



Heathrow Airport Ltd – Document de référence du réseau

Exercice se terminant le 31 décembre
2024

Table des matières

Glossaire	4
1 Généralités	7
1.1 Informations sur la société	7
1.1.1 Infrastructure	7
1.1.2 Les systèmes du réseau HAL	8
1.1.3 Services actuels	8
1.2 Objectif du document de référence du réseau	8
1.3 Aspects juridiques	9
1.3.1 Cadre juridique	9
1.3.2 Statut et responsabilité	9
1.3.3 Procédure d'appel	9
1.4 Structure du document de référence du réseau	10
1.5 Période de validité, mise à jour et publication	10
1.5.1 Période de validité.....	10
1.5.2 Processus de mise à jour	10
1.6 Contact et détails complémentaires.....	10
1.7 RailNetEurope et la coopération internationale	10
2 Infrastructure	11
2.1 Introduction.....	11
2.2 Étendue de l'infrastructure HAL.....	11
2.3 Description de l'infrastructure HAL	11
2.3.1 Tunnels ferroviaires	11
2.3.2 Stations ferroviaires	12
2.3.3 Centres de contrôle ferroviaire.....	12
2.3.4 Jauge de chargement.....	12
2.3.5 Signalisation	12
2.3.6 Systèmes de communication	13
2.3.7 Disponibilité de l'infrastructure HAL.....	13
2.3.8 Connexion au réseau	13
2.4 Investissements et améliorations de l'infrastructure HAL	13
3 Conditions d'accès	13
3.1 Introduction	13
3.2 Exigences générales d'accès	13
3.2.1 Conditions d'accès à l'infrastructure HAL	14
3.2.2 Conditions d'inclusion dans le processus de calendrier horaire	15
3.2.3 Licences	15

3.2.4	Certificat de sécurité	15
3.2.5	Assurance	15
3.3	Accords contractuels	15
3.3.1	Contrats d'accès	16
3.3.2	Code du réseau HAL	16
3.4	Exigences d'accès spécifiques	16
3.4.1	Acceptation du matériel roulant	16
3.4.2	Panel d'examen HAL de l'assurance	17
3.5	Règles opérationnelles	16
3.5.1	Déclaration d'accès technique.....	17
3.5.2	Déclaration-cadre de capacité.....	17
3.5.3	Règles de planification des calendriers horaires	17
3.5.4	Code d'exploitation ferroviaire et plan d'urgence d'Heathrow	17
3.5.5	Normes et règles ferroviaires d'Heathrow	18
4	Allocation de capacité.....	18
4.1	Introduction.....	18
4.2	Description du processus d'établissement du calendrier horaire.....	18
4.3	Sous-traitance.....	18
4.4	Élaboration des calendriers horaires	19
4.4.1	Processus de coordination	19
4.4.2	Demandes ad hoc.....	20
4.4.3	Options d'accès futurs.....	20
4.4.4	Résolution des différends relatifs à l'accès	20
4.5	Approche de la gestion de la capacité.....	20
4.6	Congestion de l'infrastructure	20
4.7	Allocation de capacité pour la maintenance, le renouvellement et les améliorations	21
4.8	Non-utilisation/Annulation.....	21
4.9	Mesures spéciales en cas de perturbation	21
4.9.1	Principes	21
4.9.2	Régulation opérationnelle	21
5	Services et frais	22
5.1	Introduction.....	21
5.2	Forfait d'accès minimum.....	22
5.3	Accès aux installations de service et fourniture de services	22
5.3.1	Description de l'installation de service (stations HAL)	22
5.3.2	Utilisation d'équipements d'alimentation électrique pour la puissance de traction.....	23
5.3.3	Installations de ravitaillement en carburant	24

5.3.4	Stations de voyageurs, bâtiments et autres installations	24
5.3.5	Terminaux de fret et gares de triage	24
5.3.6	Installations de formation des trains	24
5.3.7	Voies d'évitement	24
5.3.8	Entretien et autres installations techniques	24
5.4	Services supplémentaires	24
5.4.1	Courant de traction	24
5.4.2	Approvisionnement en carburant	24
5.4.3	Services pour les trains	24
5.4.4	Aiguillage et autres services	24
5.4.5	Services pour transport exceptionnel et matières dangereuses	24
5.4.6	Tout autre service supplémentaire	24
5.5	Services auxiliaires.....	24
6	Frais.....	24
6.1	Principes des frais	24
6.2	Calcul des coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement	25
6.3	Méthodologie appliquée pour le calcul des frais d'accès	26
6.4	Frais d'accès aux voies	27
6.4.1	Frais d'utilisation variables.....	28
6.4.2	Frais fixes d'accès aux voies	28
6.5	Frais d'accès aux station.....	29
6.5.1	Frais à long terme des stations	30
6.5.2	Dépenses admissibles pour les stations	31
6.6	Dispositions générales relatives aux frais d'accès aux voies et aux stations.....	31
6.6.1	Modification des frais	31
6.6.2	Indice des prix à la consommation	31
6.7	Tarif en cas de congestion	31
6.8	Frais d'électricité de traction (EC4T).....	31
6.9	Regime de performance	32
6.9.1	Annexe 8.....	33
6.9.2	Mesure.....	33
6.9.3	Calcul.....	33
6.9.4	Restriction d'utilisation	33
6.9.5	Variation des performances	34
6.9.6	Ajustement et révision	34
Annexe A	Error! Bookmark not defined.
Calendrier des dates et processus d'établissement du calendrier horaire.....		Error! Bookmark not defined.

Glossaire

ADRR	a la signification qui lui est donnée à la section 1.4.3 ci-dessous.
Interconnexion de l'aéroport	désigne le nœud ferroviaire où l'infrastructure HAL rejoint le réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni.
Changements de circonstances	a la signification qui lui est donnée à la section 6.6.1 ci-dessous.
Période de charge	a la signification qui lui est donnée à la section 6 ci-dessous.
Accord de répartition et de traitement des réclamations	désigne l'accord de ce nom approuvé par l'ORR pour la répartition des responsabilités et le traitement des réclamations par des tiers.
CTA	désigne la Zone centrale des terminaux desservant les terminaux 2 et 3 de l'aéroport d'Heathrow.
EC4T	désigne la redevance qui permet de recouvrer les coûts de fourniture d'électricité à des fins de traction.
Accord tripartite EC4T	a la signification qui lui est donnée à la section 5.3.2 ci-dessous.
Déclaration d'accès technique	désigne le détail des règles d'urbanisme applicables aux accès sur l'infrastructure HAL ; les zones et restrictions de l'infrastructure affectées par les inspections, l'entretien et les renouvellements.
ERTMS	désigne le système européen de gestion du trafic ferroviaire (European Rail Traffic Management System en anglais).
ETCS	désigne le système européen de contrôle des trains (European Train Control System en anglais).
Great Western Railway	signifie First Greater Western Limited.
Groupe	désigne les filiales de Heathrow (SP) Limited.
GSM-R	désigne Global System Mobile Communications – Railway.
HAL	désigne Heathrow Airport Limited.
HAL-ARP	a la signification qui lui est donnée à la section 3.4.2 ci-dessous.
Infrastructure HAL	désigne l'infrastructure ferroviaire dont les installations et l'infrastructure en Angleterre sont la propriété de HAL.
Code réseau HAL	désigne un ensemble commun de règles qui s'appliquent aux parties ayant un contrat avec des droits d'accès à l'infrastructure HAL.

HEOC	Désigne la société Heathrow Express Operating Company.
HEP	désigne le Plan d'urgence d'Heathrow (Heathrow Emergency Plan en anglais).
HRCR	désigne la Salle de contrôle ferroviaire d'Heathrow (Heathrow Rail Control Room en anglais, anciennement HECR).
Responsable des infrastructures	a la signification qui lui est donnée dans la Règle 2 du ROGS.
LUL	désigne London Underground Limited.
Autorité de mouvement	désigne l'autorisation pour un train de se déplacer d'un point à un autre en fonction des caractéristiques d'infrastructure.
MTR	désigne MTR Elizabeth Line (sous la marque TfL Rail).
Network Rail	désigne Network Rail Infrastructure Limited.
Nouveau demandeur	a la signification qui lui est donnée à la section 2.2.2 ci-dessous.
Règles techniques nationales notifiées	a la signification qui lui est donnée dans le Règlement 2011/3066 sur l'interopérabilité des chemins de fer.
ORR	désigne Office of Rail and Road.
Date de changement principal	désigne la date d'entrée en vigueur du calendrier de travail, soit en mai, soit en décembre de chaque année. Voir l'Annexe A pour plus de détails.
Centre radio de blocage	désigne une interface radio entre un train et l'infrastructure qui surveille la distance entre le train et les autres trains.
Entreprise ferroviaire	désigne toute entreprise publique ou privée titulaire d'une licence conformément au Règlement de 2005 sur les chemins de fer (Licences des entreprises ferroviaires) dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, l'entreprise étant tenue d'assurer la traction; Cela inclut également les entreprises qui fournissent uniquement des services de traction.
Loi sur les chemins de fer	désigne la loi de 1993 sur les chemins de fer.
Règlement	désigne le Règlement de 2016 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences des entreprises ferroviaires), tel que pouvant être modifié de temps à autre.
Restriction d'utilisation	a la signification qui lui est donnée en Annexe 8 du Contrat d'accès aux voies.
RNE	a la signification qui lui est donnée à la section 1.7 ci-dessous.

ROGS	désigne le Règlement de 2006 sur les chemins de fer et autres systèmes de transport guidé (Sécurité) (Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations en anglais).
RPI	désigne l'indice général des prix de détail tous articles (Retail Prices All Items en anglais) mesuré par CHAW et publié mensuellement.
SAC	Désigne le Contrat d'accès à la station (Station Access Contract en anglais).
SMS	désigne le système de gestion de la sécurité (Safety Management System en anglais).
SNRP	désigne l'énoncé des dispositions réglementaires nationales (Statement of National Regulatory Provisions en anglais).
TAC	désigne le Contrat d'accès à la voie (Track Access Contract en anglais).
Terminal 4	désigne le Terminal 4 (Aéroport d'Heathrow).
Terminal 5	désigne le Terminal 5 (Aéroport d'Heathrow).
Règles de planification des horaires	les règles régissant les horaires normaux et les autres questions permettant d'inscrire les trains dans les plannings de service.
TPWS/AWS	désigne le système de protection et d'avertissement des trains et/ou le système d'avertissement automatique / Train Protection and Warning System et/ou Automatic Warning System en anglais).
STI	a la signification qui lui est donnée dans le Règlement 2011/3066 sur l'interopérabilité des chemins de fer.
Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni	désigne le réseau détenu et exploité par Network Rail auquel l'infrastructure HAL se connecte.

Les termes non définis dans le présent document de référence du réseau ont la signification qui leur est donnée dans le Règlement.

Sauf indication contraire, toute référence dans le présent Document de référence du réseau à une loi, une directive ou une disposition statutaire doit être interprétée comme une référence à cette loi, directive ou disposition statutaire telle que modifiée, étendue, codifiée, remplacée ou rééditée de temps à autre, et doit inclure toute ordonnance, réglementation, instrument ou autre législation subordonnée prise en vertu de la loi, directive ou disposition statutaire pertinente.

1 Généralités

1.1 Informations sur la société

Notre société, Heathrow Airport Holdings Limited (HAL) (anciennement BAA) possède et exploite l'aéroport de Londres Heathrow, la plaque tournante de l'aviation britannique. La société est soumise à la réglementation financière de l'Autorité de l'aviation civile (CAA) et de l'Autorité de la concurrence et des marchés (CMA). En matière de sûreté et de sécurité, nous sommes réglementés par le gouvernement et la CAA. Concernant l'infrastructure ferroviaire, nous sommes réglementés par l'Office of Rail and Road (ORR).

HAL possède et exploite les infrastructures aéroportuaires et ferroviaires et fournit des services à l'aéroport d'Heathrow.

