de référence du réseau couvre l'intégralité de l'infrastructure ferroviaire que nous détenons et exploitons, définie comme le réseau ferré principal à la [Section 1.1](#). Il inclut également des informations sur les infrastructures raccordées, telles que les voies d'évitement de fret, les dépôts et les ports raccordés aux services ferroviaires. En résumé, nous possédons et exploitons le réseau des grandes lignes ferroviaires en Angleterre, en Écosse et au Pays de Galles. Le réseau est divisé en cinq régions et 15 itinéraires fonctionnels, tels que décrits à la [Section 1.1](#). La majorité de ce réseau est généralement disponible pour des activités de trafic usuelles (sauf pendant les périodes d'entretien et de rénovation, toutes deux couvertes par l'[Engineering Access Statement](#), décrit à la [Section 4.3.2](#)) et sujet à l'attribution de la capacité à ces fins (comme décrit à la [Section 4.3.2](#)), 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. [Les Timetable Planning Rules](#) (qui comportent des informations sur les heures d'ouverture des voies (Route Opening Hours) à la Section 2.2) sont disponibles sur notre site Internet.

Nous sommes également le propriétaire de l'infrastructure et des ressources ferroviaires de l'Île de Wight, mais nous louons à First MTR South Western Trains Limited (bien que la marque Island Line ait été conservée), l'intégralité du domaine, de l'infrastructure et des ressources ferroviaires de l'île pour une période cumulative de 45 ans, ayant débuté le 1er avril 1994. Il s'agit d'un chemin de fer

verticalement intégré : 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](#).

2.2.2 Raccordement des réseaux ferroviaires

Notre infrastructure, le réseau ferré principal, est raccordée à l'infrastructure ferroviaire détenue et/ou exploitée par :

- HS1, la voie ferrée entre la gare de St Pancras International à Londres et le tunnel sous la Manche, offrant des connexions sur des itinéraires à grande vitesse vers Paris et Bruxelles. Il convient d'observer que le Document de référence du réseau produit par HS1 Limited porte sur cet itinéraire. Le Document de référence du réseau de HS1 est accessible à l'adresse suivante : <https://highspeed1.co.uk/regulatory/key-regulatory-documents>
- Eurotunnel, à partir de la limite entre Dollands Moor et l'entrée britannique du tunnel sous la Manche. Le tunnel sous la Manche est l'unique liaison ferroviaire fixe entre la Grande Bretagne et les autres réseaux européens. Le Document de référence du réseau d'Eurotunnel est accessible à l'adresse suivante : <https://www.getlinkgroup.com/en/our-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 est accessible à l'adresse suivante :

<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 est accessible à l'adresse suivante : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/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 \(autorité responsable du transport de voyageurs pour South Yorkshire\)](#).
- Amey Infrastructure Limited pour les lignes de Cardiff Valley au Pays de Galles du Sud. Son Document de référence du réseau est accessible à l'adresse suivante : <https://tfwrail.wales/about-us/metro/core-valley-lines-infrastructure-manager>
- Associated British Ports, Hutchison Ports UK et autres autorités portuaires.
- De nombreuses voies ferrées de patrimoine, souvent exploitées dans le secteur des loisirs.
- De nombreuses voies ferrées ou embranchements industriels de tierces parties.
- Plusieurs terminaux de fret privés. Veuillez consulter la [Section 7.3.3](#) 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 depuis le lien suivant : <https://rne.eu/organisation/network-statements/>

2.3 Description du réseau

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 sites 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 \(Publications Team\)](#).

2.3.1 Typologies des voies

La source ultime en matière de matériel de référence pour les différentes typologies des voies (voie unique, double voie/voies multiples, etc.) est le tableau A de l'Annexe régionale numérique nationale.

2.3.2 Gabarit des voies

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

2.3.3 Stations et nœuds

En 2021, le chemin de fer comptait 2 569 gares principales, avec jusqu'à 17 nouvelles gares proposées d'ici 2024. Network Rail possède et gère 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 (à l'exception de Waterloo East)
- Manchester Piccadilly
- Reading

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

Nous ne sommes pas propriétaires des gares ci-après, qui appartiennent à des chemins de fer « patrimoniaux » et à d'autres organisations, par exemple :

- Gare internationale d'Ashford
- Aylesbury Vale Parkway
- Bromsgrove
- Coleshill Parkway
- Dunrobin Castle
- Gare internationale d'Ebbsfleet
- Fishguard Harbour

- Horwich Parkway
- London St. Pancras International
- Prestwick International
- Southend Airport
- Gare internationale de Stratford
- Warwick Parkway

Pour de plus amples informations à propos des gares, veuillez contacter notre [responsable des gares et de l'accès aux dépôts](#).

La [Section 7.3.2.1](#) 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 2.3.1](#).

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.

2.3.4 Gabarit de chargement

Gabarit ferroviaire – véhicules de fret

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

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

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

Notre site Internet détaille également 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 2.3.1](#).

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 2.3.1](#). 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 circuler pratiquement sur tous les itinéraires du réseau ferré national. Pour obtenir des informations sur les wagons neufs (ou ayant fait l'objet de

modifications), veuillez vous référer à [la Section 3.4.1](#) 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 44 – décembre 2020), sous l'intitulé « [Requirements for the Application of Standard Vehicle Gauges](#) » (Exigences relatives à l'application des gabarits des véhicules standard).

La nomenclature W6 est généralement appliquée pour inclure le profil W6A (modifié pour le troisième rail). Les gabarits W6A, W7, W8 et W9 se déclinent par ordre croissant (les gabarits aux chiffres les plus petits peuvent « s'imbriquer » dans ceux ayant des chiffres supérieurs). En revanche, ce constat ne s'applique pas au W10, W11 et W12 (par exemple le W9 ne peut pas s'emboîter totalement dans le W10).

Lorsque 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 suivre le lien suivant : Railway Group Standard. GE/RT8073 (3e édition) qui est disponible sur le [site Internet du RSSB](#).

Exemples de poids autorisés exprimés en valeur de RAVéhicules		
	Conteneur	Conteneur

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

Gabarit de chargement – véhicules de voyageurs

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

catégorie de véhicule et de train pour chaque tronçon d'itinéraire dans la Sectional Appendix – cf. [Section 2.3.1](#).

2.3.5 Limites de poids par essieu

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 GERT8006, sous l'intitulé « Route Availability Number for Assessment of Compatibility between Rail Vehicles and Underline Bridges » (Numéro de la Route Availability pour l'évaluation de la compatibilité entre les véhicules et les ponts ferroviaires). Les règles énoncées dans le GERT8006 comprennent les conditions de masse pour déterminer le numéro RA d'un véhicule.

Le numéro RA d'un véhicule est utilisé pour évaluer la compatibilité technique entre le véhicule et les ponts soulignés au niveau de la route. Les exigences techniques pour déterminer que les caractéristiques de charge statique d'un véhicule sont compatibles avec des ponts ferroviaires sont énoncées dans RIS-8706-INS, sous l'intitulé « Route Level Assessment of Technical Compatibility between Rail Vehicles and Underline Bridges » (Évaluation au niveau des itinéraires de la compatibilité technique entre les véhicules et les ponts ferroviaires).

GERT8006 et RIS-8706-INS sont accessibles sur le [site Internet de 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 numéros RA compris entre 1 et 10.

Selon les effets des charges totales et réparties du véhicule, notamment 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 le nombre RA pertinent des sections d'itinéraire d'infrastructure composant le trajet prévu du véhicule.

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/long-term-planning/>

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 National Electronic Sectional Appendix qui contient les informations définitives détaillant le numéro RA des tronçons de routes d'infrastructure composant le réseau afin de s'assurer que les informations utilisées sont bien les plus récentes.

Lorsque les contenus des Plans d'itinéraires ou de l'Annexe nationale sur les sections électroniques relatifs à cette capacité ont besoin d'être clarifiés, les demandes devront être adressées aux contacts mentionnés à la [Section 1.6](#).

Des informations plus détaillées sur la route régionale de chaque itinéraire opérationnel sont données dans l'annexe nationale électronique de la section, ventilées en fonction de l'itinéraire de l'infrastructure. Le tableau de la page suivante donne des exemples de conditions de chargement pour un gabarit standard.

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

La Route Availability détaillée dans la National Electronic Sectional Appendix est valable à la vitesse autorisée donnée dans la National Electronic 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 définition des vitesses différentielles standard est précisée dans GERT8000-SP (Vitesses) disponible sur le site Internet de RSSB).
- 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 Kent, du Sussex et du Wessex). Lorsque des vitesses supérieures à 60 mph (50 mph pour les itinéraires du Kent, du Sussex et du Wessex) et allant jusqu'à 110 mph sont autorisées pour les tronçons d'infrastructure RA9 ou RA10, la capacité est RA8. Lorsque des vitesses comprises entre 110 et 125 mph sont autorisées sur des tronçons d'infrastructure RA9 ou RA10, la capacité est RA7.
- La capacité indiquée comme RA8 correspond à une vitesse maximale de 110 mph. Lorsqu'une vitesse comprise entre 110 et 125 mph est autorisée sur une section d'une route d'infrastructure RA8, la capacité est RA7.

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 les vitesses différentielles du HST ;
- RA3 pour les vitesses différentielles des EA / EAD / EAE ;
- RA1 pour les vitesses différentielles des SP ;
- la compatibilité technique des véhicules/itinéraires pour les vitesses des SAE (généralement en dehors des limites de validité du système de RA) 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 100 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. De plus amples informations sur les vérifications supplémentaires requises dans ces circonstances figurent dans RIS-8706-INS, sous l'intitulé « Route Level Assessment of Technical Compatibility between Rail Vehicles and Underline Bridges » (Évaluation au niveau des itinéraires de la compatibilité technique entre les véhicules et les ponts ferroviaires), disponible sur le site Internet du RSSB. 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. Les limites de validité du système RA sont précisées dans GERT8006.

Les services de poids élevés par essieu (Heavy Axle Weight ou Haw) sont ceux qui fonctionnent en dépassement de la RA publiée d'un itinéraire d'infrastructure dans la National Electronic Sectional Appendix – ils sont autorisés sur le réseau à la discrétion de Network Rail par le biais d'un processus de dispense et fonctionnent généralement à RA9 ou RA10 (car le Réseau est principalement à RA8). Les dispenses sont le plus souvent limitées à 24 mois et font souvent l'objet de restrictions d'exploitation, détaillées sur le formulaire de charge exceptionnelle RT3973/HAW nécessaire. Plus d'informations sur les dispenses HAW et les formulaires de charge exceptionnelle peuvent être obtenues auprès de nos [Coordinateurs d'accès](#).

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

certain 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 lignes directrices expliquent également 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 les caractéristiques de charge statique, y compris la charge maximale à l'essieu des trains individuels).

2.3.6 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 voie. L'[Annexe 1](#) contient une carte récapitulative présentant les déclivités prédominantes de chaque itinéraire, classées selon leur importance.

2.3.7 Vitesse maximale de la ligne

Chaque tronçon d'itinéraire est régi par des limites de vitesse : normales, relevées et circulation en sens inverse. Des limites différentes peuvent être imposées à des types de trains de transport de voyageurs et de fret distincts. Dans certains cas, afin de minimiser les dommages potentiels sur la voie et les structures, une limitation de vitesse spéciale pour les véhicules de fret ayant un poids importants par essieu peut être appliquée, outrepassant les limitations pour les autres types de trains. 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 figurent dans le tableau A de la Sectional Appendix, cf. [Section 2.3.1](#).

2.3.8 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 4.5.4](#).

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). Voir [Section 6.2](#).

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.

2.3.9 Alimentation électrique

L'alimentation électrique des trains se divise en trois groupes :

- l'alimentation aérienne 25 kV CA, fournie par des lignes aériennes (caténaires), captée par un pantographe sur le toit de la locomotive ou de la voiture ;
- l'alimentation aérienne 1 500 V CC, fournie par des lignes aériennes (caténaires), 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 régénératif est pris en charge dans les systèmes d'électrification 25 kV CA et 750 V CC (mais pas de façon universelle).