1.1.1 Infrastructure

HAL est le propriétaire de l'infrastructure HAL et Network Rail est le gestionnaire de l'infrastructure/des actifs en vertu de Règlement. Le présent « **Document de référence du réseau** » a été établi à l'égard de l'infrastructure HAL conformément aux exigences de l'article 13(4) du Règlement. HAL a contractuellement mandaté Network Rail pour s'acquitter de ses obligations de gestionnaire d'actifs opérationnels en vertu du Règlement ferroviaire concernant l'infrastructure HAL, y compris les obligations énoncées dans le ROGS.

Le diagramme (Figure 1 page 6) illustre la construction de l'infrastructure HAL.

Schéma de l'infrastructure HAL

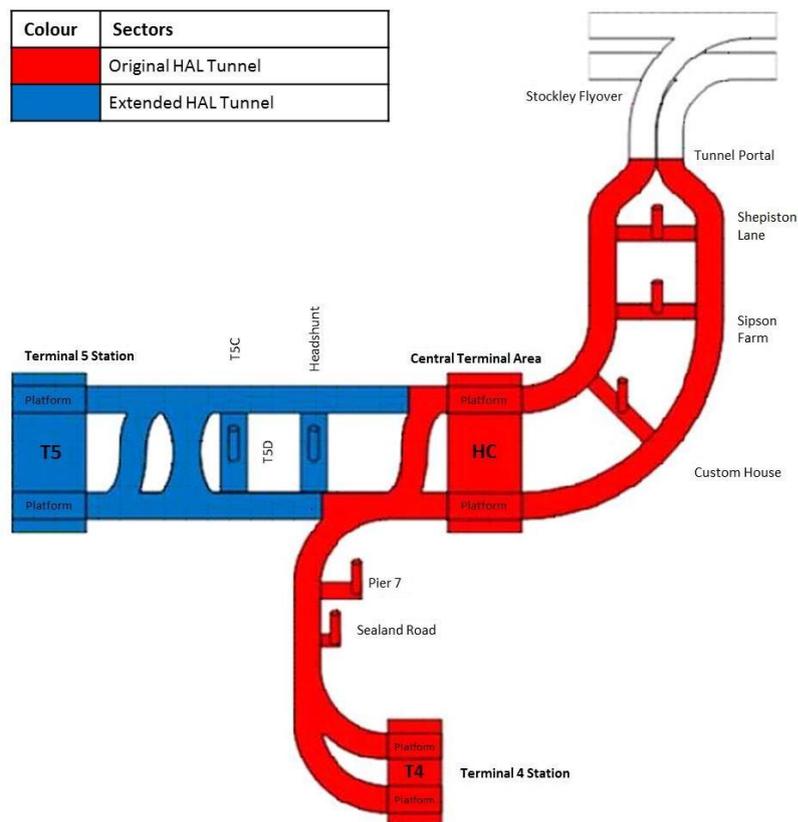


Figure 1

Une gare intermédiaire (la Station CTA d'Heathrow (la « **Station CTA** »)) est située à 3,5 km du portail du tunnel, Cette station permet aux passagers d'accéder aux Terminaux 2 et 3 d'Heathrow. Un tunnel monotube de 2,5 km de long relie la Station CTA à la station Terminal 4

et un tunnel de 2,6 km à la station Terminal 5. Toutes les stations bénéficient de deux quais actifs. Plus de détails sur l'infrastructure HAL sont fournis plus loin dans la section 3.

1.1.2 Les systèmes du réseau HAL

Le tableau « Systèmes de réseau HAL » (Figure 2) fournit des informations sur la répartition des responsabilités du propriétaire, de l'exploitant, de la gestion et de la maintenance entre HAL et Network Rail.

Dans le cadre du ROGS, le rôle de gestionnaire de l'infrastructure est assuré par Network Rail pour la plupart des systèmes (comme indiqué dans le tableau ci-dessous), et Network Rail détient l'autorisation de sécurité nécessaire à ces systèmes de l'ORR. HAL détient l'autorisation de sécurité de l'ORR pour les stations et le HRCR.

Système	GI, MA et Ex	
	HAL	Network Rail
Voie		GI / MA / Ex
Structures des tunnels	MA	GI
Systèmes de communication ferroviaire		GI / MA / Ex
Ventilation	MA / Ex	GI
Systèmes de communication non ferroviaires	GI / MA / Ex	
HRCR	GI / Ex	
Signalisation		GI / MA / Ex
Stations	GI / MA / Ex	
Lignes aériennes		GI / MA / Ex

Légende : GI = Gestionnaire d'infrastructure, MA = Maintenance des actifs et Ex = exploitation

Figure 2

1.1.3 Services actuels

Deux services sont actuellement en cours d'exécution sur l'infrastructure HAL :

- **Heathrow Express** – un service sans escale entre l'aéroport de Londres Heathrow et Londres Paddington exploité par Great Western Railway, pour le compte de HEOC, et ;
- **Ligne MTR Elizabeth (sous la marque TfL Rail)** - un service omnibus exploité par MTR reliant l'aéroport d'Heathrow à la gare de Londres Paddington, avec arrêt dans toutes les gares entre Londres Paddington et l'aéroport d'Heathrow.

1.2 Objectif du document de référence du réseau

Le présent document de référence du réseau a pour objectifs de satisfaire aux exigences de l'article 13(4) du Règlement, et de fournir une source unique des informations essentielles qui seront nécessaires à une entreprise ferroviaire ou une entreprise ferroviaire potentielle qui souhaite exploiter des services ferroviaires sur l'infrastructure HAL. Il fournit des informations générales sur l'infrastructure HAL, les conditions d'accès et les critères d'attribution de capacités et les coûts associés.

1.3 Aspects juridiques

Toute partie souhaitant accéder à l'infrastructure HAL doit satisfaire aux exigences énoncées par les organismes de réglementation compétents.

1.3.1 Cadre juridique

Le cadre juridique de l'industrie ferroviaire en Grande-Bretagne est principalement régi par la loi sur les chemins de fer, la loi de 2005 sur les chemins de fer, la loi de 2003 sur les chemins de fer et la sécurité des transports et une série de lois secondaires, incluant le Règlement. Toutes les législations, réglementations et directives ferroviaires applicables de l'UE ont été incorporées dans le droit britannique par le biais du Règlement 2019/518 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences des entreprises ferroviaires) (amendements, etc.) (sortie de l'UE). Il convient de noter que l'Irlande du Nord est soumise à ses propres réglementations.

1.3.2 Statut et responsabilité

Le présent document de référence du réseau est fourni conformément aux obligations de HAL en vertu du Règlement. Il ne s'agit pas d'une invitation à traiter ou d'une offre de conclure un contrat. Toutefois, lorsqu'une entreprise ferroviaire conduit un TAC avec HAL, le TAC donnera force contractuelle à des documents tels que le Code du réseau HAL, la Déclaration d'accès technique et les Règles de planification des horaires auxquels il est fait référence dans le présent document de référence du réseau.

Le modèle de TAC peut être consulté sur la page Web du Règlement ferroviaire d'Heathrow :

<https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

Des efforts raisonnables ont été mis en œuvre pour s'assurer que les renseignements fournis dans le présent document de référence du réseau sont exacts. HAL décline toute responsabilité en cas d'erreurs, d'omissions ou d'inexactitudes. Les erreurs signalées à HAL seront examinées et corrigées, le cas échéant, dans le prochain numéro du document de référence du réseau.

1.3.3 Procédure d'appel

Tout litige relatif aux questions couvertes par les Règles de résolution des litiges portant sur l'accès HAL (« ADRR » ou HAL Access Disputes Resolution Rules en anglais) sera traité conformément à la procédure prescrite dans ces règles, annexée au Code du réseau HAL. La procédure traite des différends découlant des TAC et des SAC. Le Comité des litiges portant sur l'accès au réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni fournit des services en vertu de l'ADRR. Les redevances pour la fourniture de ces services sont répercutées sur les entreprises ferroviaires dans les TAC et SAC.

Tout litige relatif à des questions couvertes par l'ADRR sera traité conformément à la procédure prescrite dans ces règles. Les différends relatifs aux horaires seront renvoyés à un groupe spécial d'établissement des horaires (Chapitre H). L'ADRR prévoit le renvoi de tout autre litige à un éventail de forums appropriés (séparément ou en combinaison), notamment pour médiation, jugement et arbitrage. Le Secrétaire du Comité est disponible, à temps partiel, pour répondre à toutes les questions que les Parties pourraient avoir sur les procédures.

L'ORR est l'organisme de réglementation auprès duquel un appel peut être interjeté

conformément au Règlement si un demandeur de capacité estime être victime de discrimination ou d'un traitement injuste.

Pour plus de détails, reportez-vous à l'Annexe 1 du Code du réseau HAL, Règles de résolution des litiges portant sur l'accès HAL, disponible sur le site Web de HAL à l'adresse :

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow-Network-Code-2017_final.pdf.

1.4 Structure du document de référence du réseau

Le présent document de référence du réseau a été élaboré, selon une structure commune conforme aux publications de Rail Net Europe, afin de permettre aux entreprises ferroviaires de trouver des informations généralement sous les mêmes rubriques dans chaque document de référence du réseau.

1.5 Période de validité, mise à jour et publication

1.5.1 Période de validité

Le présent document de référence du réseau est valable jusqu'au 31 décembre 2024 et sera révisé chaque année. Il s'applique aux demandes de capacité et à l'exécution des opérations de transport planifiées (mouvements de trafic) sur l'infrastructure HAL pendant le calendrier horaire 2024 commençant le dimanche 10 décembre 2023 à 00h00 et se terminant le samedi 7 décembre 2024 à 24h00.

1.5.2 Processus de mise à jour

Le présent document de référence du réseau sera mis à jour et republié sur le site Web de HAL à l'adresse <https://www.heathrow.com> à mesure que des modifications seront apportées.

1.6 Contact et détails complémentaires

L'ensemble de la documentation d'accès est disponible sur le site Web d'Heathrow à l'adresse : <https://www.heathrow.com>.

Si vous avez besoin de plus amples informations ou si vous avez des questions supplémentaires concernant le présent document de référence du réseau, le Code du réseau HAL et/ou la nature ou l'accès à l'infrastructure HAL, veuillez contactez HAL :

Mailto: HAL Rail
Heathrow Airport Limited
Compass Centre
Nelson Road
Middlesex
TW6 2GW

rail@heathrow.com

Le cas échéant, une copie papier du présent document de référence du réseau peut être fournie par HAL, toutefois HAL se réserve le droit de facturer un coût de production.

1.7 RailNetEurope et la coopération internationale

Network Rail est membre de RailNetEurope (« RNE »), une organisation cadre des gestionnaires et des organismes européens de répartition des infrastructures ferroviaires. RNE facilite le commerce ferroviaire international en développant des processus commerciaux internationaux harmonisés sous la forme de modèles, de manuels et de lignes directrices, ainsi que des outils informatiques. Bien que HAL elle-même ne soit pas membre de RNE, le présent document de référence du réseau, ainsi que les documents et processus qui y sont mentionnés, ont été et sont susceptibles d'être influencés par la participation de Network Rail à l'organisation de la RNE, afin de maintenir l'alignement du présent document de référence du réseau et des autres documents et processus dans l'ensemble de l'infrastructure HAL et du réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni.

Des informations supplémentaires concernant RNE sont disponibles sur le site : <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>.

2 Infrastructure

2.1 Introduction

L'infrastructure HAL relie l'aéroport d'Heathrow à la « Great Western Main Line ». Les trains quittent la ligne principale à Airport Junction pour accéder à l'infrastructure HAL qui commence à l'entrée du tunnel à 19,913 km de Paddington. L'infrastructure HAL dispose de trois stations :

- La station CTA pour les correspondances aux Terminaux 2 et 3 ;
- La station Terminal 4 pour les correspondances vers le terminal 4, et ;
- La station Terminal 5 pour les correspondances vers le Terminal 5.