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

L' [Annexe 3](#) contient une carte à l'échelle nationale montrant le déploiement global du système d'électrification. Vous trouverez de plus amples détails sur les travaux d'électrification à venir dans notre [Enhancements Delivery Plan \(Programme de mise en œuvre des améliorations\)](#).

Une consultation en amont avec Network Rail est recommandée lors de l'examen des options pour les nouveaux véhicules ou des opérations qui modifient la charge électrique du système, afin de s'assurer qu'une capacité suffisante est disponible. Par exemple, le passage du diesel au matériel roulant électrique ou l'introduction de services de fret électrique.

2.3.10 Systèmes de signalisation

Le réseau ferroviaire est contrôlé par des systèmes de signalisation divers, tels que les systèmes mécaniques, électro-mécaniques, électroniques et numériques traditionnels. Les systèmes mécaniques sont commandés à partir de boîtiers de signalisation traditionnels et 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 télécommandés. L'étendue du contrôle des systèmes alimentés varie considérablement et dépend souvent de l'âge de l'installation. Les systèmes multiples sont souvent recontrôlés vers des centres centralisés pour augmenter la zone de contrôle.

Le type de signalisation et sa conception déterminent la capacité d'un tronçon de route et peuvent avoir un impact sur la vitesse des trains.

Les signaux sont généralement de couleur-lumière bien que les signaux sémaphores demeurent présents dans de nombreuses régions. Les positions des trains sont déterminées par les circuits de la voie ou les

compteurs d'essieux, bien que sur certains itinéraires, la détection des trains puisse être limitée et les mouvements 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. Ces systèmes recueillent des informations sur la position des trains, les itinéraires qu'ils doivent emprunter, le type de train, l'horaire et d'autres facteurs. Ces informations sont utilisées pour contrôler les points, les signaux et les systèmes de protection conformément aux principes de sécurité et aux règles opérationnelles complexes. Le concept de « bloc » de voie est utilisé pour séparer les trains en toute sécurité, et bien que les systèmes fonctionnent différemment en fonction de la technologie utilisée, ils peuvent être classés généralement par type de bloc. Les principaux types de système 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)
- 'No signaller' token working (pas de bâton-pilote de préposé au signal en activité).

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

Systèmes de contrôle des signaux

Diverses technologies sont utilisées pour effectuer l'acheminement des trains et celles-ci reflètent largement l'ancienneté de la signalisation ainsi que les besoins en matière d'horaires et de contrôle. Des systèmes de contrôle ferroviaire et de routage sont utilisés depuis les années 1980. Même si la plupart de ces systèmes peuvent 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 peuvent acheminer les trains de manière plus stratégique. Ils permettent de modifier les calendriers et les plans opérationnels en temps réel et fournissent des services facilitant la prise de décision de la part des opérateurs. Les systèmes de signalisation continuent de garantir que les trains circulent en toute sécurité.

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

La signalisation radio est opérationnelle sous la forme du système européen de contrôle des trains (ETCS) de niveau 2 pour ce qui est des opérations des trains de voyageurs sur Cambrian Line, la Section centrale de Thameslink, et est déployée sur l'itinéraire Western. Dans ce système, les trains signalent leur position par radio à un système de traitement central qui 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 que des signaux en bordure de ligne soient nécessaires, bien que les signaux en bordure de ligne puissent être conservés à des fins opérationnelles et de migration. 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 à court et à long terme sont en cours de négociation avec l'ensemble du secteur. Le plan de déploiement à long terme (PLTD) a été convenu entre le ministère des Transports (DfT), Network Rail et l'industrie comme un plan intégré du secteur pour la prestation de l'ETCS. Il s'agit d'un plan à long terme pour le déploiement d'ETCS sur plusieurs périodes de contrôle. Le programme numérique de la côte Est est l'un de ces programmes qui fournit un ETCS de niveau 2 au cours de cette période de contrôle et des suivantes. Le LTDP intègre les changements d'infrastructure entraînés par l'ETCS avec les activités d'aménagement de trains et de changement d'activité pour fournir le programme numérique du réseau.

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

2.3.11 Systèmes de régulation du trafic

La régulation du trafic est réalisée par un réseau de Route Control Office (Postes de régulation des itinéraires) situés dans des lieux stratégiques. Il existe également le National Operations Centre (Centre des opérations national) qui donne 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.

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 les trains en circulation à d'autres systèmes (tels que les Customer Information Systems [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 ultérieure une fois le processus d'imputabilité mené.

Ces systèmes seront probablement remplacés par des technologies plus récentes.

2.3.12 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
- Centres de données.

Le réseau d'entreprise de télécommunications relie tous les bureaux, sites et centres de données de Network Rail pour permettre aux utilisateurs d'accéder aux systèmes et capacités informatiques de l'entreprise. Les services de télécommunications d'entreprise comprennent la téléphonie de bureau, les services de centre d'appels, le LAN, le WAN et le Wi-Fi qui a été mis à niveau au cours de 2020/21 pour suivre la première initiative sans fil et l'augmentation de la bande passante pour répondre à l'utilisation de Microsoft Teams sur le lieu de travail.

Le réseau d'entreprise est également utilisé pour interconnecter les systèmes informatiques de l'entreprise avec les systèmes d'exploitation des chemins de fer.

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 Synchrone), 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). Les actifs et la technologie arrivent en fin de vie et devront être transférés sur FTNx d'ici peu.

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). Le réseau de transmission FTNx a été conçu et bâti pour remplacer le réseau de transmission FTN (réseau de transmission fixe) sur une certaine période. Il a pour vocation de fournir

des capacités complémentaires et des offres de services supérieures via la technologie COTS nouvelle génération, et permettre de poser les fondations d'un réseau ferroviaire numérique.

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 conformément aux exigences de sécurité NIS-D.

GSM-R

Le GSM-R est un système radio national utilisé pour la communication entre un conducteur et les préposés aux signaux grâce à la technologie du réseau radio mobile 2G. Il permet aux agents de signalisation de communiquer avec les conducteurs de trains individuels, en fonction du code de tête de train, et fournit des fonctionnalités d'appels de groupe et d'urgence ferroviaires 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. Le GSM-R prend également en charge l'ETCS fournissant la connexion de liaison de données radio à l'équipement embarqué. Les premières installations ETCS telles que Cambrian ont été fournies à l'aide d'une solution à commutation de circuit. En 2021, la mise à niveau du réseau pour activer le GPRS pour les liaisons de données a été achevée.

Le GSM-R, un sous-système essentiel de l'ERTMS, est exigé par les NTSN de contrôle, de commande et de signalement (CCS) de la CE.

(Commission européenne – Contrôle, commande et signalisation).

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 (similaire au GSM-R)

Systèmes 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.

RTPC

Le réseau téléphonique public commuté sera mis hors service par BT en décembre 2025. À l'heure actuelle, environ 8 000 circuits RTPC sont fournis par BT et une solution de rechange devra être déployée afin de maintenir le service.

En outre, d'autres services analogiques fournis par BT seront éteints en 2023, la migration vers le réseau FTNx étant privilégiée, ce qui a entraîné l'expansion du réseau.

2.3.13 Systèmes de contrôle automatique des trains (ATCS)

Les locomotives de manœuvre spécifiquement confinées dans les gares de triage peuvent être exemptées des systèmes de contrôle des trains.

AWS – Automatic Warning System

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

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

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

TPWS – Train Protection Warning System

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

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

ATP – Automatic Train Protection

L'ATP est le système utilisé sur des tronçons spécifiques du réseau pour exercer un contrôle total sur le train si le conducteur ne respecte plus la limitation de vitesse autorisée ou en l'absence d'une autorisation de mouvement. Il est uniquement installé sur les lignes Great Western Main Line et Chiltern Line. Un développement ultérieur de l'ATP n'est pas envisagé, car cette fonctionnalité sera fournie par le futur déploiement ETCS.

3.4 Restrictions du trafic

Le tableau D de la Sectional Appendix contient des informations relatives aux restrictions générales. Elles portent sur chaque tronçon d'itinéraire, comme présenté dans le tableau A de ce même document (cf. [Section 2.3](#))

2.4.1 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

2.4.2 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. L'évacuation des déchets des toilettes des trains est interdite sur le réseau ferré. Un petit nombre d'opérateurs d'affrètement existants bénéficient d'une exemption jusqu'au 31 mars 2023, tandis que le montage rétroactif des réservoirs de rétention est achevé.

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.

2.4.3 Restrictions relatives aux marchandises dangereuses

RIS-3781-TOM Iss 1 Exigences relatives à l'exploitation des trains de marchandises et au transport des marchandises dangereuses par n'importe quel train - énonce les circonstances et les conditions du transport des marchandises dangereuses par voie ferrée. La liste des marchandises dangereuses par numéro ONU figure dans la [liste RS524 Iss 1 des marchandises dangereuses et de leurs numéros ONU](#).

La restriction permanente suivante est en vigueur :

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

(Avon) et Newport (au sud du Pays de Galles). Un itinéraire alternatif est disponible via Gloucester.

GERT8000 TW4 Iss1 [La préparation et le fonctionnement des trains de marchandises définit les instructions de travail pour le transport de marchandises dangereuses par train.](#)

2.4.4 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 en savoir plus, veuillez-vous référer à la [Section 2.3](#).

2.4.5 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 2.3](#) pour davantage d'informations.

2.5 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 4.3.2](#).

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.

2.6 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. Par exemple, le COVID-19 a

recentré la réflexion sur la résilience et la fiabilité, tout autant que sur la capacité croissante.

Les programmes d'amélioration d'infrastructure évoluent 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. Cette approche crée un programme glissant d'investissement, axé sur des résultats qui procurent des avantages aux passagers, aux utilisateurs du fret et à l'économie, et déplace les investissements dans les améliorations d'un cycle de financement rigide de cinq ans. De plus amples détails sur le fonctionnement des projets financés par le DfT sont présentés dans le [pipeline d'amélioration du réseau ferroviaire \(Rail Network Enhancements Pipeline ou RNEP\)](#). Ce document définit également les programmes qui en sont aux stades pertinents du cycle de vie.

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 \(Programme de mise en œuvre des améliorations\) de Network Rail](#) qui est mis à jour tous les trimestres.

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

En Écosse, des processus similaires ont été mis en place pour la planification et le financement des projets d'amélioration ferroviaire

par Transport Scotland et sont énoncés dans la [stratégie d'amélioration ferroviaire et d'investissement en capital](#).

Chapitre 3 - Conditions d'accès

3.1 Introduction

Le chapitre 3 du présent Document de référence du réseau énonce les conditions générales portant sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire que nous gérons.

3.2 Exigences générales en matière d'accès

Nous sommes le propriétaire des sites du réseau ferroviaire principal de la Grande-Bretagne. L'accès à notre 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 2016 (Règlements relatifs à l'accès, à la gestion et à l'octroi de licences de 2016) (tels qu'amendés). 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 d'une vingtaine de grandes gares (énumérées à [la Section 2.3.3](#)).

La plupart des gares et des dépôts d'entretien léger sont loués à une entreprise de transport ferroviaire de voyageurs et exploités par celle-ci, qui agit 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 s'ils 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 DfT². 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 pour proposer ses services. Les Access, Management and Licensing Regulations ouvrent comme il se doit l'accès sur une base non-discriminatoire à un ensemble de sites exemptés, tels que des terminaux et des ports, des gares de triage et des voies de remisage, à moins qu'une alternative viable correspondant aux conditions du marché n'existe.

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 créer 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](#) » pour les 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, ingénieur principal
Network Rail
Derby Trent House
E-mail : ben.lee@networkrail.co.uk

Veuillez consulter la [Section 7.3.4](#) pour plus d'informations sur les gares de triage et les installations de formation des trains, y compris les installations d'aiguillage.

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

² 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](#).

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 dans la section Delay Attribution Board de notre site Internet à l'adresse suivante :

<https://www.networkrail.co.uk/industry-and-commercial/information-for-operators/network-code/delay-attribution-board/>

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.

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 dans [la Section 4.5.5](#).

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 Code of Practice (Code de bonnes pratiques sur les droits d'accès)

Notre [Access Rights Code of Practice](#) fixe la manière dont Network Rail va gérer les demandes de vente des droits d'accès de ceux qui cherchent à utiliser le réseau, et la manière dont ces droits seront énoncés en ce qui concerne l'Angleterre et le Pays de Galles, ainsi que l'Écosse où des dispositions spéciales s'appliquent. Le document révisé détaille le contexte de notre Code de bonnes pratiques, les principes qui y sont reflétés, et les autres réglementations existantes, ainsi que les mécanismes applicables à Network Rail lors des demandes d'accès au réseau.

Les objectifs du Code de bonnes pratiques sont de créer un cadre clair et compréhensible pour les droits d'accès qui :

- Permet l'attribution efficace de la capacité conformément à la stratégie et aux objectifs de la politique de Network Rail
- Prend en charge la fourniture d'un service ferroviaire ponctuel et fiable
- Fournit la certitude nécessaire aux opérateurs qu'ils gèrent leurs activités et qu'ils respectent leurs engagements contractuels
- Offre la flexibilité nécessaire pour adapter les services afin de répondre aux besoins du marché des passagers et du fret
- Offre un bon rapport qualité-prix, soutient la croissance économique et soutient la réalisation d'avantages pour l'investissement, y compris l'amélioration des infrastructures et du matériel roulant.

D'une manière qui donne confiance au secteur ferroviaire, aux usagers et aux bailleurs de fonds :

- Informations transparentes et en temps utile
- Exigences claires et raisonnables et conseils pour les applications
- Prise de décision cohérente et fondée sur des données probantes, sans discrimination indue.

East Coast Main Line

La East Coast Main Line est soumise à une politique d'[accès spéciale](#). Depuis les directives de l'ORR du 12 mai 2016 concernant les droits futurs relatifs à la East Coast Main Line, Network Rail a adopté une approche pour gérer les droits supplémentaires de manière à protéger la délivrance de ces droits futurs.

Lorsqu'un opérateur ferroviaire ou un exploitant de fret possède des droits fermes sur sa ligne de base East Coast Main Line selon les instructions de l'ORR du 12 mai 2016, tout nouveau droit de la East Coast Main Line au-delà de cette ligne de base est soumis à un examen au cas par cas pour voir si les nouveaux droits de la East Coast Main Line affectent les droits futurs portant sur la East Coast Main Line. Tant que les droits futurs ne seront pas en vigueur pour la East Coast Main Line, cette politique de droits d'accès restera en vigueur. Des informations supplémentaires sur la décision de l'ORR concernant la East Coast Main Line sont disponibles sur le [site Internet de l'ORR](#).

Contrats d'accès

Tous les contrats d'accès de ce type sont soumis à l'approbation du [responsable de l'accès aux voies](#) de l'ORR. S'ils ne sont pas approuvés, les contrats ne seront 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 ultérieures). 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 \(Accord général pour l'accès des voyageurs \[contrat-type d'accès aux voies d'affrètement\]\)](#)
- [Connection Contracts General Approval \(Accord général relatif aux contrats de raccordement\)](#)

- [General Approval for freight track access contracts \(Accord général relatif aux contrats d'accès aux voies de fret\)](#)
- [Facility Access General Approval \(Accord général sur l'accès aux installations\)](#)
- [General Approval for stations \(Accord général relatif aux gares\)](#)
- [General Approval for depots \(Accord général relatif aux dépôts\)](#)

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 :

- les directives en matière d'[accords relatifs aux contrats d'accès aux voies](#)
- les critères et procédures des [accords relatifs aux contrats d'accès aux gares](#)
- [Les critères et procédures des accords relatifs aux contrats d'accès aux dépôts | Office of Rail and Road \(orr.gov.uk\)](#)
- la politique relative à [l'accord sur les options d'accès aux voies](#), en vertu de laquelle l'accès au réseau lié aux investissements dans de nouvelles installations ferroviaires sera garanti.

Les EF demandant un accès à d'autres installations raccordées au réseau ferré principal et leur utilisation doivent consulter la [Section 7](#), en particulier les informations sur les services supplémentaires et auxiliaires.

3.2.1 Conditions pour la soumission d'une demande de capacité

Le processus d'établissement des horaires (régi par la [Partie D du Code du réseau](#)) est ouvert à toute personne étant une partie du Code du

réseau, par voie d'un contrat d'accès aux voies, 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 3.2.2](#) 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 « OSS » proposées par un autre GI européen ou RNE (cf. [Section 1.7.2](#)), 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 contrat-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.

3.2.2 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. Les exigences principales comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- être titulaire d'une [licence d'exploitant ferroviaire](#) ou d'une exemption de licence – cf. [Section 3.2.3](#)
- établir et tenir à jour un système de gestion de la sécurité qui répond aux exigences des ROGS et détenir les certificats de sécurité appropriés pour les opérations prévues. – cf. [Section 3.2.4](#)
- avoir une assurance adaptée - cf. [Section 3.2.5](#)
- 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 3.4.1](#).

3.2.3 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 est un délit. Cependant, lorsqu'une personne cherche à agir en tant qu'opérateur de trains de transport de voyageurs

ou de fret relevant du champ d'application [des Railway \(Licensing of Railway Undertakings\) Regulations 2005](#) (tels que modifiés par [les Railways \(Access, Management and Licensing of Railway Undertakings\) Regulations 2016](#)), alors une licence d'entreprise ferroviaire est normalement requise, ainsi qu'un Statement of National Regulatory Provisions (« SNRP »). Les demandes de licences et de SNRP ou les exemptions doivent être déposées auprès de [l'équipe chargée des licences](#) de l'ORR (pour obtenir les coordonnées de l'ORR, veuillez vous référer à la [Section 1.6](#)).

À la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, les licences délivrées dans un pays de l'UE n'étaient valables en Grande-Bretagne que jusqu'au 31 janvier 2022. Veuillez consulter le site Internet du ministère des Transports à l'adresse suivante : <https://www.gov.uk/guidance/rail-transport-domestic-and-cross-border-operations#operator-licences>

Les licences délivrées en vertu du Railways Act (et les SNRP des titulaires de licences d'entreprises ferroviaires) 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.
- Adhésion au Rail delivery Groupe (« 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 et de durabilité qui s'aligne sur la Rail Environment Policy (REP) du DfT et qui

contient des objectifs opérationnels et des modalités de gestion pour répondre aux exigences de la REP

- Émission de billets (pour les licences de transport de voyageurs uniquement)
- Assurance (cf. [Section 3.2.5](#)).

3.2.4 Certificat de sécurité

Toute personne souhaitant exploiter un train en Grande-Bretagne sera dans l'obligation d'établir et d'entretenir un système de gestion de la sécurité adapté et de détenir un certificat de sécurité.

L'ORR a mis à jour son [Guide to ROGS](#) pour refléter les changements législatifs suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne. Le document fournit également l'approche actuelle en matière de certification de sécurité et d'évaluation des autorisations de sécurité, ainsi que quelques modifications mineures apportées à la terminologie utilisée. <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2006/599/contents/made>

Veuillez consulter le site Internet de l'ORR pour plus d'informations.

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

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

Le matériel roulant et les compétences du personnel sont respectivement abordés à [la Section 3.4.1](#) et à [la Section 3.4.2](#).

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 :

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

<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2006/599/contents/made>

3.2.5 Assurance

Une licence d'exploitant ferroviaire ou SNRP impliquera des exigences en matière d'assurance couvrant la 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](#).

3.3 Arrangements contractuels

3.3.1 Contrat-cadre

Un contrat-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 la section [Conditions générales expliquées](#).

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

Nous sommes autorisés à conclure des accords bilatéraux avec les EF et autres entités pour apporter des améliorations à l'infrastructure, bien

que si un tel accord devait inclure des droits d'utilisation d'une installation ferroviaire (comme le réseau ferré principal), alors il devrait être approuvé par l'ORR en tant que contrat d'accès aux voies. Le Railways Act 1993 prévoit que ces droits puissent être octroyés sous leur forme habituelle ou par une option d'accès. La base de l'accord de l'ORR est déterminée dans les [orientations relatives à l'accès aux voies](#), publiées sur son site Internet.

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 :

<https://orr.gov.uk/guidance-compliance/rail-guidance-and-compliance/operator-access-network/track-access>

Des liens sur des contrats-type d'accès aux voies et aux dépôts d'entretien léger sont donnés dans la [Section 3.2.1](#).

Avant de conclure un nouveau contrat-cadre ou de prolonger ou d'élargir la capacité d'un contrat-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 le contrat-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 ;
- (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 la Réglementation sur l'accès, la gestion et l'octroi des licences 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.

3.3.2 Contrats avec les EF

Les EF souhaitant un accès au réseau doivent conclure un contrat d'accès aux voies couvrant la totalité des activités prévues avant qu'elles ne commencent. Ce contrat est obligatoire pour pouvoir bénéficier du paquet d'accès minimum, tel que défini dans 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 \(Ordonnance ferroviaire d'exemptions de catégorie et diverses de 1994\)](#). 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>

Un contrat-type d'accès aux voies pour le contrat 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) peut être consulté sur le [site Internet de l'ORR](#).

3.3.3 Contrats avec les candidats non EF

Une non-EF souhaitant un accès au réseau doit conclure un Contrat Client Fret. Cela permet aux clients du fret (par exemple les entreprises

offrant des services logistiques) d'obtenir des droits d'accès aux voies, mais pas d'exploiter elles-mêmes les trains. Des conseils sont disponibles sur le site Internet de l'ORR à l'adresse suivante : https://orr.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0003/27327/model-freight-customer-contracts-march-2019.pdf

3.4 Exigences d'accès spécifiques

3.4.1 Acceptation 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 où elle souhaite 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.

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 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. De plus amples informations 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/>

Network Rail fournit également le Strategic Capacity Statement (Document de référence de la capacité stratégique), détaillant les sillons horaires stratégiques réservés pour une utilisation future sur les itinéraires clés de l'infrastructure de Network Rail.

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) pour la Grande-Bretagne. Lorsqu'un véhicule est mis en service pour la première fois, le Titulaire de l'enregistrement est tenu de notifier les informations de l'Entité en charge de l'entretien à l'Entité d'enregistrement.

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

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

3.4.2 Acceptation du personnel

Les EF et les GI sont tenus de s'assurer que le personnel impliqué dans la circulation des trains ou en charge de cette dernière a les compétences nécessaires à la réalisation des tâches qui lui incombent. Les exigences en matière de compétences, décrites et mandatées dans les Railway Group Standards et explicitées par les Approved Codes of Practice (Codes des bonnes pratiques approuvés) et les Guidance Notes (Notes d'orientation) sont élaborées 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 1.6](#)). 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

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](#).

3.4.3 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 pour les transports exceptionnels sont fixées par la Railway Industry Standard RIS-3781-TOM (Norme du secteur ferroviaire RIS-3781-TOM) avec des exigences pour les trains de fret et le transport de marchandises dangereuses pour tout type de train. Les normes RS524 fournissent une liste des marchandises dangereuses et de leurs numéros ONU, accessibles sur le site Internet du RSSB à l'adresse suivante : <http://www.rssb.co.uk>.

Elles fixent plusieurs exigences vis-à-vis 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 Rail Industry Standard and Rule Book Modules 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 chargée du 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 2.3.4](#) relative aux gabarits ferroviaires, à [la Section 4](#) relative au processus d'attribution de capacité et à [la Section 7](#) comportant des informations sur les autres services proposés par le GI.

RNE a mis en place un processus pour que les EF communiquent les informations techniques au OSS (cf. [Section 1.7.2](#)), 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.

3.4.4 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 (voir <http://www.hse.gov.uk/cdg/regs.htm>) et [the Carriage of Dangerous Goods : Approved Derogations and Transitional Provisions](#) qui se réfèrent au RID pour la plupart des prescriptions 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 : [Manutention et transport des marchandises dangereuses](#).

Il s'agit notamment des RIS-3781-TOM Iss 1 Exigences relatives à l'exploitation des trains de marchandises et au transport de marchandises dangereuses par tout train, RS524 Iss 1 Liste des

marchandises dangereuses et de leurs numéros ONU, GERT800 TW4 Iss 1 Préparation et exploitation des trains de marchandises.