L'infrastructure HAL se compose d'un tunnel bitubes menant aux stations CTA et Terminal 5. Un tunnel à forage unique relie la station Terminal 4 au réseau au sud de la station CTA. Toutes les stations ont deux quais, bien que la station du Terminal 5 ait la possibilité de passer à quatre quais si nécessaire.

2.2 Étendue de l'infrastructure HAL

Le présent document de référence couvre l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire appartenant à HAL. L'infrastructure HAL s'étend de l'entrée du tunnel jusqu'aux stations Terminal 4 et Terminal 5, comme illustré dans la *Figure 1* ci-dessus.

2.3 Description de l'infrastructure HAL

2.3.1 Tunnels ferroviaires

Deux tunnels démarrent à l'entrée du tunnel.

Les tunnels peuvent être exploités de manière bidirectionnelle, avec des installations de croisement à l'entrée du tunnel, à la station CTA et à la station Terminal 5.

Le parcours se déroule entièrement dans des tunnels. La majorité des tunnels ont été forés, le reste étant construit selon la méthode de tranchée couverte.

Les voies à l'intérieur des tunnels sont basées sur une dalle de béton, une lubrification des rails et une gestion du frottement du dessus des rails assurée à plusieurs endroits. L'ensemble du parcours est doté de lignes électriques aériennes, fournissant un courant de traction de 25 kV.

Des puits d'intervention sont prévus à des endroits permettant l'évacuation et l'accès par les services d'urgence. Des points d'intervention existent également aux entrées des tunnels et aux stations. Des passages croisés relient les tunnels parallèles. Tous les tunnels sont dotés de passerelles de secours, au niveau de la voie pour les services d'urgence, et au niveau des quais pour les passagers. Un système de ventilation de tunnel fournit un apport d'air frais qui élimine l'air vicié et permet de contrôler la direction du flux d'air. La ventilation est contrôlée par le HRCR.

Une conduite d'incendie humide est installée dans les tunnels en cours d'utilisation pour fournir aux services d'urgence un approvisionnement en eau en cas d'incendie dans un train. À cela s'ajoute un système de ventilation forcée pour maintenir les voies d'évacuation des passagers et les voies d'accès pour les services d'urgence exemptes de fumée.

La vitesse maximale de la ligne est de 80 mph.

De plus amples informations techniques sur l'infrastructure sont disponibles dans l'annexe sectionnelle « Section de parcours référence GW180 » de Network Rail Western Rail.

L'annexe sectionnelle de Network Rail est disponible ici :

[Annexe électronique nationale de section - Network Rail](#)

2.3.2 Stations ferroviaires

HAL entretient les actifs dans les stations ferroviaires des Terminaux 2, 3, 4 et 5. Les responsabilités en matière de sécurité opérationnelle et de gestion des stations, ainsi que les accès, sont gérées par HAL.

Les détails des stations HAL Rail sont disponibles à la section 5.3.1.

2.3.3 Centres de contrôle ferroviaire

Une seule salle de contrôle gère l'ensemble des activités sur l'infrastructure HAL. Le contrôle de l'interface ferroviaire, le contrôle des tunnels et l'accès opérationnel à l'infrastructure sont gérés via le HRCR. Network Rail gère le contrôle de la circulation des trains sur l'infrastructure HAL.

2.3.4 Jauge de chargement

L'écartement nominal de la voie est de 1435 mm. L'infrastructure HAL peut accueillir des trains qui s'intègrent dans l'écartement W10 de Network Rail avec une limite de poids par essieu de 25,4 T.

2.3.5 Signalisation

Le parcours est équipé d'une signalisation de bloc de circuit de voie à plusieurs aspects avec protection automatique des trains. Toutes les lignes disposent d'une signalisation permettant une utilisation dans les deux sens. La vitesse maximale autorisée sur la ligne est de 80 mph, avec des restrictions de vitesse permanentes plus faibles dans les stations et entre la station CTA et la station Terminal 4. L'ETCS a été installé comme sur un système complémentaire et ne peut être utilisé qu'avec des trains équipés du système ETCS.

L'infrastructure HAL a été modernisée avec une superposition ERTMS de niveau 2 sur le système conventionnel existant entre Airport Junction et les arrêts tampons aux stations Terminal 4 et 5. Il s'agit de la « phase A ». D'autres phases, qui auront des implications pour la Great Western Main Line entre Heathrow Junction et London Paddington devraient être mises en œuvre d'ici décembre 2023.

Les parcours signalisés recouverts de niveau 2 de l'ERTMS sont, dans le sens descendant, entre les signaux SN321, SN323 et SN 325 et les arrêts tampons aux stations Heathrow Terminal 4 et Heathrow Terminal 5, et de là, dans le sens montant, aux signaux SN 318, SN320 et SN 316. L'autorité de mouvement ETCS utilisée sur ces parcours est générée par un centre de blocage radio au centre de signalisation de Thames Valley et transmise aux trains équipés de l'ETCS via des liaisons radio GSM-R.

En général, l'installation « Phase A » utilise le niveau 2 de l'ERTMS. Au niveau 2, les trains communiquent avec le centre de blocage radio par liaison GSM-R. Le centre de blocage radio communique avec l'endechement et génère des autorités de mouvement qui sont transmises aux trains : la majorité des balises montées sur la voie sont passives et envoient des paquets fixes d'informations lorsqu'elles sont interrogées par le lecteur de balise se trouvant dans un train. L'exception à cette règle concerne les balises commutables utilisées dans le lancement de Niveau 1 décrit ci-dessous.

Les autorités de mouvement de l'ERTMS ne dupliqueront que les itinéraires signalisés existants. Lancement de niveau 1

À Airport Junction, les trains doivent passer du Niveau 2 de l'ERTMS au niveau national TPWS/AWS. Dans le sens descendant, le système doit établir un contact avec le centre de blocage radio avant de pouvoir recevoir une autorisation de mouvement de Niveau 2. Afin d'éviter que les trains équipés de l'ETCS n'utilisent pas inutilement la branche aéroportuaire et consomment inutilement de la capacité GSM-R, des balises de transition de niveau sont montées après la séparation de la branche de l'aéroport de la Great Western Main Line. Cela limite le temps disponible pour que le train établisse une connexion avec le centre de blocage radio. La transition vers le Niveau 2 se fait donc au moyen d'un lancement de Niveau 1. Au Niveau 1,

l'autorité de mouvement est générée par une unité électronique au sol (LEU ou Lineside Electronic Unit en anglais) connectée et envoyée par une balise commutable située sur les signaux pertinents (SN321, 323 et 325) plutôt que transmis par GSM-R depuis le centre de blocage radio. Des boucles OSS TPWS ont été installées sur les signaux SN321, SN323 et SN325 pour empêcher les trains non dotés de l'ETCS, ou un train équipé de l'ETCS qui ne parvient pas à faire la transition, d'entrer dans les tunnels de l'aéroport.

Les exigences opérationnelles pour l'utilisation du système ERTMS de Niveau 2 sont disponibles dans le cadre du projet « Recouvrement ETCS occidental Paddington - Heathrow (phase A) » (146152-NWR-REP-OPP-000003).

2.3.6 Systèmes de communication

Le système de communication actuellement utilisé est GSM-R. Ce système s'interface avec le système de description de signalisation des trains et permet au personnel de signalisation de s'adresser aux conducteurs de trains de façon individuelle.

2.3.7 Disponibilité de l'infrastructure HAL

L'infrastructure HAL est ouverte 365 jours par an, sauf dispositions spéciales entre les entreprises ferroviaires et HAL. La Déclaration d'accès technique régit principalement la consommation de capacité sur l'infrastructure HAL aux fins de sa maintenance et d'autres activités dans l'intérêt de la qualité, de la fiabilité et de la disponibilité de l'infrastructure HAL.

La Déclaration d'accès technique est disponible sur le site Web de Heathrow Rail : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

2.3.8 Connexion au réseau

L'infrastructure HAL est connectée au réseau ferroviaire britannique élargi à l'entrée du tunnel. Le Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni est détenu et exploité par Network Rail avec les connexions à l'entrée du tunnel.

2.4 Investissements et améliorations de l'infrastructure HAL

Lorsque des investissements ou des améliorations sont nécessaires à l'infrastructure HAL, ces modifications sont traitées comme une modification du réseau HAL telle que définie dans le Code du réseau HAL. Les dispositions de la PARTIE G du Code du réseau HAL, incorporées par renvoi dans le TAC et le SAC pertinents, ainsi que le processus de changement pertinent seront applicables.

3 Conditions d'accès

3.1 Introduction

L'accès au Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni est principalement régi par le Règlement. Le Règlement couvre également les infrastructures ferroviaires en dehors du réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni, sauf exemption.

HAL désigne Network Rail en tant qu'agent contractuel pour fournir les services ferroviaires pertinents inclus dans le Code du réseau HAL afin de permettre aux deux infrastructures de fonctionner de manière cohérente. L'étendue de ces services et les accords contractuels sont intégrés dans les accords contractuels conclus entre HAL et Network Rail.

HAL demeure responsable de la fourniture des services dans le cadre du Code du réseau HAL, tandis que Network Rail assume la responsabilité de la gestion et de la fourniture de ces services pour le compte de HAL.

3.2 Exigences générales d'accès

Afin de sécuriser l'accès et l'exploitation de l'infrastructure HAL, un candidat devra satisfaire aux exigences énoncées ci-dessous.

3.2.1 Conditions d'accès à l'infrastructure HAL

Tout candidat souhaitant exploiter des trains sur l'infrastructure HAL doit satisfaire aux exigences légales pertinentes. Les principales exigences légales (dont certaines sont examinées plus en détail dans la présente section 2.2) comprennent :

- Soit (i) une licence valide d'entreprise de transport de chemin de fer en vertu de l'Article 8 de la loi sur les chemins de fer ou une exemption valable accordée par l'ORR, ou (ii) une licence de transport de voyageurs ou une licence de fret d'entreprise ferroviaire, et une licence SNRP accordée ou reconnue en vertu du Règlement de 2005 sur les chemins de fer (licences des entreprises ferroviaires), tel que modifié par le Règlement sur les chemins de fer de 2019 (licences des entreprises ferroviaires) (Amendements, etc.) (Sortie de l'UE) ;
- Un certificat de sécurité valide et à jour délivré en vertu du ROGS (voir section 2.3.2 ci-dessous) ;
- Une couverture d'assurance appropriée (voir la section 2.3.3 ci-dessous) ;
- Un TAC en place avec HAL couvrant l'infrastructure que le demandeur a l'intention d'utiliser, et tout autre accord qui peut être spécifié dans le TAC pertinent ;
- Un SAC en place avec HAL pour les stations que le demandeur a l'intention d'utiliser ;
- Une confirmation écrite que le demandeur est signataire de l'Accord de répartition et de traitement des réclamations et ;
- Une confirmation écrite de l'existence d'un TAC avec Network Rail permettant l'accès à l'infrastructure HAL.

Avant de conclure un nouveau TAC ou d'étendre ou d'augmenter sensiblement la capacité d'un TAC existant, HAL prendra en compte des éléments suivants :

- Garantir une utilisation optimale des capacités disponibles des infrastructures sur l'infrastructure HAL, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacité prévues ;
- Les besoins commerciaux légitimes du demandeur ;
- Si le demandeur a démontré une intention réelle et la capacité d'utiliser la demande de capacité indiquée dans le TAC, y compris en tenant compte de tout manquement antérieur, le cas échéant, à utiliser la capacité et les raisons de ce manquement, tel que défini dans le Règlement ;
- Les besoins des passagers et du secteur du fret ;
- Garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure HAL et tenir compte de la disponibilité des installations et services connexes fournis dans ces installations dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure HAL ;
- Le financement du gestionnaire de l'infrastructure HAL et le développement futur de l'infrastructure HAL ;
- Promouvoir l'efficacité de l'exploitation de l'infrastructure HAL et, dans la mesure du possible, des installations connexes, y compris l'entretien, l'amélioration et les renouvellements planifiés ;
- Assurer une gestion proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de ressources suffisantes de l'infrastructure HAL, et ;
- Les critères de priorité applicables à l'attribution des parcours dans le cadre de la procédure de calendrier horaire, visés à l'Article 26 du Règlement et des déclarations d'infrastructures saturées.