Par ailleurs, la Partie E du Code du réseau requiert une notification lorsqu'une EF propose de transporter des matériaux 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 1.3](#) 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.

Pour plus de détails sur le processus d'attribution des capacités pour le transport de marchandises dangereuses, voir le [chapitre 4.7](#), et pour les services pertinents, voir les chapitres 5 et 7. Veuillez également consulter la [Section 5.4](#) pour connaître les coordonnées des personnes à contacter concernant les demandes de transport de marchandises dangereuses.

3.4.5 Trains d'essai et autres trains spéciaux

Tous les trains spéciaux sont gérés conformément aux normes du Network Rail Group et aux cadres nationaux qui régissent les exigences

opérationnelles et de sécurité. Cela est géré par le spécialiste principal des opérations ferroviaires et des marchandises dangereuses.

Pour obtenir des conseils sur les trains spéciaux, veuillez contacter :

Simon Wilkinson

Principe des opérations ferroviaires et des marchandises dangereuses

Network Rail

The Quadrant:MK

Elder Gate

Milton Keynes

MK9 1EN

E-mail : Simon.wilkinson@networkrail.co.uk

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, qui 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 nécessaires et de sillons au niveau des horaires de service (cf. [Section 3.2.1](#)).

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 générale du processus

Le mode d'attribution des capacités est présenté dans la [partie D du Code du réseau](#), à la Condition 2 (cf. [Section 3.2.1](#)).

Dans le cas de demandes de sillon ferroviaire international, RNE a élaboré un processus d'établissement des horaires harmonisé pour

toute l'Europe. Le guide de RNE explique comment les EF et les autres candidats peuvent demander et obtenir des sillons ferroviaires internationaux. Ces informations se trouvent sur le site internet de RNE :

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

Les clients ayant fait des demandes de sillon ferroviaire international peuvent également bénéficier des dispositions OSS mentionnées à la [Section 1.7.2](#) et citées dans la partie D du Code du réseau.

4.3 Capacité de réserve pour les restrictions temporaires de capacité

4.3.1 Principes généraux

Veuillez consulter la [Section 4.2](#) pour plus d'informations sur le processus d'attribution de la capacité, la procédure de coordination applicable et le lieu de publication.

4.3.2 Délais et renseignements fournis aux demandeurs

Le tableau D de la Sectional Appendix contient des informations relatives aux restrictions du trafic. Elles portent sur chaque tronçon d'itinéraire, comme présenté dans le tableau A de ce même document (cf. [Section 2.3](#)).

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

Les modifications aux règles sont consultées annuellement pour chaque période du calendrier. Pour le calendrier de décembre, celui-ci

commence à J-64 (le 16 septembre 2021). La version 1 est présentée en tant que version préliminaire à J-59 (le 21 octobre 2022) et la version 2 est présentée en tant que version définitive à J-44 (le 3 février 2023) en vue du début du processus de définition des horaires à J-40 (le 3 mars 2023). Pour les horaires de mai, une version 3 est publiée en tant que version préliminaire à J-59 (le 31 mars 2023) et une version 4 définitive est publiée à J-44 (le 14 juillet 2023). 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 [Condition D4.6 du Code du réseau](#). La plupart des décisions sont soumises à un droit de recours.

Engineering Access Statement

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).

4.4 Impact des accords-cadres

Un contrat-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 4.5.1](#) 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 droits fermes sont toujours prioritaires. S'il est impossible de satisfaire toutes les demandes d'accès, les sillons seront attribués dans l'ordre de priorité ci-dessous, comme stipulé dans la partie D4.2 du Code du réseau (à notre discrétion) :

- Premièrement, aux droits d'accès fermes exercés à la date de priorité et qui couvrent l'intégralité de la période des horaires, ainsi qu'à tout droit que nous détenons pour les services de réseau.
- Deuxièmement, aux droits d'accès fermes exercés à la date de priorité et qui couvrent une partie de la période des horaires de service, cas dans lequel l'EF est censée obtenir de nouveaux droits fermes couvrant le reste de la période des horaires.
- Troisièmement, aux droits soumis à conditions ou tous droits éventuels exercés à la date de priorité.

- Quatrièmement, à toute demande d'accès soumise après la date de priorité et aux sillons horaires stratégiques présentés dans le Strategic Capacity Statement (Document de référence de la capacité stratégique).

Déclaration de capacité-cadre

Les candidats potentiels ont besoin de transparence en ce qui concerne les capacités-cadres attribuées et les capacités résiduelles indicatives sur une ligne. Conformément à la [législation nationale SI 2016/545 \(telle que modifiée par les règlements de sortie de l'UE SI 2019/518 et SI 2019/1310\)](#), une [déclaration de capacité-cadre \(Framework Capacity Statement, FCS\)](#) 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. Le format de la FCS a fait l'objet de discussions avec les EF et continue d'évoluer.

Les exigences concernant la portion de la capacité-cadre qui sera utilisée par les parties dans le cadre des contrats-cadre sont précisées dans la [partie J du Code du réseau](#).

4.5 Procédure d'attribution des sillons

4.5.1 Demandes de sillons horaires de service annuels

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). 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 2024 est valable du dimanche 10 décembre 2023 au samedi 18 mai 2024 et le Subsidiary Timetable du dimanche 19 mai 2024 au samedi 14 décembre 2024.

Les dates clés pour l'élaboration du Principal Timetable 2024 (date de modification décembre 2024) sont indiquées dans [l'Annexe 2](#).

Une fois la date de priorité passée (le vendredi 3 mars 2023 pour le Principal Timetable et le vendredi 11 août 2023 pour le Subsidiary Timetable), nous travaillerons pendant une période de 14 semaines à l'élaboration des nouveaux horaires de service. Nous souhaitons répondre aux aspirations des EF mais devons élaborer les horaires de service conformément aux priorités et aux critères décisionnels énoncés dans la partie D du Code du réseau. Ces critères décisionnels précisent notre obligation de définir comment nous établissons les priorités d'attribution en conformité avec le Règlement 29 (3) des Access, Management and Licensing Regulations. Les nouveaux horaires de service 2024 seront publiés le 9 juin 2023 et le 17 novembre 2023. Les EF ont un droit de recours si nos décisions ne les satisfont pas.

Futures options d'accès

Un contrat-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](#).

Échéancier des horaires de service

Chaque année à J-73 (15/07/2022) avant la date de modification du Principal Timetable, nous publions un calendrier de dates pour l'élaboration des horaires. Celui-ci figure en [Annexe 2](#) du présent 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 créerons un document plus complet³ stipulant toutes les dates et les étapes impliquées dans l'élaboration de la Principal Timetable et de la Subsidiary Timetable, ainsi que le processus d'amendement hebdomadaire des horaires de service. Des copies de ce document sont fournies gratuitement à toutes les personnes et organisations participant au processus d'attribution de la capacité. Les premières copies sont disponibles à l'adresse indiquée à la [Section 1.6](#) ci-dessus et sur [notre site Internet](#).

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, Network Rail a répondu avec succès aux exigences changeantes imposées à la communauté de planification des horaires. Face à un changement soudain dans le paysage concernant les exigences du réseau, il a été déterminé qu'une autre approche pour le secteur serait nécessaire à court terme. Network Rail a collaboré avec le secteur ferroviaire pour convenir d'autres dates viables à utiliser pour la détermination et la maintenance des horaires actuels et futurs afin de permettre au secteur de continuer à

³ Calendrier d'élaboration de la planification opérationnelle

fonctionner en fonction des circonstances actuelles. Vous trouverez ces dates convenues [ici](#) sous la forme d'un calendrier des dates clés.

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.

L'organisation du PMO du gestionnaire de réseau a été introduite à la suite de la modification des horaires de mai 2018 pour fournir un examen à plus long terme et une évaluation des risques de modification systématique et à venir des horaires.

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

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

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

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 TCRAAG 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.

Vous pourrez trouver les dates associées à ce processus en [Annexe 2](#)

4.5.2 Demandes de sillons horaires annuels tardifs

Les processus par lesquels les propositions d'accès reçues entre J-40 et J-26, et les variations demandées reçues après J-26 sont décrits dans les Conditions D2.4.4 et D3.3 du [Code du réseau](#), y compris les délais de réponse pour ces dernières. En ce qui concerne les propositions d'accès reçues après J-40, mais avant J-26, le demandeur recevra une réponse avant J-26 dans la mesure du possible, comme indiqué à la Condition D2.4.4 du Code du réseau. Il n'y a pas d'échéances concernant les réponses spécifiques à une proposition d'accès donnée entre J-40 et J-26. La Condition D2.6 du Code du réseau se réfère à.

4.5.3 Demandes de sillon ad hoc

Une fois les nouveaux horaires de service publiés (J-26), les EF pourront souhaiter obtenir des sillons horaires ferroviaires supplémentaires ou modifier les sillons horaires ferroviaires déjà inclus. Ces modifications s'appellent les Timetable Variations (variations des horaires) et le processus pour les prendre en charge figure 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, qui peuvent 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 douze 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.

4.5.4 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 Partie D Condition 2 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 à la Condition D7 du Code du réseau. Depuis 2021, le Calendar of Events est passé à un calendrier de publication comprenant quatre parutions par année civile, sans lien avec le calendrier de production des horaires.

Nous avons publié un [Strategic Capacity Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques pour la capacité stratégique). Il présente la façon dont nous élaborerons le [Strategic Capacity Statement](#) (Document de référence de la capacité stratégique), détaillant les sillons horaires stratégiques réservés pour une utilisation future potentielle sur les itinéraires clés de notre infrastructure. Le [Strategic Capacity Statement](#) du Principal Timetable de 2024 doit être publié à J-45 (le 27 janvier 2023).

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](#) (dans la section Règles nationales de chaque version des Timetable Planning Rules) contient une description en termes simples du processus de planification des horaires, ainsi que des informations sur le calendrier de planification et les exigences que les demandes de sillons ferroviaires des EF 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 informations relatives aux points de jalonnements obligatoires⁴, aux calculs du temps de circulation par tronçon⁵ pour des types de trains spécifiques, les limites d'intervalle⁶ et de tolérance⁷ à conserver entre les trains, les règlements opérationnels des gares⁸ et les informations de capacité des itinéraires.

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

Les EF prévoyant de créer de nouveaux services ou d'apporter des modifications significatives à leurs services n'étant pas considérées comme des événements, doivent nous en informer dès que possible et avant J-55 (18/11/2022 pour le Principal Timetable 2024, 28/04/2023 pour le Subsidiary Timetable). Nous examinerons ensuite les

propositions de J-55 à la date de priorité à J-40. Le dernier échéancier pour le processus d'établissement des horaires se trouve en [Annexe 2](#).

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 (03/03/2023 pour le Principal Timetable, 11/08/2023 pour le Subsidiary Timetable) 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 (03/03/2023) et J-26 (09/06/2023 pour le Principal Timetable), et J-40 (11/08/2023) J-26 (17/11/2023² pour le Subsidiary Timetable). Les nouveaux horaires de service sont publiés à J-26. Si nous ne parvenons pas à trouver des sillons horaires conformes à toutes les demandes d'accès et Rolled Over Access Proposals, nous attribuerons des sillons ferroviaires selon l'ordre de priorité, comme énoncé dans le Code du réseau D4.2.

⁴ Emplacements où tous les trains circulant sur une ligne spécifique ou dans une direction spécifique doivent être chronométrés à cet emplacement.

⁵ Temps exigé de circulation et/ou d'arrêt entre deux points de jalonnement standard ou gares consécutifs, basé sur les caractéristiques de la capacité de remorquage et du poids mené.

⁶ L'écart de planification est l'intervalle de temps minimum prévu entre deux horaires de train successifs à un point de synchronisation spécifique sur la même ligne dans le même sens, de sorte que le second train puisse respecter son STI.

⁷ Laps de temps minimum devant s'écouler entre deux trains lorsqu'un train doit croiser la voie d'un autre. Généralement exigé dans les jonctions et à l'approche de gares majeures (à multiples plateformes).

⁸ L'intervalle de temps minimum admissible entre deux trains qui effectuent des mouvements contradictoires à un point de synchronisation, de sorte que le second train peut atteindre son STI.

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, comprenant les objectifs et considérations ci-dessous, énoncés à la [Partie D, Condition 4.6 du Code du réseau](#) :

- (a) maintenir, développer et améliorer la capacité du réseau ;
- (b) faire en sorte que l'étendue des services reflète la demande ;
- (c) maintenir et améliorer la performance des services ferroviaires ;
- (d) faire en sorte que les trajets soient 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) Le contenu de tout plan à long terme pertinent et de tout calendrier de développement pertinent produit par un Event Steering
- (h) dans la mesure du possible, les sillons internationaux inclus dans les nouveaux horaires de service à J-48 ne doivent pas ensuite être modifiés ;
- (i) réduire l'impact sur l'environnement ;
- (j) aider les exploitants ferroviaires à utiliser leurs actifs de manière efficace ;
- (k) dans la mesure du possible, éviter d'apporter un quelconque changement à un Strategic Train Slot (sillon ferroviaire stratégique), sauf s'il s'agit d'un changement cohérent avec l'objectif du Strategic Path (sillon horaire stratégique) dont le Strategic Train Slot dépend ;

- (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.

4.5.5 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 et constitués 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 1.6](#)).

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

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

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

4.6 Infrastructure saturée

En 2021, nous avons interrogé des acteurs du secteur sur les processus utilisés pour répondre à nos obligations d'identification et de gestion de l'infrastructure saturée. Les réponses obtenues ont été analysées et une mise à jour de l'approche a été publiée aux côtés du présent Document

de référence du réseau, sous la dénomination de [Code of Practice](#) (Code des bonnes pratiques). Un [Registre de l'infrastructure saturée](#) est également maintenu et publié et contiendra les informations les plus récentes sur ces questions.

Il existe actuellement cinq 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.

Les principales contraintes identifiées étaient la lenteur (réversible) de la ligne reliant Bedford à Kettering, la ligne unique entre Kettering et Corby et la portion à double voie sans voie d'évitement entre Kettering et Leicester. Après la livraison réussie des améliorations de l'infrastructure entre Bedford et Corby dans le cadre du programme Midland Main Line, nous avons l'intention de revoir la déclaration d'infrastructure congestionnée avant la fin de 2022.

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.

La restriction de capacité de Reading à Redhill a été atténuée par la mise en place d'une plateforme supplémentaire à la gare de Redhill et par des niveaux de service supérieurs entre Reading et Redhill à partir de septembre 2020. Il existe un plan de mise en œuvre progressive de services accrus entre Reading et Gatwick qui, en cas de réussite, devrait soutenir la révocation de la déclaration d'infrastructure saturée après mai 2023. Des informations supplémentaires sont disponibles dans le Plan stratégique de l'itinéraire [Wessex](#).

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

Cet itinéraire a été désigné infrastructure saturée en avril 2019 d'après les propositions d'accès reçues cette même année.

La principale contrainte identifiée était le « Corridor Castlefield », l'itinéraire entre la gare Deansgate et les quais 13 et 14 de Manchester Piccadilly. Il s'agit d'un point de pincement important sur l'itinéraire en raison du nombre de services différents devant être acheminés sur un tronçon de chemin de fer à deux voies. Cela limite les options d'élaboration des horaires pour la zone et amplifie les retards. Le calendrier de décembre 2022 a maintenant intégré la structure du calendrier du groupe de travail sur le rétablissement de Manchester. Une révision des Timetable Planning Rules est également en cours en ce qui concerne le calendrier de décembre 2023.

West Coast Main Line South Fast Lines (Camden South Junction à Ledburn Junction inclus)

Désignée comme infrastructure saturée avec effet au 11 mai 2020, en partant du principe que toutes les propositions d'accès relatives à la période des horaires de service de décembre 2020 ne seraient pas prises en charge. Des informations supplémentaires sont fournies dans l'[étude des capacités](#) publiée en novembre 2020. L'étude a conclu qu'il ne peut y avoir aucune disponibilité de capacité sur ces lignes sans impact significatif sur les performances et sans réduction de la résilience des

horaires. Un certain nombre de compagnies ferroviaires ont supprimé des services après avoir soumis leurs propositions d'accès à Network Rail, ce qui a entraîné un volume global de services inférieur à celui initialement prévu et modélisé par le Event Steering Group concerné. Des restrictions d'utilisation sont prévues à Londres Euston, ce qui réduira la capacité de la plate-forme, ce qui permettra de réduire le nombre de trains pouvant circuler sur WCML South pendant la durée de ces travaux.

De Wrexham à Bidston

Ce tronçon d'itinéraire a été déclaré « infrastructure saturée » le 1er août 2022, sur la base de l'examen des propositions d'accès reçues pour les périodes d'horaires de décembre 2021 et de mai 2022, que nous n'avons pas pu accueillir. Les principales contraintes ont été identifiées avec l'infrastructure, qui ne se prête pas à un fonctionnement régulier, structuré et mixte. Plus particulièrement, de longs tronçons d'arrêt absolu, une vitesse de circulation lente et un tronçon à ligne unique entre Wrexham Exchange Junction et Wrexham Central limitent la capacité.

East Coast Main Line

Bien que la East Coast Main Line (ECML) n'ait pas été déclarée saturée, elle est soumise à une politique d'accès spéciale. Veuillez consulter la Section 3.2.

La ECML est confrontée à un problème à long terme impliquant des demandes des opérateurs supérieures aux capacités disponibles. Il existe des points de pincement particuliers sur la ECML, y compris Kings Cross, Welwyn, Doncaster et les doubles voies sur les Sections nord. Il y a également eu une augmentation des services de transport de voyageurs pour répondre aux exigences de la franchise (LNER, TPE, GTR), aux directives de l'ORR pour les opérateurs à libre accès et aux demandes de fret concurrentes. Dans le cadre du Plan ferroviaire intégré, un certain nombre d'interventions sont prévues pour fournir une capacité supplémentaire ou améliorer le rendement au nord de York.

Déclarations supplémentaires

Bien qu'il y ait actuellement moins de services ferroviaires opérant sur le réseau qu'avant la Covid-19, les droits d'accès détenus par les opérateurs ont été peu réduits dans l'ensemble. En tant que tel, les demandes supplémentaires de capacité pourraient entraîner une augmentation de l'activité du réseau, ce qui augmenterait la probabilité de déclarations d'infrastructure saturée. Les informations contenues dans cette déclaration sont à jour au moment de leur publication. Nous allons donc évaluer ces déclarations en tenant compte de chaque cycle de planification des horaires. Par conséquent, nous modifierons le Registre des infrastructures encombrées sur notre site Web. Les intervenants du secteur seront informés de manière directe, le cas échéant.

4.7 Transport exceptionnel et transport de marchandises dangereuses

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

Avant toute demande, il est tout d'abord de la responsabilité de l'EF transportant les marchandises concernées de veiller à leur conformité à toutes les réglementations pertinentes, y compris les législations britanniques et européennes. Nous aiderons les nouvelles EF à réunir toutes les évaluations de risque nécessaires et leur prodiguerons nos conseils concernant les itinéraires adaptés. Ce n'est qu'une fois ces évaluations réalisées que l'entreprise peut demander un accès. Vous pouvez également consulter la [Section 4.7](#).

4.8 Règles après l'attribution des sillons

4.8.1 Règles de modification des sillons par le demandeur

Les demandes de transformation des sillons sont régies par la Condition D.3 du [Code du réseau](#) – veuillez vous référer à cette Section pour plus de détails.

4.8.2 Règles de transformation des sillons par le GI

Les demandes de transformation des sillons sont régies par la Condition D.3 du [Code du réseau](#) – veuillez vous référer à cette Section pour plus de détails.

4.8.3 Règles de non-utilisation par le demandeur

La [partie J du Code du réseau](#), intégrée aux contrats-cadre, 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. Ce mécanisme est détaillé dans la Partie J Condition 4 du Code du réseau. 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 J dans sa globalité.

4.8.4 Règles d'annulation par le demandeur

Lorsqu'une EF remplace une autre EF eu égard à la prestation de services de transport de marchandises à destination d'un tiers, un processus dépendant de la [partie J7 du Code du réseau](#) permet l'abandon et la ré-attribution des droits d'accès. Cela reflète le règlement AMR 29.

4.8.5 Programme Better Timetables for Passenger and Freight

Le programme Better Timetables for Passenger and Freight (BTPF) propose que le secteur ait accès à trois nouvelles opportunités par an afin d'apporter des modifications coordonnées aux horaires de travail.

Les futures dates de changement des horaires sont planifiées comme suit :

- 21 mai 2023
- 10 décembre 2023
- 2 juin 2024
- 29 septembre 2024
- 2 février 2025
- 1er juin 2025.

[Informed Traveller](#) La planification à court terme informée des voyageurs demeurera, mais les horaires finalisés et validés seront publiés au TW-8. Cela comprendra la fourniture de nouvelles technologies dans les domaines des systèmes et des outils qui commercialisent et conservent la vente de billets qui doivent être mis à disposition pour la vente au détail à partir de juillet 2022 dans l'ensemble du secteur au TW-12 grâce à l'utilisation des informations de voyage personnalisées. Il est prévu d'établir une nouvelle partie D (du Code du réseau) pour permettre la mise en place du nouvel horaire de travail du 2 juin 2024 conformément aux première et deuxième étapes du BTPF et de faire évoluer le secteur vers un modèle anticipé de « l'état final ».

Les cycles de développement pour mai 2023, décembre 2023 et juin 2024 sont les suivants :

Mai 2023

- 23 septembre 2022 (J-34) - Offre des opérateurs à Network Rail
- 9 décembre 2022 (J-23) – NR offre de nouveaux horaires de service
- 23 décembre 2022 (J-21) - Réponses de l'offre de l'opérateur
- 6 janvier 2023 (J-19) – Rafraîchir l'offre de NR et de la fin de la période d'appel
- L'horaire commence le 21 mai 2023
- L'horaire se termine le 9 décembre 2023

Décembre 2023

- 14 avril 2023 (D-34) – Offre des opérateurs à Network Rail
- 23 juin 2023 (J-23) – NR offre de nouveaux horaires de service
- 14 juillet 2023 (J-21) - Réponses de l'offre de l'opérateur
- 28 juillet 2023 (J-19) – Rafraîchir l'offre de NR et de la fin de la période d'appel
- L'horaire commence le 10 décembre 2023
- L'horaire se termine le 1er juin 2024

Juin 2024

Première utilisation du nouveau processus BTPF intérimaire (si approuvé à la fois par le CRC et l'ORR) et le secteur qui respecte à nouveau les clauses contractuelles relatives aux délais de développement.

- 20 octobre 2023 (D-32) – Offre des opérateurs à Network Rail
- 29 décembre 2023 (J-22) – NR offre de nouveaux horaires de service
- 12 janvier 2024 (J-20) - Réponses de l'offre de l'opérateur
- 26 janvier 2024 (J-18) – Rafraîchir l'offre de NR et de la fin de la période d'appel
- L'horaire commence le 2 juin 2024

- L'horaire se termine le 28 septembre 2024

Chapitre 5 - Services et redevances

5.1 Introduction

Ce chapitre établit les principes de tarification actuels pour l'accès au réseau ferré principal.

Les segments de marché ci-dessous font écho au 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
- services d'affrètement
- le fret (segmenté par marchandise).

5.2 Principes de tarification

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 couvrant la période du 1er avril 2019 au 31 mars 2024.

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 les Access, Management and Licensing Regulations contrôlera cette liste. L'ORR résume les décisions prises dans le cadre du processus d'évaluation périodique 2018 sur les redevances et les incitations dans un [document complémentaire de la Résolution définitive](#). Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le secteur tout au long du processus de la PR18, 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 différentes redevances abordées ci-dessous ont été élaborées pour la CP6, cette période s'étendant du 1er avril 2019 au 31 mars 2024.

Notation de crédit

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

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

5.3 Paquet d'accès minimum et redevances

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 :

- 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 détail ci-dessous.