3.2.2 Conditions d'inclusion dans le processus de calendrier horaire

Le processus d'établissement du calendrier horaire est ouvert à deux catégories de demandeurs : les parties à un TAC existant avec HAL, et les demandeurs qui se sont engagés de bonne foi souscrire un TAC (un « Nouveau demandeur »).

Un Nouveau demandeur n'aura pas besoin de satisfaire aux exigences mentionnées ci-dessous pour participer au processus d'établissement du calendrier horaire initial, mais chaque exigence doit être satisfaite avant l'utilisation effective du ou des parcours du Nouveau demandeur.

À la suite d'une demande d'une entreprise ferroviaire actuelle ou potentielle, HAL :

- Mettra à disposition un document de spécification de conformité technique pour l'infrastructure HAL ;
- Examinera l'allocation de capacité et informera le demandeur du résultat (en fonction du calendrier horaire en vigueur à ce moment-là), et ;
- Si les parcours souhaités sont disponibles ou susceptibles de le devenir, HAL donnera son approbation à Network Rail concernant ces parcours et demandera au demandeur de suivre le processus d'établissement du calendrier horaire existant ainsi que le processus d'établissement des horaires pertinent pour l'accès à l'infrastructure HAL. HAL n'assumera aucune responsabilité si un potentiel opérateur ne parvient pas à répondre aux conditions requises par Network Rail pour l'accès.

3.2.3 Licences

La loi sur les chemins de fer considère une infraction le fait d'agir en tant qu'exploitant d'un train en Grande-Bretagne sans être titulaire d'une licence ou d'une dispense de licence accordée conformément à la loi sur les chemins de fer. Cette exigence de licence est réputée satisfaite lorsqu'une personne cherchant à opérer en tant qu'exploitant de trains de voyageurs, dans le champ d'application du Règlement, bénéficie soit d'une licence d'entreprise ferroviaire de transport de voyageurs, soit d'une licence d'entreprise ferroviaire de fret.

Une licence d'entreprise ferroviaire de transport de voyageurs ou une licence d'entreprise ferroviaire de fret peut être accordée par l'ORR. Pour exploiter des services ferroviaires en Grande-Bretagne, les titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire de transport de voyageurs ou d'une licence d'entreprise ferroviaire de fret doivent également être titulaires d'une SNRP. Les demandes de licences, d'exemptions ou de SNRP doivent être adressées à l'ORR.

L'Ordonnance de 1994 sur les chemins de fer (Heathrow Express) (Exemptions) exempte HAL des exigences en matière de licences en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Il est à noter que le régime européen continue de s'appliquer.

3.2.4 Certificat de sécurité

Les demandeurs souhaitant exploiter des trains en Grande-Bretagne devront mettre en place et maintenir un système de gestion de la sécurité approprié et détenir un certificat de sécurité répondant aux exigences du ROGS. Ceux-ci seront évalués et examinés par l'ORR.

Les Parties A et B des Certificats de sécurité existants délivrés par l'ORR sont valides jusqu'à leur date d'expiration normale. La Partie A des certificats de sécurité délivrés par les autorités de sécurité de l'UE ont cessé d'être valables en Grande-Bretagne à partir du 31 janvier 2022, et les titulaires de tels certificats doivent contacter l'ORR pour obtenir la certification de sécurité nécessaire.

3.2.5 Assurance

La licence d'une entreprise ferroviaire (ou SNRP) précisera les exigences imposées à l'entreprise ferroviaire en matière d'assurance responsabilité civile.

Le niveau minimum d'assurance d'indemnisation pour les entreprises ferroviaires est approuvé par l'ORR, le niveau actuel étant de 155 millions de livres sterling.

3.3 Accords contractuels

3.3.1 Contrats d'accès

À l'exception de l'accès d'urgence, chaque demandeur doit conclure un TAC et un SAC avec HAL couvrant la totalité des opérations prévues.

Lorsqu'un demandeur souhaite conclure un Accord d'accès, il doit contacter le Gestionnaire de la réglementation et de l'accès ferroviaire de HAL à l'adresse rail@heathrow.com dès que possible pour discuter des exigences.

3.3.2 Code du réseau HAL

Le Code du réseau HAL est un ensemble commun de règles qui sont incorporées dans chaque TAC. Un TAC régit la relation juridique entre HAL et l'entreprise ferroviaire concernée. En cas de conflit d'interprétation entre le Code du réseau HAL et tout TAC, le Code du réseau HAL prévaudra.

Le Code du réseau HAL permet à HAL et/ou à l'entreprise ferroviaire de modifier :

- Le calendrier horaire applicable ;
- Le matériel roulant à exploiter ;
- L'infrastructure HAL et ;
- Le Code du réseau HAL lui-même.

En outre, le Code du réseau HAL détaille les mécanismes permettant de mettre en place des systèmes et/ou des procédures de surveillance des performances à appliquer en cas de perturbation opérationnelle.

Comme indiqué à la section 1.4.3 ci-dessus, les ADRR sont annexés au Code du réseau HAL.

Le Code du réseau HAL est disponible sur le site Web du Règlement ferroviaire d'Heathrow : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow-Network-Code-2017_final.pdf.

3.4 Exigences d'accès spécifiques

3.4.1 Acceptation du matériel roulant

Toute partie souhaitant introduire un nouveau véhicule sur l'infrastructure HAL ou apporter une modification à l'exploitation ou à l'ingénierie d'un véhicule existant doit en considérer les effets sur toutes les autres entreprises ferroviaires et sur Network Rail en tant que gestionnaire de l'infrastructure.

Du fait que tout nouveau véhicule devra pouvoir fonctionner à la fois sur l'infrastructure HAL et sur l'infrastructure de Network Rail, et afin de réduire la charge administrative pesant sur les entreprises ferroviaires dans le respect de cette capacité, les exigences du processus de Network Rail doivent être satisfaites en priorité. HAL procédera ensuite à un examen des résultats afin de confirmer l'aptitude de l'entreprise ferroviaire à exploiter l'infrastructure HAL en appliquant les processus de modification spécifiques du Code du réseau HAL. Dans le cas peu probable où HAL imposerait une exigence plus onéreuse que Network Rail, des confirmations, des informations ou des tests supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires.

En outre, les entreprises ferroviaires doivent faire évaluer les nouveaux véhicules afin de prouver qu'ils sont conformes à toutes les normes et spécifications applicables, y compris les TSI et les Règles techniques nationales notifiées, dans le cadre de la procédure d'autorisation de l'ORR. La fourniture de ces preuves facilite une évaluation efficace de la compatibilité.

De plus amples informations sur le processus d'autorisation sont disponibles sur le site Web de l'ORR.

3.4.2 Groupe d'examen HAL de l'assurance

Le Heathrow Airport Limited Assurance Review Panel (« HAL-ARP ») est un groupe compétent présidé de manière indépendante et chargé d'évaluer les applications techniques et opérationnelles relatives à l'infrastructure HAL, y compris l'introduction d'une nouvelle entreprise ferroviaire et de matériel roulant sur l'infrastructure HAL.

Le processus et le mandat du HAL-ARP sont disponibles sur demande.

3.5 Règles opérationnelles

3.5.1 Déclaration d'accès technique

La Déclaration d'accès technique énonce les règles régissant l'accès à l'infrastructure HAL lorsqu'elle est affectée par un besoin d'inspection, de maintenance, un renouvellement ou d'autres travaux.

La Déclaration est divisée en deux parties, la première détaillant les règles de planification applicables aux personnes nécessitant un accès technique à l'infrastructure HAL, tandis que la seconde spécifie les zones de l'infrastructure HAL qui seront touchées par les inspections, la maintenance et les renouvellements planifiés, ainsi que les détails des restrictions d'utilisation prévues.

Le Déclaration d'accès technique est disponible sur le site Web du Règlement ferroviaire d'Heathrow : <http://www.heathrow.com/company/company-news-and-information/rail-regulation>.

3.5.2 Déclaration-cadre de capacité

HAL a l'obligation de produire une déclaration-cadre de capacité en vertu du Règlement d'exécution 2016/545 de la Commission, incorporée dans les exigences légales du Royaume-Uni par le biais de ses dispositions de retrait de l'UE.

L'objectif de la Déclaration-cadre de capacité est d'assurer la clarté et la transparence des droits d'accès en vertu des TAC et de la probabilité que les demandes de capacité soient accordées.

La Déclaration-cadre de capacité de Heathrow Rail peut être consultée dans le Règlement ferroviaire d'Heathrow à l'adresse : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

3.5.3 Règles de planification des calendriers horaires

HAL préparera, en consultation avec toutes les entreprises ferroviaires concernées et en vue de parvenir à un équilibre optimal entre la disponibilité de l'accès et la robustesse des performances du service, les règles de planification des calendriers horaires qui s'appliquent à l'infrastructure HAL.

Les règles de planification des calendriers horaires régissent les horaires standard entre les stations et les jonctions, ainsi que les différentes questions qui permettent de programmer les trains dans le calendrier horaire en vigueur sur l'infrastructure HAL.

Les règles de planification du calendrier horaire définitif seront publiées avec les informations sur les appels d'offres avant le début de la période d'aménagement du calendrier, en prévision de la Date de changement de principe pertinente, et restera en vigueur pendant 12 mois.

Toute révision des Règles de planification du calendrier horaire sera publiée avec les informations relatives aux appels d'offres avant le début de la période d'élaboration du calendrier subsidiaire. Les Règles de planification du calendrier horaire ne peuvent être modifiées que deux fois par an.

Les Règles de planification du calendrier horaire (TPR) sont disponibles sur le site Web du Règlement ferroviaire d'Heathrow à l'adresse suivante : <http://www.heathrow.com/company/company-news-and-information/rail-regulation>

3.5.4 Code d'exploitation ferroviaire et plan d'urgence d'Heathrow

Le code d'exploitation ferroviaire approuvé par l'industrie, incorporé dans la Section H du Code du réseau HAL, couvre les procédures d'exploitation, les plans d'urgence et les dispositifs de contrôle requis lors d'événements « hors norme ». Le Plan d'urgence d'Heathrow (le « HEP » ou Heathrow Emergency Plan en anglais) décrit les dispositions spécifiques à l'infrastructure HAL et concerne les interfaces entre l'infrastructure HAL et l'aéroport d'Heathrow. Tant le Code

d'exploitation ferroviaire que les dispositions du HEP ont pour objectif de maintenir l'exploitation des services ferroviaires sur l'infrastructure HAL conformément au calendrier horaire et, le cas échéant, de rétablir l'exploitation conformément au calendrier horaire en vigueur, en tenant compte i) des besoins des voyageurs, ii) des intérêts en matière de sûreté et de sécurité, (iii) d'une exploitation efficace et économique de l'infrastructure HAL et des trains qui y circulent, et (iv) des critères publiés par l'ORR.

Les dispositions incluses dans le Code d'exploitation ferroviaire et l'HEP couvrent :

- Une procédure de notification et de communication en cas d'événements perturbateurs et/ou d'événements perturbateurs raisonnablement prévisibles ;
- Les politiques relatives aux trains ;
- Les procédures d'horaires d'urgence en cas de perturbation prolongée ;
- Les dispositions relatives au déblocage des voies et à l'assistance en cas de défaillance des trains, et ;
- Les interfaces entre l'infrastructure HAL et l'aéroport d'Heathrow.