Ces redevances d'accès s'appuient sur le paquet d'accès minimum et les Access and Management Regulations, comme indiqué ci-dessous.

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.

Vous trouverez de plus amples informations sur les redevances d'accès et les catalogues de tarifs de la CP6 sur [notre site Internet](#).

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](#).

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

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 7.3.2.5](#).

Redevances d'accès aux voies

Cette Section détaille les redevances d'accès aux voies, y compris celles qui rentrent dans le Minimum Access Package, que nous percevons de la part des EF.

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

Redevance d'utilisation variable

L'objectif de la redevance d'utilisation variable est de nous permettre d'amortir les coûts d'exploitation, d'entretien et de rénovation qui fluctuent en fonction du trafic. En termes économiques, elle reflète le coût marginal à court terme et ne reflète donc pas le coût de la mise à disposition ou de la modification du potentiel ou des capacités du réseau. La redevance d'utilisation variable est payée par les EF franchisées d'affrètement, 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.

Plus la charge par essieu, la vitesse, la masse non suspendue et la rigidité du lacet d'un véhicule sont élevées, plus l'usure du véhicule est importante pour le réseau. 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 sous forme de taux nationaux uniformes.

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, un ajustement supplémentaire est effectué afin de refléter la « bonne adaptabilité » de la suspension des wagons destinés au fret sur la voie. Le but de cet ajustement est de promouvoir l'utilisation de types de suspension bien adaptés à la voie, ce qui permettra de réduire les coûts d'infrastructure.

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
- minerais 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 annuellement 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 payable 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 fixée au début de la période de contrôle, puis augmentée annuellement conformément à 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.

Le calcul de la redevance de traction électrique modélisée est effectué en multipliant le nombre de trains-milles électrifiés par le taux de consommation modélisé et le tarif de l'électricité correspondants.

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 entreprises ferroviaires de payer leur utilisation exacte de courant de traction, en fonction de leurs données de consommation de courant de traction, plutôt que des taux de consommation de courant de traction modélisés.

La formule suivante définit la mesure de la redevance pour le courant de traction :

Frais EC4T (pence) = [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 pour le courant 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 facturées selon la mesure OTM ne participent pas au rapprochement des volumes Network Rail et les EF modélisées participent au rapprochement des volumes. Ce rapprochement nous sert ensuite à calculer des remises ou des frais supplémentaires qui devraient être 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 une régularisation des coûts. Cela permet de faire correspondre les tarifs de l'électricité facturés au coût réel. La régularisation des coûts garantit 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 CA/diesel sur une infrastructure en CA seront considérés comme utilisant l'alimentation en CA). 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 pour le courant de traction, veuillez vous référer aux [Traction Electricity Rules](#) (Réglementations relatives au courant de traction).

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

La 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, les Access, Management and Licensing Regulations, cette redevance est uniquement facturée pour les segments du marché que l'ORR considère comme étant 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 fixée au début de la période de contrôle, puis augmentée annuellement conformément à l'indice des prix à la consommation.

Les suppléments à la redevance d'accès

Les suppléments à la redevance d'accès, payables par des franchisés et certaines EF de libre accès, répondent au coût incombant à Network Rail pour compenser les perturbations provoquées par un volume optimal d'occupations (ou restrictions d'utilisation) sur le réseau ferré.

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 fixés au début de la période de contrôle, puis augmentés annuellement conformément à l'indice des prix à la consommation.

La redevance fixe d'accès aux voies

L'objectif de la redevance fixe d'accès aux voies est de reconstituer nos fonds résiduels après avoir pris en compte les revenus prévisionnels de la redevance variable d'accès aux voies, de la redevance à long terme pour les gares, des subventions du réseau et des autres revenus de redevance unique (p. ex. : les revenus que nous percevons d'autres sources, telles que des biens immobiliers). La redevance fixe d'accès aux voies est payable par les EF de transport de voyageurs franchisées sur une base calculée par exploitant.

La redevance fixe d'accès aux voies est calculée de la façon suivante : il s'agit d'attribuer nos besoins en revenus nets aux itinéraires, puis de diviser ces coûts entre les EF de transport de voyageurs franchisées 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 1 de nos [principales hypothèses](#).

La redevance fixe d'accès aux voies est établie pour cinq ans et est payable en plusieurs acomptes. 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.

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 par 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 avant le début de l'année. 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 £). Cependant, en raison des effets de la COVID-19 sur le nombre de trains qui circulent (et des difficultés à prévoir le nombre de trains qui circuleront pour le reste de la CP6), l'ORR a décidé de suspendre ce nettoyage pour le reste de la CP6.

Redevances pour les frais d'infrastructure

Des redevances pour les frais d'infrastructure peuvent être payables pour certains services en libre accès. 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 », pour les Sections du service qui sont classées comme « interurbaines ». Un service (ou une partie d'un service) se trouve dans le segment de marché interurbain s'il répond aux critères suivants :

- au moins une des gares desservies a une moyenne annuelle d'entrées/sorties supérieure à 15 millions de voyageurs par an¹⁰ ou la gare desservie se trouve à moins de 2 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 voyageurs par an¹¹ ou se trouvant à moins de 3,2 miles d'une gare qui répond à ce seuil de demande ; et
- et deux des gares desservies répondant aux seuils de demande ci-dessus, ou à moins de deux miles des gares répondant aux seuils de demande ci-dessus, sont distantes d'au moins 40 miles.

Les services en libre accès existants (c.à-d. les services en libre accès qui existaient avant le début de la période de contrôle 6) qui fonctionnent 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 :

9 Le nouvel entrant est défini ici : Annexe B, p. 52-53, Décision définitive de l'examen périodique 2018 : *Document supplémentaire – Frais et incitations : Conclusions sur les frais d'infrastructure*, Office of Rail and Road, octobre 2018. Vous pouvez y accéder [ici](#).

10 Sur la base de la moyenne quinquennale des entrées/sorties de gare entre 2013-2014 et 2017-2018. Calcul de l'ORR. Estimation de l'utilisation de la gare, Steer Group, décembre 2018. Vous pouvez y accéder [ici](#).

11 Calcul de l'ORR. Estimation de l'utilisation de la gare, Steer Group, décembre 2018. Vous pouvez y accéder [ici](#).

- 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. Le tableau 2.1 du document intitulé « [Conclusions concernant la mise en œuvre de la redevance pour les frais d'infrastructure en libre accès](#) » contient des informations détaillées sur la mise en place progressive de ces redevances.

La redevance pour les frais d'infrastructure en libre accès a été fixée à 4 £/mile de voie pour les prix 2017/18 et 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 puis ajoutées au contrat d'accès aux voies de l'EF concernée.

La redevance de rareté

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

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 pour les sites et l'offre de services.

Selon ces règlements, nous pouvons appliquer les redevances suivantes :

- La redevance à long terme pour les gares
- La redevance pour les dépôts
- Les dépenses autorisées (QX ou Qualifying Expenditure)
- La redevance du site
- Le loyer.

Prestations de services

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. Les redevances de gare sont généralement recouvrées par le propriétaire des installations de la gare (Station Facility Owner ou SFO) au moyen d'une transmission des redevances à long terme aux exploitants qui utilisent ses gares sur la base de la fréquence d'utilisation (ou un critère similaire). Les

opérateurs qui ne dépendent pas des gares (par exemple les opérateurs de fret) ne paient pas de redevance de gare.

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 pour les 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 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. Elles 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 pour chaque gare gérée est égale à la prévision des dépenses MRR à long terme en 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.
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 au début de la période de contrôle et augmentées annuellement conformément à l'indice des prix à la consommation.

Redevance relative aux installations présentes en gare

La redevance relative aux installations compense les coûts de toute amélioration de certaines gares historiques financée par Network Rail à la demande d'un exploitant ou d'un utilisateur. De tels arrangements ne sont plus disponibles pour de nouvelles améliorations.

Loyer des gares

Les exploitants de gare doivent verser le loyer à Network Rail pour les gares qu'elle possède, selon les conditions de la location de la gare ; il n'est pas réglementé par l'ORR. Toutefois, comme il est intégré au Other Single Till Income (autres revenus de redevance unique), l'ORR analyse nos revenus présumés, dérivés de la location de sites, lors de l'examen périodique.

Le loyer fournit à Network Rail, propriétaire de l'actif, une part des revenus touchés par l'exploitant et provenant des activités commerciales de la gare telles que les commerces et la publicité.

Bien que le loyer soit indexé sur l'indice des prix de détail, il n'existe aucun processus officiel de révision ou de nouveau calcul du loyer permettant de répercuter les variations du niveau de l'activité commerciale ou la croissance des revenus dans les gares.

Dépenses autorisées (Qualifying Expenditure ou QX) des gares

Les QX couvrent les coûts d'exploitation des services disponibles dans les gares gérées, telles que le nettoyage de la gare, la collecte et le traitement des déchets, l'assurance, les services publics et la mise à disposition de personnel compétent et correctement formé. Ces dépenses comprennent un élément fixe négocié avec les EF pour la période de contrôle et un élément de frais de gestion, prélevé en pourcentage de la redevance QX fixée et couvrant les coûts centraux indirects dus au fonctionnement des gares gérées. Les frais de gestion QX comprennent aussi un bénéfice, ayant pour but de couvrir le risque financier associé à l'offre de services adaptés aux dépenses autorisées dans les gares gérées sur la base d'un accord ferme. L'ORR ne réglemente que les frais de gestion dans le cadre des dépenses autorisées.

Les QX sont fixées pour cinq ans et la redevance varie chaque année selon un objectif de rendement établi pour chaque gare (le cas échéant). Le but est de fournir aux EF une garantie sur le montant qu'elles paieront sur une période de cinq ans et d'encourager Network Rail à améliorer son rapport coûts/avantages sur les services offerts et contractés auprès de tierces parties dans les gares gérées.

Lorsque les exploitants ferroviaires occupent exclusivement un certain espace dans une gare gérée, cette occupation peut être soumise à des locations individuelles. Les redevances comprises dans ces locations ne sont pas réglementées. Une redevance supplémentaire peut être facturée si une EF exige des services spécifiques.

La 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.

La redevance environnementale

Les redevances d'accès aux voies britanniques n'incluent pas de redevances environnementales. Aucun programme visant à réduire directement les redevances d'accès afin de tenir compte des avantages environnementaux du rail n'a été mis en place en Grande-Bretagne. Toutefois, les sites Internet du [Department for Transport \(ministère des](#)

[Transports britannique\)](#) et du [Transport Scotland \(ministère des Transports écossais\)](#) présentent les subventions (comme le programme de subvention Mode Shift Revenue Support (MSRS)) 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.

5.4 Services et redevances supplémentaires

Les services supplémentaires 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](#)

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 3](#)).

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.

Services pour le transport exceptionnel et les 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 4.7](#).

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

Paul Ashton

Responsable de la sécurité opérationnelle et de l'assurance

Network Rail

The Quadrant:MK, Elder Gate, Milton Keynes, MK9 1EN

E-mail : Paul.Ashton2@networkrail.co.uk

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 et redevances 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 5.2](#). 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.

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 2.3.12](#) est principalement destinée aux activités contenues dans le paquet minimum d'accès.

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).

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.

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 2.3.3](#)), 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.

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 sites raccordés ([Section 5.3](#)) pour en savoir plus.

5.6 Sanctions financières et incitations

5.6.1 Sanctions pour modification de sillon

À l'heure actuelle, aucune sanction ou redevance n'est perçue pour les modifications de sillon.

5.6.2 Sanctions pour transformation de sillon

À l'heure actuelle, aucune sanction ou redevance n'est perçue pour les transformations de sillon.

5.6.3 Sanctions pour non-utilisation

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.

5.6.4 Sanctions pour annulation de sillon

À l'heure actuelle, aucune sanction ou redevance n'est perçue pour les annulations de sillon. Toutefois, dans le cadre du système de performance actuel du secteur actuel, un exploitant devra verser certains montants s'il provoque un retard ou annule un train, dans la mesure où cela aurait des conséquences sur les services d'autres exploitants. Voir la Section 5.7 ci-dessous pour plus d'informations.

5.6.5 Incitations/Remises

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.

5.7 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 3.3.2](#)) 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 des paiements sont effectués par l'une des parties si l'EF ou Network Rail provoquent des retards supérieurs à leurs niveaux de référence respectifs. Les paiements sont reçus lorsque les retards causés par une partie donnée sont inférieurs au niveau de référence.

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, 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, et est commun à toutes les EF de fret.

Alors que les EF franchisées peuvent être encouragées à améliorer leurs propres performances 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. Les EF de fret et d'affrètement paient

pour les perturbations réelles qu'elles causent aux autres exploitants, tandis que les EF de transport de voyageurs paient un montant fixe et estimé en fonction des perturbations causées à leurs propres services. Cela signifie que les EF de transport de voyageurs pourraient payer pour des perturbations inférieures ou supérieures à celles qu'elles provoquent réellement, ce qui 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 aussi des plafonds d'incidents annuels qui limitent leur responsabilité au sein du programme d'amélioration du 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 de fret (Annexe 8). 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](#).

5.8 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).

5.9 Dispositions de facturation

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

Chapitre 6 - Exploitation

6.1 Introduction

Ce chapitre définit des règles concernant les obligations à suivre pour les activités de train et d'aiguillage.

6.2 Règles opérationnelles

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

Les Railway Group Standards (RGS) 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 Railway Group Standards. 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 au secteur 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 (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 NTSN 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 NTSN, de la fermeture de points des NTSN 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)

[The 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 NTSN. » Une copie de toutes les RGS se trouve dans le [catalogue des normes \(Standards Catalogue\)](#) 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 géographique¹² 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 »

Région	Couverture de l'itinéraire
Est	L'Anglie, les West Midlands, le Nord-Est, la côte est

Le Nord-Ouest et le	Le Nord-Ouest, le Centre, la côte ouest
l'Écosse ;	l'Écosse ;
Sud	Kent, Wessex, Sussex, NR High Speed
Le Pays de Galles et	Le Pays de Galles et l'Ouest

6.3 Mesures opérationnelles

6.3.1 Principes

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.

6.3.2 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

¹²Les activités de Network Rail sont regroupées par régions d'itinéraires, comme le montre le tableau.

l'ORR. Les dispositions sont régies par le [Railway Operational Code de la partie H du Code du réseau](#) – veuillez vous référer à [la Section 3.2.1](#).

6.3.3 Perturbations

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 \(Code opérationnel ferroviaire\) dans la partie H du Code du réseau](#) – veuillez vous référer à la [Section 3.2.1](#).

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.

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.

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.

6.4 Outils de surveillance et d'informations sur les trains

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

PCS est une application Internet fournie par RNE aux GI, OA, CFF, EF et autres entreprises candidates, prenant en charge les processus de communication et de coordination pour les demandes de sillons horaires internationaux et les offres de sillons horaires. En outre, le PCS aide les entreprises ferroviaires et les candidats dans leur travail de pré-coordination portant sur l'étude des voies ferroviaires et les demandes de sillons horaires ferroviaires internationaux. Notre système national est lié au Path Coordination System de RNE.

RNE dispose d'une plateforme d'intégration PCS IP, un nouvel outil de communication directe entre le PCS et les systèmes nationaux des entreprises ferroviaires et GI/OR, permettant des échanges de données dans les deux sens. Ce module élimine l'un des plus gros obstacles à l'utilisation de PCS dans le secteur du fret : les EF et les GI/OA n'ont plus à fournir deux fois les mêmes informations à propos d'une demande de voie ferrée internationale (une première fois dans le système national, et une deuxième dans PCS), et il est désormais possible de synchroniser

automatiquement les données de la demande de voie ferrée internationale entre les systèmes nationaux et PCS.

En novembre 2013, PCS était sur le point de devenir l'outil de gestion (publication, demande et attribution) des sillons préétablis, conformément au Règlement 913/2010. Dans l'intervalle, l'expérience des EF, GI et CFF permet d'améliorer le système en permanence, et d'offrir un processus des sillons préétablis pour les trains de fret plus rapide et plus souple.

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

Charging Information System ou cis (anciennement EICIS)

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

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

Pour de plus amples informations, consultez le site Web <https://cis.rne.eu/> ou écrivez au centre d'assistance à l'adresse suivante : 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 en temps réel sur les trains internationaux. Les données pertinentes sont obtenues directement à partir des systèmes 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 au 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. Des informations supplémentaires sont disponibles à l'adresse suivante : <http://tis.rne.eu>.

Chapitre 7 - Installations dédiées aux prestations de services

7.1 Introduction

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.

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 document concerne uniquement les installations dédiées aux prestations de services Network Rail. Il 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.

7.2 Présentation des infrastructures de service

Les informations fournies dans cette Section correspondent aux dispositions de l'article 4 du règlement 2017/2177.

Informations sur les installations dédiées aux prestations de services

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'installations 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 raccordées 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

7.3 Infrastructures de service gérées par le Gestionnaire de l'infrastructure

7.3.1 Dispositions communes

Toutes les dispositions décrites dans les Sections ci-dessous sont spécifiques à l'infrastructure de service particulière décrite.

7.3.2 Gares de voyageurs

7.3.2.1 Informations d'ordre général

Nous gérons 20 gares sur le réseau, dont la liste figure sur [notre site Internet](#).

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 20 gares exploitées par nous-mêmes et, autrement, l'EF concernée). 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.

7.3.2.2 Services

Des informations sur les installations des 20 gares que nous gérons (dont une liste figure à [la Section 2.3.3](#)) sont disponibles sur [notre site Internet](#).

7.3.2.3 Description des infrastructures de services

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

7.3.2.4 Redevances

Des détails sur les redevances figurent dans le [Document de référence des infrastructures de services](#).

7.3.2.5 Conditions d'accès

Veuillez vous référer au [chapitre 3](#) pour plus d'informations sur les conditions d'accès.

7.3.2.6 Attribution de la capacité

Les hauteurs de plateforme dans toutes les gares du réseau ferré principal de la 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 3.4.1](#) et des informations détaillées sur l'infrastructure figurent dans la Sectional Appendix (Annexe régionale), décrite à la [Section 2.3](#).

7.3.3 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 Facilities](#).

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

7.3.4 Gares de triage et installation de formation des trains (dont les installations d'aiguillage)

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

- Carlisle Kingmoor Yard
- Ipswich Nodal Yard
- Wembley WEFOC Nodal Yard
- Doncaster Up Decoy Yard.

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](#).

7.3.5 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.

7.3.6 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 léger¹³ sont considérés comme des sites distincts. Si une EF a besoin d'accéder à une gare ou à un dépôt d'entretien léger, elle devra conclure un contrat d'accès avec le propriétaire du site, tel que le précise la [Section 3.2](#). L'exploitant d'un dépôt est appelé propriétaire du site de dépôt. Bien que nous soyons le propriétaire de la plupart des dépôts d'entretien léger en Grande-Bretagne, nous ne les exploitons pas.

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

En vertu de la loi Railways Act 1993, les EF et autres entreprises peuvent uniquement conclure un contrat avec le propriétaire des installations 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 ne parviennent pas à s'entendre sur les conditions d'un contrat, ou d'un amendement ultérieur lorsque le candidat cherche

à élargir son accès au réseau, Il peut être demandé à l'ORR d'exiger du propriétaire des installations qu'il conclue le contrat ou le modifie tel que l'ORR le demandera.

7.3.7 Autres installations techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage

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.

Une liste des installations et de leur localisation se trouve sur [notre site Internet](#).

¹³ Les « services d'entretien légers » sont définis dans la Section 82(2) du Railways Act 1993 comme des services correspondant aux descriptions suivantes :

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

(b) la réalisation/l'exécution de tâches d'entretien sur des locomotives ou tout autre matériel roulant, normalement effectuées à intervalles réguliers de douze mois ou moins afin de préparer les locomotives ou le reste du matériel roulant pour le service.

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 informer 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 limiter la vitesse de ce train temporairement, conformément à la norme.

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.

Une liste des installations et de leur localisation se trouve 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 à la [Section 7.3.6](#).

7.3.8 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 Facilities](#) ou dans notre [liste informative sur les prestataires de services](#). Le portail de Rail Facilities fournit également un accès rapide à l'information sur tous

les types d'installations ferroviaires, en particulier les installations de fret ferroviaire.

7.3.9 Sites de relève

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.

7.3.10 Sites de ravitaillement en carburant

Des sites de ravitaillement en carburant peuvent être mis à disposition par les exploitants de dépôts d'entretien léger (cf. [Section 7.3.6](#)), mais nous ne les fournissons pas de manière directe.

Glossaire

Abréviations

OA	Organismes d'attribution	GIE	Gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européennes
CAS	Certification Scheme for Telecommunications (Programme de certification des télécommunications)	ELMTREE	Exceptional Load Management Tool and Routing Enquiry Engine (Outil de gestion des chargements exceptionnels et dispositif de demande d'itinéraire)
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 NTSN ATF, qui devraient être réemployés pour les NTSN ATF.	EMU	Electric Multiple Unit (Unité électrique multiple)
CoE (CdE)	Calendrier des événements	EPS	Enhanced Permissible Speed (vitesse améliorée autorisée)
C-OSS	Guichet unique du corridor de fret ferroviaire de la Mer du Nord et de la Méditerranée	ERA	European Union Agency for Railways (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
COTS (étagère)	Commercial Off The Shelf (Produits commerciaux sur étagère)	ESG	Event Steering Group (Groupe directeur des événements)
CRE	Responsable des relations clients	FOC	Freight train Operating Company (société exploitante ferroviaire du fret)
CSM RA	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques	FTLB	Freight Train Load Book (Registre des charges des trains de fret)
DfT	Ministère des Transports	GB	Grande-Bretagne
DEMU	Diesel Electric Multiple Unit (Unité électrique et diesel multiple)	GPRS	General Packet Radio Services
DMU	Diesel Multiple Unit (Unité diesel multiple)	GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (Standard européen de télécommunication ferroviaire)
ECE	Entité chargée de l'entretien	GTR	Gatwick Thameslink Railway
		TGV	Train à grande vitesse
		ICC	Infrastructure Control Centre (centre de contrôle de l'infrastructure)
		GI	Gestionnaire de l'infrastructure

DEL	Dépôt d'entretien léger	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)
LNER	London North Eastern Railway	RNE	RailNetEurope
LTPP	Long Term Planning Process (Processus de planification sur le long terme)	RSSB	Rail Safety and Standards Board Limited (comité pour la sécurité et les normes ferroviaires)
MU	Multiple Unit (unité multiple)	RU	Entreprise ferroviaire
NESA	National Electronic Sectional Appendix (Annexe régionale numérique nationale)	RUS	Route Utilisation Strategy (stratégie d'utilisation des itinéraires)
NTSN	National Technical Specification Notice	SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition (système de contrôle et d'acquisition de données)
RNV	Registre national des véhicules	SNRP	Statement of National Regulatory Provisions (Document de référence des dispositions réglementaires nationales)
OLE	Overhead Line Equipment (caténaire d'alimentation)	SP	Sprinter, famille d'éléments automoteurs diesel
ORR	Office of Rail and Road (Office de réglementation des chemins de fer)	TAC	Track Access Contract (contrat d'accès aux voies)
OSS	One Stop Shop (guichet unique)	TAF NTSN	Telematics Applications Freight (applications télématiques au service du fret) – National Technical Specification Notices
PAP	Trajet pré-arrangé pour le fret international sur le réseau ferroviaire européen par un corridor de fret ferroviaire et exploité par ce dernier.	TAP NTSN	Telematics Applications Passenger (applications télématiques au service des passagers) – National Technical Specification Notices
RDG	Rail Delivery Group (organisme de coopération ferroviaire)		
REP	Rail Environment Policy		
RFC	Rail Freight Corridor (Corridor de fret ferroviaire)		
RGS	Railway Group Standards (normes du groupe ferroviaire)		
RINF	Register of Infrastructure (Registre de l'infrastructure)		
ROC	Railway Operational Code (code opérationnel ferroviaire)		

TCAG Timetable Change Assurance Group (groupe d'assurance dédié aux changements d'horaires)

TfL Transport for London (service des transports londoniens)

TfW Transport for Wales (ministère des Transports gallois)

TM Traffic Management (gestion du trafic)

TOC Train Operating Company (société ferroviaire généralement impliquée dans le transport de voyageurs)

TOPS Total Operations Processing System (système de traitement des activités des trains)

TPE TransPennine Express

TPH Trains par heure

TRUST Système de circulation des trains sur le TOPS

TS Transport Scotland

UHF Ultra High Frequency (ultra haute fréquence)

UIC International Union of Railways (union internationale ferroviaire)

Expressions utilisées

Règlement 2019

[The Railways \(Access, Management and Licensing of Railway Undertakings\) \(Amendment\) Regulations 2019 ou Réglementations ferroviaires relatives à l'accès, à la gestion et aux licences des entreprises ferroviaires 2019.](#)

Access and Management Regulations (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).