3.5.5 Normes et règles ferroviaires d'Heathrow

Toutes les normes de réseau ferroviaire applicables sont respectées en ce qui concerne l'infrastructure HAL et doivent être respectées conjointement aux exigences et spécifications techniques du SMS de HAL. HAL exploite et met en œuvre un SMS, conformément aux exigences du ROGS, dans le cadre de ses agréments de sécurité. Les exigences du SMS s'appliquent à toutes les activités de HAL et à celles de ses sous-traitants. En outre, les processus de gestion de la sécurité de l'aéroport d'Heathrow viennent augmenter et soutenir le SMS de HAL, et les exigences de ces processus informent et guident de façon formelle les activités de gestion des interfaces.

4 Allocation de capacité

4.1 Introduction

HAL est responsable de l'attribution de capacité par l'octroi de TAC et sera responsable de tous les aspects du processus d'attribution, y compris la confirmation que le demandeur se conforme à toutes les exigences techniques, opérationnelles et de sécurité nationales pertinentes.

4.2 Description du processus d'établissement du calendrier horaire

Le processus d'établissement du calendrier horaire (régé par la Partie D du Code du réseau HAL) est ouvert à toute personne partie au Code du réseau HAL en vertu d'un TAC avec HAL, ou toute personne qui propose de bonne foi de concrétiser à un tel TAC et qui a accepté d'être liée par la Partie D.

Suite à une demande d'une entreprise ferroviaire actuelle ou potentielle, HAL fournira des informations sur la probabilité que des parcours soient disponibles sur l'infrastructure HAL. Ceci sera fonction du calendrier horaire en vigueur à ce moment. Si de tels parcours sont disponibles ou susceptibles de le devenir, HAL guidera l'entreprise ferroviaire dans le processus d'établissement du calendrier horaire et de l'accord/la coordination avec Network Rail.

4.3 Sous-traitance

HAL a sous-traité les responsabilités de gestion du processus d'établissement du calendrier horaire pour l'infrastructure HAL (telles que les responsabilités relatives à l'attribution des parcours, à la coordination et à la validation du calendrier) à Network Rail, comme décrit dans les sections pertinentes du Code du réseau HAL. Ces responsabilités sont assumées par Network Rail sur instruction de HAL. L'accès à l'infrastructure HAL nécessite un accès depuis le Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni et les demandeurs d'accès doivent donc demander les droits non seulement à HAL, mais également à Network Rail. Pour simplifier, le calendrier des demandes d'accès à l'infrastructure HAL reflète le calendrier utilisé pour le Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni. De plus amples détails sont disponibles à l'Annexe 1 de la Partie D du Code du réseau HAL.

Network Rail produit le calendrier horaire pour le Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni et pour l'infrastructure HAL en utilisant le protocole standard de Network Rail. Les demandes d'horaires doivent être envoyées au service de production du calendrier horaire de Network Rail à The Quadrant Milton Keynes.

Toute demande de renseignements complémentaires doit être adressée à : rail@heathrow.com

Pour toute demande initiale de capacité, un formulaire de demande de capacité est disponible sur le site Web d'Heathrow Rail à l'adresse : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

La Partie D du Code du réseau HAL est disponible sur le site Web d'Heathrow Rail à l'adresse :

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow-Network-Code-2017_final.pdf.

4.4 Élaboration des horaires

4.4.1 Processus de coordination

Conformément à ses obligations en vertu du Règlement, les procédures appliquées par HAL pour traiter les demandes d'attribution de capacités (y compris les demandes ad hoc) sont conçues pour garantir que toutes les entreprises ferroviaires, actuelles et potentielles, sont traitées de manière équitable et non discriminatoire.

HAL peut diffuser des plans détaillés couvrant la mise en œuvre des programmes de maintenance et de renouvellement à ses détenteurs de droits d'accès ; et les mettra à la disposition de tout nouveau demandeur d'accès qui en fera la demande. Les détenteurs de droits d'accès sont tenus de déclarer formellement leurs aspirations en matière de parcours prévus dans le cadre de leurs TAC. Conformément au Paragraphe 2(1) de l'Annexe 4 du Règlement, les décisions relatives au calendrier horaire ne seront pas prises avant la fin de la période de consultation pertinente. L'annexe 1 indique le calendrier du processus d'établissement du calendrier horaire. Le processus de planification du calendrier horaire pour l'infrastructure HAL adopte le processus industriel de Network Rail pour permettre l'alignement des parcours avec les services de la ligne principale. Les entreprises ferroviaires soumissionneront auprès de Network Rail pour des parcours dans le cadre d'un processus unique, à la fois pour le Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni et pour l'infrastructure HAL, comme si l'infrastructure HAL et le Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni ne formaient qu'une même entité.

Network Rail, en tant qu'agent de HAL, assurera la publication de tous les documents, politiques et procédures clés nécessaires à la gestion du processus d'établissement du calendrier horaire. Ces documents comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- Le calendrier horaire en vigueur et les modifications du calendrier horaire ;
- L'annexe des sections ;
- Les avis d'exploitation hebdomadaires ;
- Le code de précision des données de performance ;
- Le guide d'attribution des retards ;
- Le Code d'exploitation des chemins de fer, et ;
- Le Code des systèmes ferroviaires.

HAL (en coordination avec Network Rail) publiera les documents suivants (voir les sections 2.4.1 et 2.4.3 ci-dessus) :

- Déclaration d'accès technique, et ;
- Règles de planification du calendrier horaire.

La Déclaration d'accès technique, les règles de planification du calendrier horaire et le formulaire de demande de capacité sont disponibles sur le site Web de HAL :

<http://www.heathrow.com/company/company-news-and-information/rail-regulation>.

4.4.2 Demandes ad hoc

En plus de faire une demande de parcours conformément au processus de calendrier horaire annuel, le demandeur potentiel peut soumettre des demandes de modification uniques de parcours individuels à Network Rail au nom de HAL. HAL ou Network Rail répondront dans les plus brefs délais, et toujours dans les cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande.

Les demandes faites plus de deux jours avant la date proposée de mise en service du train seront traitées dans le cadre d'arrangements de planification à court terme dans le cadre du processus industriel de Network Rail. Toute demande faite le jour, ou les deux jours précédents le jour de la mise en circulation, sera traitée par l'équipe de contrôle de Network Rail.

4.4.3 Options d'accès futurs

Un TAC distinct, connu sous le nom « Option d'accès », doit être conclu avec HAL lorsqu'un demandeur souhaite exploiter des trains pour lesquels une amélioration spécifique de l'infrastructure est requise sur l'infrastructure HAL et pour lequel le demandeur effectuera un investissement important. L'activation du contrat sera subordonnée à l'investissement et à la réalisation des travaux.

4.4.4 Résolution des différends relatifs à l'accès

Conformément à la procédure d'appel définie dans la section 1.3.3 ci-dessus, tout différend concernant des questions de calendrier horaire sera réglé conformément à la procédure décrite au Chapitre H des Règles. Les différends non liés au calendrier horaire seront gérés selon le processus décrit à la section 1.3.3.

Si des offres d'entreprises ferroviaires aboutissent à des contestations de parcours, ces contestations seront soulevées par l'entreprise ferroviaire via Network Rail qui notifiera HAL du litige. Il incombera alors à HAL de répondre à ces litiges conformément à la procédure définie dans le Code du réseau HAL.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire dépose une offre et qu'aucun accès n'est pas disponible, Network Rail informera HAL de l'indisponibilité d'accès et HAL informera l'entreprise ferroviaire concernée.

Pour plus de détails, reportez-vous à l'Annexe 1, Règles de résolution des différends relatifs à l'accès du Code du réseau HAL, disponible sur le site Web de HAL :

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow-Network-Code-2017_final.pdf.

4.5 Approche de la gestion de la capacité

Pour déterminer comment répartir la capacité de manière équitable, HAL appliquera la procédure décrite dans la Partie D du Code du réseau HAL, incluant tout ou partie des critères de décision. Les critères de décision définissent l'objectif que HAL doit s'efforcer d'atteindre et les éléments à prendre en compte lors de l'allocation des capacités sur l'infrastructure HAL. Les critères de décision sont disponibles dans la Partie D du Code du réseau HAL, via le lien fourni à la section 4.4 ci-dessus.

4.6 Congestion de l'infrastructure

Le Règlement exige que HAL déclare les zones de son réseau comme étant congestionnée lorsque, après coordination des demandes de capacité et consultation des demandeurs, il n'est pas possible de satisfaire toutes les demandes d'accès. HAL ne déclare actuellement aucune partie de l'infrastructure HAL comme étant congestionnée.

Dans l'éventualité où la totalité ou une partie de l'infrastructure HAL deviendrait congestionnée, HAL suivra le processus établi dans l'Article 26 du Règlement pour gérer la congestion. Le processus comprend l'identification des zones et des périodes de congestion, l'analyse de la capacité, l'étude et la compréhension des options possibles avec un plan de renforcement des capacités et la consultation de toutes les parties affectées.

Si l'infrastructure HAL est déclarée congestionnée, HAL attend de la part de chaque entreprise ferroviaire un travail en collaboration sur toutes les questions relatives à la congestion et/ou à la capacité. Lorsqu'une partie de l'infrastructure HAL est déclarée congestionnée, HAL peut, conformément au Règlement, percevoir une

redevance supplémentaire pour refléter la rareté de la capacité pendant les périodes de congestion déclarées. Voir la section 6.7 ci-dessous.

À l'exception des quais supplémentaires au Terminal 5, il n'y a plus de possibilité de créer de la capacité au-delà du statut « tel que construit » sur l'infrastructure HAL.

Pour plus de détails, reportez-vous au Code du réseau HAL disponible sur le site Web de HAL :

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow-Network-Code-2017_final.pdf.

4.7 Allocation de capacité pour la maintenance, le renouvellement et les améliorations

HAL est responsable de l'attribution de capacité pour l'entretien, les renouvellements et les améliorations, et chaque instance de ces travaux au cours d'une période donnée d'élaboration du calendrier horaire sera publiée chaque année dans le cadre de la Déclaration d'accès technique pertinente. Les exigences en matière de capacité pour de tels travaux seront également précisées dans la Déclaration d'accès technique et gérées dans le cadre du processus de planification des trains. La maintenance des voies est limitée aux périodes où aucun service n'est programmé ou tel que convenu par toutes les parties.

Dans le cas où une restriction de capacité résultant de travaux de maintenance, de renouvellement ou d'améliorations se produit au cours d'une période où un service est prévu, HAL allouera les capacités de manière équitable et non discriminatoire et appliquera les critères de priorisation définis à la Condition D4.2 du Code du Réseau HAL.

la Déclaration d'accès technique de HAL est disponible sur le site Web de HAL à l'adresse : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

Si de plus amples informations sur le processus d'élaboration du calendrier horaire sont nécessaires, veuillez contacter HAL aux coordonnées fournies à la section 1.7 ci-dessus.

4.8 Non-utilisation/Annulation

La Partie J du Code du réseau HAL prévoit un moyen de supprimer les droits d'accès dans le cas où une entreprise ferroviaire ne les utilise pas (sauf pour des raisons non économiques indépendantes de la volonté de l'entreprise ferroviaire concernée).

Les droits d'accès peuvent également être cédés volontairement par l'entreprise ferroviaire si elle n'a aucun besoin commercial raisonnable actuel ou prévisible.

4.9 Mesures spéciales en cas de perturbation

4.8.1 Principes

Lorsqu'un événement perturbateur se produit, il incombe à Network Rail, agissant conjointement avec HAL, de décider des mesures appropriées pour rétablir le calendrier horaire dès que raisonnablement possible. Cela est défini dans les plans d'urgence convenus et dans le Code d'exploitation ferroviaire à la Partie H du Code du réseau HAL. Network Rail assumera la responsabilité de la régulation des trains afin de minimiser les retards conformément aux pratiques standard de l'industrie. Les entreprises ferroviaires sont tenues de coopérer avec ces actions, qui peuvent inclure la fourniture d'équipes de traction et de train pour dégager la ligne.

4.8.2 Régulation opérationnelle

Network Rail, agissant au nom de HAL, élabore et tient à jour des politiques de régulation des trains afin de fournir un cadre permettant aux signaleurs de prendre des décisions de régulation de manière équitable, cohérente et dans le meilleur intérêt de l'ensemble des entreprises ferroviaires et de leurs voyageurs, et ce dans la mesure du possible.

Les politiques de régulation des trains sont établies par Network Rail en consultation avec les entreprises ferroviaires qui peuvent proposer des modifications.

5 Services et frais

5.1 Introduction

Le Règlement donne aux demandeurs le droit de bénéficier d'un ensemble de services pour trafic ferroviaire fournis par HAL. Le Règlement crée une présomption d'accès et accorde à tout demandeur le droit de demander l'accès à une gamme de services et d'installations pour exploiter des services ferroviaires.

Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de fournir : a) le forfait d'accès minimum ; b) l'accès aux installations de service ; et c) les services. Ces points sont examinés plus en détail dans le reste de la présente section 5.

5.2 Forfait d'accès minimum

Le forfait d'accès minimum comprend :

- Le traitement des demandes de capacité de l'infrastructure, et ;
- le droit d'utiliser cette capacité telle qu'elle est accordée et, notamment :
 - Le droit d'utiliser les voies de circulation, les aiguillages et les carrefours qui peuvent être nécessaires pour utiliser cette capacité ;
 - Le contrôle des trains, incluant la signalisation, la régulation des trains, la répartition, les communications et la fourniture d'informations sur les mouvements des trains, et ;
 - Toutes les autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel la capacité a été accordée.

5.3 Accès aux installations de service et fourniture de services

5.3.1 Description de l'installation de service (stations HAL)

L'étendue de la plupart des installations fournies dans les stations HAL (Terminaux 2 et 3 d'Heathrow, Terminal 4 d'Heathrow et Terminal 5 d'Heathrow) est déterminée par HAL. Le détail des installations de ces stations est disponible sur le site Web de National Rail à l'adresse :

https://www.nationalrail.co.uk/stations_destinations/default.aspx.

HAL entretient les actifs dans les stations des Terminaux 2 et 3, 4 et 5. Les responsabilités en matière de sécurité opérationnelle et de gestion des stations, ainsi que les accès, sont gérées par HAL.

Le détail des exigences relatives aux demandes d'accès est inclus dans le document sur les modalités relatives aux permis d'accès au site HAL, qui est disponible sur demande. L'accès n'est accordé qu'avec le permis pertinent et délivré si les exigences de ce permis sont remplies. La gestion des permis est gérée sur place par le HRCR.

L'accès aux gares HAL est contrôlé par des portes aux entrées principales et soutenu par des lignes de portillons automatiques. Ceux-ci sont situés au niveau des quais des stations des Terminaux 4 et 5 et au niveau du hall de la station CTA.

L'accès aux quais se fait par des ascenseurs et des escaliers mécaniques. Toutes les zones sont désignées comme non-fumeurs et cette politique est renforcée par des panneaux, par la présence de personnel et vidéosurveillance. Des barrières sont en place pour empêcher les chariots à bagages des passagers à accéder aux quais de la station.

La conception du quai comprend des bandes tactiles pour permettre aux passagers malvoyants d'évaluer la proximité du bord du quai. Les dégagements de bord de quai font l'objet d'une dérogation aux normes ferroviaires afin de minimiser l'écart entre le quai et le marchepieds du train d'une hauteur de 1 100 mm. Des remplisseurs d'espace de quai ont été installés pour réduire le risque d'accidents pour les passagers. Il convient de noter que ces remplisseurs auront un impact sur l'interface du train à quai pour toute introduction de

nouveau matériel roulant.

Des armoires d'équipement de services d'urgence sont présentes dans tous les halls de la station. Elles contiennent des téléphones d'urgence, des bornes-fontaines, des enrouleurs de tuyaux, des extincteurs portatifs et des équipements d'urgence. L'éclairage de la station est alimenté par deux sources indépendantes.

Des systèmes sont en place pour s'assurer que les stations sont maintenues propres et exemptes de déchets. Toutes les salles de stockage sont verrouillées et leur accès est restreint. Le stockage du matériel de nettoyage et d'entretien est strictement contrôlé.

Le complexe de la station CTA comprend deux tunnels à quai séparés par un tunnel intermédiaire d'une longueur de quai de 204 m. L'accès et la sortie se font à chaque extrémité de la station par des escaliers fixes, des couloirs, des métros, des ascenseurs ou des escaliers mécaniques menant aux Terminaux 2 et 3. Un puits d'intervention des services d'urgence est présent et contient un ascenseur dédié à la lutte contre les incendies et un escalier d'intervention, qui sert également d'escalier d'évacuation d'urgence. Des escaliers d'évacuation d'urgence supplémentaires sont prévus à l'extrémité nord de la station et à deux points intermédiaires le long de la station. L'accès pour les véhicules d'urgence est assuré par les puits d'intervention et toutes les voies d'évacuation.

La station Terminal 4 est composée de deux tunnels de quai, d'une longueur de quai de 204 m (quai 1) et 200 m (quai 2) respectivement, séparés sur une partie de leur longueur par un tunnel menant au hall. L'accès et la sortie se font par l'extrémité nord de la station au moyen d'escaliers fixes, de couloirs, de métros ou d'escaliers mécaniques. Des passages croisés à l'extrémité nord permettent d'accéder aux quais et au hall. Des ascenseurs relient le hall de la station aux arrivées et aux départs du Terminal 4. Les escaliers mécaniques permettent l'accès aux arrivées du Terminal 4 via un hall distinct. Un puits d'intervention des services d'urgence est présent et contient un ascenseur dédié à la lutte contre les incendies et un escalier d'intervention, qui sert également d'escalier d'évacuation d'urgence. Des escaliers d'évacuation d'urgence sont également prévus à un point intermédiaire le long de la station. Des passages d'évacuation permettent d'accéder entre les quais et les escaliers d'évacuation d'urgence. L'accès pour les véhicules d'urgence est assuré par les puits d'intervention et toutes les voies d'évacuation.

La station Terminal 5 est composée de deux tunnels de quai, situés dans le cadre de la station, et séparés par le hall de la station, avec une longueur de quai utilisable de 217 m. En outre, une station LUL séparée est également présente, composée de deux tunnels de quai au sein du cadre de la station. Cette ensemble est entièrement séparé par des panneaux de verre et de béton armé de la station Terminal 5 gérée par HAL. Le cadre de la station est construit entre le parking principal du Terminal 5 et le Terminal 5 lui-même. L'accès et la sortie des stations LUL et des lignes principales se font par des points d'accès distincts dans le Terminal 5. La disposition des stations du Terminal 5 comprend quatre niveaux : les quais, la mezzanine, les arrivées et les départs. Des espaces sont prévus sur la mezzanine, incluant les soins, les bureaux et les systèmes de gestion de la station.

L'accès et la sortie depuis le hall de la station Terminal 5 se font par un noyau central de circulation verticale composé de quatre ascenseurs desservant les arrivées et les départs et d'un itinéraire alternatif avec des escalators. Les quais sont séparés de la zone principale du hall par des panneaux de verre renforcés avec des points d'accès dédiés aux extrémités Est et Ouest du hall principal. Des voies d'évacuation d'urgence sont prévues à trois endroits dans le hall. L'évacuation est assurée par des escaliers fixes vers des lieux sûrs désignés dans le complexe du Terminal 5. Les ascenseurs sont utilisés comme moyen d'évacuation pour les personnes à mobilité réduite et comme accès pour les services d'urgence avec contrôle par clé. L'accès des véhicules se fait par la voie de service de Wellington Road qui est également une zone réglementée avec accès uniquement possible pour les personnes disposant d'une habilitation de sécurité.

5.3.2 Utilisation d'équipements d'alimentation électrique pour la puissance de traction

HAL fournit l'infrastructure ferroviaire pour distribuer la puissance de traction nécessaire aux entreprises de transport ferroviaire pour opérer sur l'infrastructure HAL, cependant, la station d'alimentation qui fournit la puissance de traction est détenue et exploitée par Network Rail.

La fourniture et le paiement de la consommation d'énergie pour la puissance de traction sur l'infrastructure HAL seront régis par un accord tripartite distinct entre l'entreprise de transport concernée, Network Rail et HAL (« Accord tripartite EC4T ») et sont exclus des frais d'accès aux voies et des frais de station décrits à la section 6 ci-dessous.

Pour une description de l'infrastructure HAL, veuillez-vous référer à la section 3 ci-dessus.

5.3.3 Installations de ravitaillement en carburant

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.3.4 Stations de voyageurs, bâtiments et autres installations

Veuillez-vous référer à la section 3 ci-dessus.

5.3.5 Terminaux de fret et gares de triage

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.3.6 Installations de formation des trains

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.3.7 Voies d'évitement

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.3.8 Entretien et autres installations techniques

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4 Services supplémentaires

5.4.1 Courant de traction

Tel que décrit à la section 5.3.2 ci-dessus.

5.4.2 Approvisionnement en carburant

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.3 Services pour les trains

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.4 Aiguillage et autres services

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.5 Services pour transport exceptionnel et matières dangereuses

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.6 Tout autre service supplémentaire

Non fourni par HAL.

5.5 Services auxiliaires

Aucune provision n'est prévue pour les services annexes. En cas d'exigences supplémentaires, veuillez contacter HAL à l'adresse indiquée dans la section 1.7 ci-dessus.

6 Frais

Cette section énonce les principes de tarification actuels pour l'accès à l'infrastructure HAL, applicables pour

la période allant du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2027 (la « Période de tarification »). Les redevances feront l'objet de modifications à la suite de « changements de circonstances » décrits ci-dessous et énoncés plus en détail dans les TAC et les SAC.

Le Règlement établit un cadre général de tarification. Le cas échéant, et sous réserve du cadre de tarification convenu avec l'ORR, HAL s'efforcera de déterminer les frais d'utilisation de l'infrastructure HAL en référence à ce cadre de tarification. Les frais concernant le courant de traction sont régis et gérés par Network Rail.

6.1 Principes des frais

Bien que l'ORR est responsable du cadre de tarification applicable tel que prescrit par le Règlement, HAL est responsable du calcul des frais d'accès dans ce cadre. Les frais à payer par les entreprises ferroviaires exploitant leurs services sur l'infrastructure de HAL sont calculées et seront perçues conformément au Règlement.

Les frais d'accès sont fixés sur la base prévue pour le Forfait d'accès minimum (voir la section 5.2 ci-dessus) et le Règlement. Ils comprennent les frais d'accès aux voies, les frais de station et les frais pour les services supplémentaires.

Les frais d'accès aux voies sont fixés au coût directement imputable à l'exploitation des services ferroviaires et de sorte que, dans des conditions normales d'exploitation et au-delà d'une période raisonnable, HAL ne subit pas de perte financière nette ou de gain financier net du fait de l'exploitation de son infrastructure. Afin d'obtenir le recouvrement intégral des coûts encourus par HAL, avec l'approbation de l'ORR, HAL récupérera les coûts qui ne sont pas directement encourus du fait de l'exploitation des services ferroviaires au moyen d'une majoration et ne sera prélevé que sur les segments du marché jugé par l'ORR capable de supporter le coût conformément au paragraphe 2 de l'Annexe 3 du Règlement. La liste des segments de marché soumis à majoration est la suivante :

- Les services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de services de transport de voyageurs, et ;
- Les autres services aux voyageurs.

HAL publie séparément et annuellement, une liste de prix stipulant le niveau maximal des frais qui seront perçus par HAL pour les services. Ces coûts sont soumis à une période de consultation de 60 jours avec les entreprises ferroviaires avant leur émission. La liste des prix actuels peut être consultée sur le site Web « Heathrow – Rail Regulation » :

<https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-réglementation>.

6.2 Calcul des coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement

HAL, dans son rôle de propriétaire de l'infrastructure, a effectué un exercice de répartition des coûts pour chaque élément des dépenses qu'elle s'attend raisonnablement à engager au cours de la Période de tarification.

Les coûts d'exploitation et d'entretien sont projetés en fonction du profil historique des dépenses, en prenant en compte la norme de service et les performances attendues.