La réglementation régissant l'accès, la gestion et l'octroi de licences (The Access, Management and Licensing Regulations) a été modifiée en 2019 par les Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) (Amendment) Regulations 2019 ou Réglementations ferroviaires relatives à l'accès, à la gestion et aux licences des entreprises ferroviaires 2019.

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

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

Contrat 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

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 contrats-cadre sont précisées à la [Partie J du Code du réseau](#). Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet à [la Section 3.3.1](#).

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

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) (tel qu'amendé), décret d'application de plusieurs Directives européennes qui 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, ainsi que le Statement of National Regulatory Provisions ou SNRP (Document de référence des dispositions réglementaires nationales) disponibles sur :

<https://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 du présent 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 5.3](#).

Notified National Technical Rules (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.

Normes (d'entreprise) de Network Rail

Network Rail Standards : terme 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 National Technical Specification Notices (NTSN), à la législation nationale et aux Railway Group Standards. Veuillez consulter l'adresse suivante : <http://uk.ihs.com/products/standards/network-rail-company-standards.html>

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

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

Charte des voyageurs

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

Principal Timetable (Horaires de service principaux)

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

Railway Group Standards (RGS)

Publié par le RSSB, les [Railway Group Standards \(Normes du groupe ferroviaire\)](#) sont des documents techniques et opérationnels dont l'objectif est de fournir un cadre pour une gestion des risques sûre, dans les domaines d'interface/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)

Les données spécifiées par le registre de l'infrastructure [règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission] peuvent être utilisées à des fins de planification de la conception de nouveaux trains et du développement d'itinéraires avant le commencement de l'activité. Chaque propriétaire d'infrastructure est responsable de la mise à disposition des informations spécifiées par la spécification de données RINF dans un délai de 28 jours à compter d'une demande d'autorisation d'un demandeur en vertu du RIR2011 ou d'un organisme agréé.

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 2.3](#).

Prestataire de service

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

Gare

Lieu où le train s'arrête, où le chargement et le déchargement sont réalisés et où une aide peut être apportée, conformément au Railways Act 1993.

Contrat d'accès aux gares

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

Subsidiary Timetable (Horaires de service secondaire)

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

Timetable Change Assurance Group (groupe d'assurance dédié aux changements d'horaires)

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

Timetable Change Risk Assessment Group (groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires)

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

Timetable Planning Rules (Règles de planification des horaires)

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

Total Operations Processing System (système de traitement des activités des trains)

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 du présent 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 par Network Rail (en respectant les règles établies dans le Code du réseau).

Transport Scotland

Transport Scotland est une agence exécutive du gouvernement écossais, directement responsable devant les ministres écossais.

[Transport Scotland](#) cherche à mettre en place un système de transport sûr, efficace, rentable et durable qui profitera à la population écossaise.

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 4.5.1.](#)

Annexe 1 - Déclivités des capacités des itinéraires



Annexe 2 - Échéancier de l'établissement des horaires

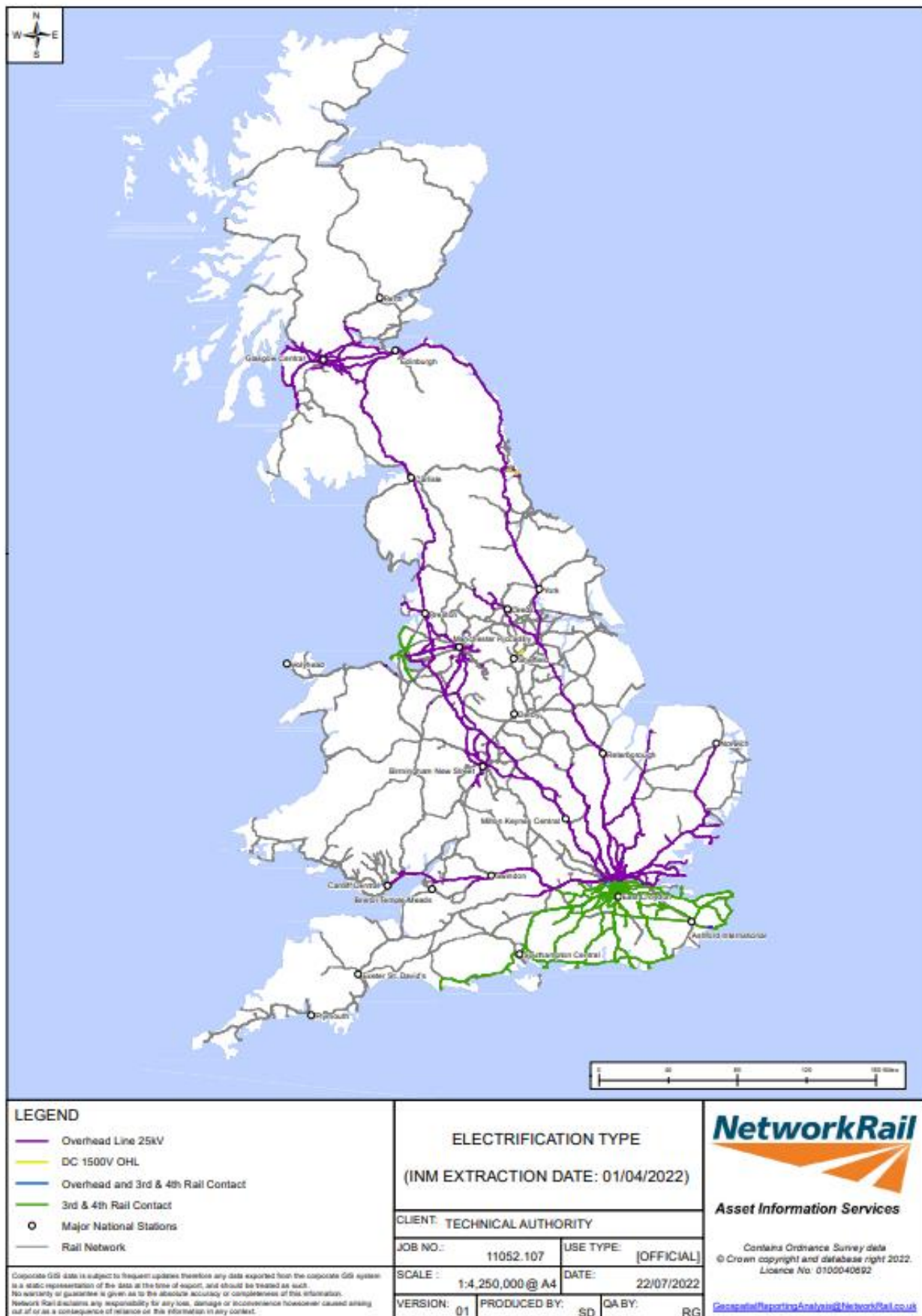
	Horaires 2023	
Dates pour l'élaboration des horaires	Changement majeur	Changement secondaire
J73 – Notification officielle des dates du processus	15/07/2022	
Révision des Timetable Planning Rules (règles de planification des horaires)		
J-64 - Début de la consultation de NR concernant les changements aux règles proposés	16/09/2022	24/02/2023
J64 TCRAG - Début - Identification des dangers liés au plan ferroviaire (TP-HAZID)	16/09/2022	24/02/2023
J-60 - Fin de la consultation de NR concernant les propositions de changements des règles	14/10/2022	24/03/2023
Règles de planification des publications	14/10/2022	24/03/2023
J-59 – Publication d'une « ébauche des règles » (V1/V3)	21/10/2022	31/03/2023
J-56 TCRAG - Fin - Identification des dangers liés au plan ferroviaire	11/11/2022	21/04/2023
J55 - TCRAG - Début de l'évaluation/atténuation du plan ferroviaire	18/11/2022	28/04/2023
J54 – Réception de la réponse de l'exploitant à l'ébauche des règles	25/11/2022	05/05/2023
J-54 à J-44 – NR examine la réponse de l'exploitant		
Règles de planification des publications	27/01/2023	07/07/2023
J-44 – Publication des « règles finales » (V2/V4)	03/02/2023	14/07/2023
J41 – Fin de la période d'appel relative à la version finale des règles	24/02/2023	04/08/2023
Période de consultation initiale		
J64 – Publication de l'ébauche du Calendrier des événements (CdE)	16/09/2022	24/02/2023
J-45 – Publication du Strategic Capacity Statement (Déclaration de capacité stratégique)	27/01/2023	07/07/2023
J55 – Notification par les participants au processus d'établissement des horaires des modifications majeures apportées aux horaires	18/11/2022	28/04/2023
J55 – Début de la période de consultation initiale	18/11/2022	28/04/2023
J54 – Publication de la version finale du CdE	25/11/2022	05/05/2023

J-45 – Fourniture par NR d'une copie de la « Prior Working Timetable » (Anciens horaires de service)	27/01/2023	07/07/2023
J48 – Notification des sillons internationaux provisoires	06/01/2023	S/O
J40 – Date prioritaire	03/03/2023	11/08/2023

Période de préparation des horaires		
J40 – début de la Période de préparation des horaires	03/03/2023	11/08/2023
J-38 - TCRAg - Fin de l'évaluation/atténuation du plan ferroviaire	17/03/2023	25/08/2023
J-37 - TCRAg - Début de l'évaluation des risques liés au plan ferroviaire - (TP-REP)	24/03/2023	01/09/2023
J-33 - TCRAg - Fin de l'évaluation des risques liés au plan ferroviaire - (TP-REP)	21/04/2023	30/09/2022
J-32 - TCRAg - Début du Timetable Change Assurance Group (groupe d'assurance dédié aux changements d'horaires) (TP-RAP)	28/04/2023	06/10/2023
J-30 - TCRAg - Fin du Timetable Change Assurance Group (groupe d'assurance dédié aux changements des horaires) (TP-RAP)	12/05/2023	20/10/2023
J26 – Publication des nouveaux horaires par NR	09/06/2023	17/11/2023
Nouvel horaire de service et fichiers de système associés disponibles pour l'ATOC	09/06/2023	17/11/2023
Réponses de l'exploitant aux nouveaux horaires	23/06/2023	01/12/2023
J22 – Fin de la période d'appel relative aux nouveaux horaires de service	07/07/2023	15/12/2023
J-15 - Fin du processus de briefing sur les horaires	25/08/2023	02/02/2024
J-14 - Données électroniques CIF disponibles	01/09/2023	09/02/2024
J9 –Extrait des horaires pour édition NRT	06/10/2023	15/03/2024
J8 –Dates des horaires de jour correspondantes proposées aux exploitants	13/10/2023	22/03/2024
J-4 - Données NRT envoyées aux éditeurs	10/11/2023	19/04/2024
Date d'entrée en vigueur des nouveaux horaires	10/12/2023	19/05/2024
Date de fin des horaires	18/05/2024	14/12/2024

Remarque : Les dates de changement sont basées sur la date de modification principale, à savoir le dimanche suivant le 2e samedi de décembre, et la modification secondaire au 3e dimanche de mai. Les dates de modification des horaires utilisées pour calculer les dates de développement sont indiquées dans l'onglet « Dates de changement » CP5. La modification des dates de début et de fin indiquées dans l'onglet « Dates de changement » modifiera ensuite les dates de développement.

Annexe 3 - Étendue du système d'électrification du



réseau