Conformément aux pratiques de l'industrie, HAL a adopté une approche de modélisation des coûts d'ingénierie basée sur un modèle de projection ascendante, conformément aux plans de gestion des actifs, pour calculer les coûts de renouvellement. Ces coûts ont été projetés jusqu'en 2049 en utilisant l'approche standard de gestion des actifs, qui prend en compte, entre autres facteurs, les performances actuelles des actifs, la durée de vie technique restante des actifs et l'utilisation future de l'infrastructure HAL. Les coûts moyens de renouvellement de chaque système d'actifs ont ensuite été utilisés pour calculer les frais d'accès aux voies.

HAL procédera à une révision contractuelle (augmentation/baisse réelle), via le TAC et le SAC, des frais fixes d'accès aux voies (voir section 6.4.2 ci-dessous) et des frais de station à long terme (voir section 6.5.1 ci-dessous) tous les cinq ans ou , si plus tôt, à la fin de l'accord d'accès concerné. La prochaine révision contractuelle est prévue en mai 2023. La hausse ou la baisse réelle garantira que tout recouvrement

insuffisant/excessif sera ajusté afin que HAL et l'entreprise ferroviaire ne soient pas affectées négativement par des modifications des dépenses prévues de renouvellement et d'amélioration du fait de circonstances imprévues.

La véritable augmentation/baisse prendra en compte :

- La différence entre les dépenses de renouvellement prévues et réelles ;
- La différence entre les dépenses d'amélioration prévues et réelles et les performances associées, et ;
- La valeur calendaire de l'argent.

6.3 Méthodologie appliquée pour le calcul des frais d'accès

HAL a développé son régime de tarification d'accès pour s'aligner sur les principes de réfectivité des coûts tels que définis par les Règlements et par le Règlement d'exécution 2015/909 de la Commission européenne. HAL a également cherché à s'aligner sur les pratiques de l'industrie, principalement de Network Rail, HS1 et la section centrale d'exploitation de la ligne Elizabeth, dont le gestionnaire d'infrastructure est Rail for London Limited (une filiale de Transport for London).

Un résumé des étapes à effectuer est fourni ci-dessous.

Les étapes 1 à 3 consistent à classer les coûts en fonction de leur emplacement, de leur nature et du facteur :

Étape 1) HAL a ventilé les dépenses en fonction de l'emplacement spécifique sur l'infrastructure HAL afin de garantir que les frais payés par chaque entreprise ferroviaire reflètent les installations spécifiques utilisées. L'infrastructure HAL a été divisée en six emplacements distincts, notamment :

- Section de la voie :
 - Airport Junction jusqu'à la station CTA ;
 - De la station CTA à la station Terminal 5, et ;
 - De la station CTA à la station Terminal 4, et ;
- Stations :
 - Station CTA ;
 - Station Terminal 4, et ;
 - Station Terminal 5.

Par exemple :

Élément de coût	Emplacement	Base de répartition
Maintenance des commutateurs	CTA vers Terminal 4 et CTA vers Terminal 5	Nombre et emplacement des commutateurs
Coûts d'inspection des infrastructures	Toutes les sections de voie	Longueur de la voie

Étape 2) HAL a classé tous les coûts liés à l'accès aux voies en fonction de leur nature telle que définie par l'ORR :

- Les coûts directement encourus, les coûts qui varient en fonction de l'utilisation et résultent directement de l'exploitation des services ferroviaires, les mouvements ou le poids des trains, et ;
- Les autres coûts, y compris les coûts liés à la capacité, qui doivent être engagés pour générer la capacité structurelle nécessaire pour fournir les services ferroviaires, mais qui ne varient pas à court terme en fonction de l'utilisation.

Par exemple :

Élément de coût	Emplacement	Nature
Maintenance des commutateurs	CTA vers Terminal 4 et CTA vers Terminal 5	Directement encourus
Coûts d'inspection des infrastructures	Toutes les sections de voie	Fixe

Étape 3) HAL a identifié le facteur applicable à chaque coût. L'attribution des coûts directement encourus à leurs facteurs à court terme et les autres coûts (fixes ou axés sur la capacité) à leurs facteurs à long terme a aidé à répartir les coûts de manière appropriée entre les différents utilisateurs du réseau. Les facteurs de coûts identifiés sont les suivants :

- Les mouvements des trains, et ;
- Les types de trains (poids du train).

Par exemple :

Élément de coût	Emplacement	Nature	Facteur
Maintenance des commutateurs	Station CTA jusqu'à la station Terminal 4 et station CTA jusqu'à la station Terminal 5	Directement encourus	Type de train (poids du train)
Coûts d'inspection des infrastructures	Toutes les sections de voie	Fixe	Mouvements des trains

Étape 4) HAL a également entrepris un exercice visant à tenir compte du degré de variabilité de chaque élément de coût en fonction des changements de trafic afin d'assurer une attribution appropriée des coûts aux coûts engagés ou aux coûts fixes.

Après avoir classé les coûts en fonction de l'emplacement, de la nature et du facteur et avoir réparti les coûts identifiés, les étapes suivantes de l'exercice visaient à calculer les coûts unitaires et à les traduire en frais pour des sections spécifiques du réseau.

Étape 5) Chaque coût a été divisé par la valeur de son facteur principal ; soit les mouvements de train ou le type de train pour calculer un coût unitaire pour chaque élément/facteur.

Par exemple :

Facteur	Calcul des coûts unitaires
Mouvements des trains	Coût de l'inspection de l'infrastructure divisé par le nombre total de mouvements de trains prévus par section de voie
Type de train (poids du train)	Coûts d'entretien des aiguillages divisés par tonnage prévu par section de voie

Étape 6) HAL a agrégé tous les coûts unitaires qui partagent le même facteur de coût, afin d'obtenir un coût unitaire total par facteur, par emplacement et par nature de coût.

Par exemple, pour la voie de la station CTA à la station Terminal 4 :

Emplacement	Nature	Facteur	Coûts unitaires totaux
-------------	--------	---------	------------------------

Voie de la station CTA à la station Terminal 4	Directement encourus	Mouvements des trains	Coûts unitaires entraînés par les mouvements de trains
	Fixe (c.-à-d. non directement encouru)	Mouvements des trains	Coûts unitaires entraînés par les mouvements de trains
	Directement encourus	Type de train (poids du train)	Coûts unitaires déterminés par le poids du train
	Fixe (c.-à-d. non directement encouru)	Type de train (poids du train)	Coûts unitaires déterminés par le poids du train

Étape 7) La dernière étape de l'exercice consiste à convertir les coûts en frais. Ceci est effectué en fonction de la nature des coûts et de l'emplacement des coûts et conformément aux directives de l'ORR. Des détails complémentaires sur l'accès aux voies, l'accès aux stations et les autres frais sont fournis dans les sections suivantes.

6.4 Frais d'accès aux voies

Afin d'assurer la transparence et de veiller à ce que HAL respecte ses obligations en matière d'accès non discriminatoire et de répercussion des coûts, les frais d'accès aux voies comprendront les éléments suivants:

- Les frais d'utilisation variables, et ;
- Les frais fixes d'accès aux voies.

Vous trouverez également de plus amples détails sur les frais d'accès aux voies à la section 6.6 ci-dessous.

Ces types de frais sont appliqués comme suit dans les différentes sections de l'infrastructure HAL :

Emplacement	Directement encourus	Fixe (c.-à-d. non directement encourus)
Voie – De la jonction de l'aéroport à la station CTA	Frais d'utilisation variables	Frais fixes d'accès aux voies
Voie – de la station CTA à la station Terminal 4	Frais d'utilisation variables	Frais fixes d'accès aux voies
Voie – de la station CTA à la station Terminal 5	Frais d'utilisation variables	Frais fixes d'accès aux voies

6.4.1 Frais d'utilisation variables

Ces frais sont définis pour recouvrer tous les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement directement engagés en raison de l'exploitation d'un service ferroviaire. Comme décrit dans la section portant sur la méthodologie, les frais d'utilisation variables payables par chaque train exploitant le réseau changera en fonction de la partie du réseau utilisée et du facteur de coût correspondant.

HAL applique les frais d'utilisation variables par mouvement de train.

6.4.2 Frais fixes d'accès aux voies

Ces frais sont définis pour recouvrer les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement qui ne varient pas en raison de l'exploitation d'un service ferroviaire (c.-à-d. non directement encourus). Comme décrit dans la section portant sur la méthodologie, les frais fixes d'accès aux voies payables par chaque train exploitant le réseau changera en fonction de la partie du

réseau utilisée, le nombre prévu des trains et le poids des trains utilisés.

HAL applique les frais fixes d'accès aux voies par mouvement de train.

Le recouvrement de ces frais se fera par voie de majoration et est soumis à l'approbation de l'ORR et ne sera prélevé que sur les segments du marché jugés capables, par l'ORR, de supporter le coût conformément au paragraphe 2 de l'Annexe 3 du Règlement. La liste des segments de marché soumis à majoration est la suivante :

- Les services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de services de transport de voyageurs, et ;
- Les autres services aux voyageurs.

6.5 Frais d'accès aux stations

En plus des frais d'accès aux voies, le Règlement prévoit des frais d'accès aux installations et pour la fourniture de services, comme indiqué à la section 5.3 ci-dessus. Dans le cas de HAL, les seuls frais pertinents concernent les stations de voyageurs (le courant de traction est traité séparément).

De plus amples détails sur les frais d'accès aux stations sont également disponibles à la section 6.6 ci-dessous.

La même méthodologie est utilisée pour les frais d'accès aux stations que pour les frais d'accès aux voies. HAL a ventilé les dépenses en fonction de l'emplacement spécifique sur l'infrastructure HAL. Pour les frais d'accès aux stations, ces dépenses incluent les dépenses éligibles et les renouvellements aux stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5. Dans les cas où le coût est attribué à plus d'une station, l'attribution montre toutes les stations concernées et la répartition des coûts est effectuée en fonction de la taille de la station.

Poste de coût	Emplacement	Base de répartition
Conduites principales d'eau et drainage	Station CTA	N/A
Fonctionnement avec conducteur uniquement	Stations CTA et Terminal 4	Taille de la station
Fonctionnement avec conducteur uniquement	Station Terminal 5	N/A
Entretien des installations	Stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Taille de la station
Entretien du système de lutte contre les incendies	Stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Taille de la station

HAL a classé tous les coûts liés à l'accès aux stations en fonction de leur nature telle que définie par l'ORR. Toutes les dépenses sont classées selon qu'elles sont axées sur la capacité ou varient à court terme en fonction de l'utilisation.

Poste de coût	Emplacement	Catégorie
Conduites principales d'eau et drainage	Station CTA	Axé sur la capacité
Fonctionnement avec conducteur uniquement	Stations CTA et Terminal 4	Axé sur la capacité

Poste de coût	Emplacement	Catégorie
Fonctionnement avec conducteur uniquement	Station Terminal 5	Axé sur la capacité
Entretien des installations	Stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Axé sur la capacité
Entretien du système de lutte contre les incendies	Stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Axé sur la capacité

HAL a identifié le facteur pour chaque coût. Les coûts directement encourus sont attribués à leurs facteurs à court terme et les autres coûts (fixes ou axés sur la capacité) à leurs facteurs à long terme afin de répartir les coûts de manière appropriée entre les différents utilisateurs des stations. Les facteurs de coûts identifiés sont les mouvements des trains et le type de train (poids du train). Il est important de noter que pour l'accès aux stations, tous les coûts sont déterminés par les mouvements des trains.

Poste de coût	Emplacement	Facteur de coût pour coût unitaire
Conduites principales d'eau et drainage	Station CTA	Mouvements des trains
Fonctionnement avec conducteur uniquement	Stations CTA et Terminal 4	Mouvements des trains
Fonctionnement avec conducteur uniquement	Station Terminal 5	Mouvements des trains
Entretien des installations	Stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Mouvements des trains
Entretien du système de lutte contre les incendies	Stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Mouvements des trains

À l'instar de la méthodologie utilisée pour les frais d'accès aux voies, HAL a également entrepris un exercice visant à examiner le degré de variabilité de chaque élément de coût en fonction de l'évolution du trafic afin de garantir que l'attribution appropriée des coûts aux coûts directement encourus ou aux coûts fixes reflète les installations spécifiques utilisées par chaque entreprise ferroviaire.

Chaque coût a été divisé par la valeur de son facteur principal ; soit les mouvements de train, soit le type de train, pour calculer un COÛT unitaire pour chaque élément/facteur.

HAL a ensuite agrégé tous les coûts unitaires qui partagent le même facteur de coût, afin d'obtenir un coût unitaire total par facteur, par emplacement et par nature de coût.

La dernière étape de l'exercice consiste à convertir les coûts en frais. Ceci est effectué en fonction de la nature des coûts et de l'emplacement des coûts et conformément aux directives de l'ORR.

En vertu du Règlement, HAL peut recouvrer les coûts associés aux stations de voyageurs et applique les frais suivants :

- Les frais à long terme de la station
- Les dépenses admissibles (QX). Ces frais sont présentés ci-dessous.

6.5.1 Frais à long terme des stations

Ces frais sont définis pour recouvrer les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement qui ne varient pas en raison de l'exploitation d'un service ferroviaire. Ces frais sont similaires aux frais fixes d'accès aux voies, mais pour les coûts engagés dans les stations. Comme décrit dans la section portant sur la méthodologie, les frais à long terme des stations dus par chaque entreprise ferroviaire changeront en fonction des stations utilisées et du nombre de trains prévu.

HAL applique les frais à long terme des stations par mouvement de train.

6.5.2 Dépenses admissibles pour les stations

Les dépenses admissibles permettent de recouvrer les coûts d'exploitation des équipements communs des stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5. Cela comprend les coûts de nettoyage de la station, de collecte et d'élimination des ordures et de mise à disposition de personnel. Elles comprennent également un élément fixe pour la Période de tarification et un élément représentant les frais de gestion prélevé sous la forme d'un pourcentage des dépenses admissibles fixes et qui couvre les coûts centraux indirects et les frais généraux qui découlent de l'exploitation des stations HAL. Les frais de gestion des dépenses admissibles comprennent également un élément de profit qui vise à recouvrer le risque associé à la fourniture de services « QX » sur une durée déterminée.

6.6 Dispositions générales relatives aux frais d'accès aux voies et aux stations

À la suite de l'application de la méthodologie définie ci-dessus, la liste de prix publiée sur le site Web décrit les frais d'accès aux voies et les frais d'accès aux stations applicables pour la Période de tarification (sous réserve de l'indice des prix à la consommation et des événements de révision des frais). Les frais seront appliqués de manière égale et non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires de tous les segments de marché concernés, conformément au Règlement.

6.6.1 Modification des frais

Les frais sont fixés pour la Période de tarification. Toutefois, HAL peut revoir les frais en cas de survenance d'un certain nombre de « changements de circonstances » comme suit :

- Les variations de l'utilisation (nombre de créneaux horaires de trains de passagers) supérieures ou inférieures à 5 % ;
- Un changement de loi, de règlement ou une décision réglementaire (y compris une révision par l'ORR des frais de HAL et l'approbation des majorations conformément au paragraphe 2 de l'Annexe 3 du Règlement), et ;
- Un mécanisme général d'examen « global » soumis à l'accord de HAL et de toutes les entreprises.

Toute révision à la suite d'un tel événement comprendra une période de consultation avec les bénéficiaires et les parties concernées. Les frais définitifs devront être émis par HAL au moins 60 jours avant toute mise en œuvre, comme indiqué dans le TAC et SAC.

6.6.2 Indice des prix à la consommation

Au cours de la période tarification, les frais seront modifiés le 1er janvier de chaque année pour tenir compte de l'inflation indexée sur l'indice des prix à la consommation.

La dernière liste de prix de HAL est disponible sur le site : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

6.7 Tarif en cas de congestion

Le paragraphe 1(8) de l'Annexe 3 du Règlement autorise un gestionnaire de l'infrastructure à percevoir des frais pour tenir compte de la rareté de la capacité du segment identifiable de l'infrastructure pendant

une période de congestion. Si, à un moment quelconque, l'infrastructure HAL venait à être congestionnée au sens de la règle 26 du Règlement, le gestionnaire de l'infrastructure envisagera la possibilité de procéder à une vente aux enchères de capacités sur l'infrastructure HAL, ce qui pourrait donner lieu à l'application d'un tarif en cas de congestion.

6.8 Frais d'électricité de traction (EC4T)

Le paiement de la consommation d'énergie pour la puissance de traction sur l'infrastructure HAL (frais EC4T) est exclu des frais d'accès aux voies et des frais de station payables respectivement au titre des TAC et des SAC. La puissance de traction fournie par Network Rail est facturée dans le cadre de l'accord tripartite EC4T correspondant, par le biais d'une facturation et collecte des paiements par Network Rail pour le compte de HAL.

Les trains circulant sur l'infrastructure HAL sont alimentés par le système électrique via des lignes aériennes. L'alimentation électrique du système électrique aérien de l'infrastructure HAL est fournie par une station d'alimentation appartenant à Network Rail, qui fournit également de l'énergie électrique au Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni.

La méthode de calcul et de paiement des frais pour la consommation d'électricité de traction sur l'infrastructure HAL est conforme à la méthodologie de Network Rail pour le calcul et le paiement des frais de consommation d'électricité de traction sur le réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni.

En vertu de l'accord tripartite EC4T, HAL, Network Rail et l'entreprise ferroviaire concernée ont donc convenus que les frais de consommation d'électricité de traction sur l'infrastructure HAL seraient gérées par Network Rail et seraient calculées et payées conformément au régime sectoriel applicable au Réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni.

Le niveau des frais sera dépendant du prix de l'électricité, de la quantité d'électricité consommée (calculée au moyen de taux de consommation de kWh modélisés ou de kWh mesurés), des pertes de transport et des kilomètres exploités par traction électrique (lorsque calculés au moyen de taux de consommation modélisés).

Les frais d'électricité de traction modélisés sont définis selon la formule suivante :

$$\text{Frais EC4T (£)} = \text{kilomètres exploités} \times \text{taux de consommation modélisé d'électricité de traction (kWh/ kilomètre exploités)} \times \text{tarif (pence/kWh)}$$

Les taux de consommation modélisés du prix de l'électricité de traction de l'infrastructure HAL sont disponibles sur le site Web de Network Rail :

[Frais d'accès CP6 - Network Rail](#)

Les compteurs à bord des trains permet de facturer aux entreprises ferroviaires leur consommation d'électricité de traction, sur la base de données de consommation d'électricité de traction mesurées, plutôt que via des taux de consommation d'électricité de traction modélisés.

Les frais d'électricité de traction mesurés sont définis selon la formule suivante :

$$\text{Frais EC4T (£)} = [\text{consommation d'électricité (kWh)} \times (1 + \% \text{ de pertes de surmontée}) - \text{électricité régénérée (kWh)}] \times \text{tarif (pence/kWh)}$$

À la fin de chaque exercice, Network Rail, pour le compte de HAL, effectue un rapprochement des volumes pour rapprocher la consommation d'électricité estimée et réelle, avec toute hausse ou baisse répercutée sur l'entreprise ferroviaire concernée.

De plus amples informations sur les frais d'électricité de traction sont disponibles dans les [Règles sur l'électricité de traction](#).

De plus amples informations sur les compteurs embarqués sont disponibles sur le site Web de Network Rail :

<https://www.networkrail.co.uk/industry-and-commercial/information-for-operators/on-train-metering/>

6.9 Regime de performance

Le Règlement impose au gestionnaire de l'infrastructure d'établir un Régime de performance dans le cadre de

son système de tarification. Le Regime de performance doit être conçu de manière à inciter les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les perturbations et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Les détails du Regime de performance sont disponibles dans la partie B du Code du réseau HAL, lui-même disponible sur le site web « Heathrow – Rail Regulation » à l'adresse :

https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow-Network-Code-2017_final.pdf.

6.9.1 Annexe 8

L'annexe 8 du TAC établit un cadre dans lequel les paiements sont effectués soit par HAL à l'entreprise ferroviaire, soit inversement, lorsque la partie sous-performante provoque des retards supérieurs à son référentiel de performance spécifié. Des paiements sont dus lorsque les retards causés par une partie donnée sont inférieurs au point de référence.

Le Régime de performance assume trois fonctions clés :

- Réduire l'exposition des entreprises ferroviaires à des retards et à des annulations qu'elles ne peuvent contrôler, en les indemnisant pour les pertes subies du fait d'un retard. Cela réduit leur niveau de risque lié à l'exploitation et à leur investissement dans l'industrie ;
- Fournir à HAL des incitations financières pour réduire les retards occasionnés aux entreprises ferroviaires, et ;
- Fournir aux opérateurs des incitations financières pour réduire les retards qu'ils causent aux autres opérateurs.

Les paiements en vertu de l'Annexe 8 sont basés sur les retards attribués, les points de référence et les taux applicables. Cela signifie que si une partie cause plus de retard que son montant de référence, elle devra payer un montant égal au retard excédentaire multiplié par un taux de paiement. Les paiements sont déterminés selon une formule (au lieu d'exiger des parties qu'elles négocient les pertes réelles pour chaque retard), en fonction du taux de paiement et du niveau réel des performances par rapport à un niveau de référence. Ce système réduit les coûts administratifs et juridiques qui seraient engagés si les parties étaient tenues de présenter une réclamation pour chaque incident individuel.

6.9.2 Mesure

Les performances de l'infrastructure HAL sont capturées par les systèmes de surveillance de Network Rail. Le processus de suivi et de désignation des défauts sera maintenu et sera signalé et géré au nom de HAL par Network Rail. Le processus reflète la pratique générale actuelle dans l'ensemble du réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni.

Les performances du service seront mesurées en termes de ponctualité conformément au calendrier horaire publié. Lorsqu'un retard est attribué à une entreprise ferroviaire, cette entreprise ferroviaire devra indemniser HAL pour ces retards et/ou annulations, afin que HAL puisse indemniser toute autre entreprise ferroviaire ainsi affectée par ce retard et/ou cette annulation.

6.9.3 Calcul

Les montants à verser par les entreprises ferroviaires seront calculés sur la base d'une estimation de l'incidence des performances de l'entreprise concernée sur les autres entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure HAL, en tenant compte de la responsabilité de HAL envers ces entreprises. Les montants seront basés sur les minutes de retard X £ par minute/mouvement/temps de trajet prélevé au-delà de 3 minutes de retard. Un train retardé après le service suivant sera considéré comme étant annulé aux fins de la détermination du montant à payer et sera assujéti à la taxe d'annulation qui correspond aux frais d'un mouvement supplémentaire. Les changements proposés de méthodologie feront l'objet de consultations dans le cadre de forums de l'industrie ferroviaire.

6.9.4 Restriction d'utilisation

Lorsque HAL prend possession de l'infrastructure HAL afin d'effectuer des travaux nécessaires (ce que l'on appelle une restriction d'utilisation), HAL indemniser les entreprises ferroviaires à un taux

convenu dans le cadre du TAC concerné.

6.9.5 Variation des performances

Lorsqu'un retard est attribué à une défaillance de l'infrastructure HAL et entraîne une présentation tardive d'un train au réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni, HAL indemniser les entreprises ferroviaires au taux convenu dans les limites du TAC conclu avec HAL.

6.9.6 Ajustement et révision

Le système de performance peut être réexaminé après un changement important ou si le régime du réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni venait à subir une quelconque modification.

Annexe A

Calendrier des dates et processus d'établissement du calendrier

Les dates des calendriers horaires de 2020 ont été publiées par Network Rail sur son site Web.

<https://www.networkrail.co.uk/industry-and-commercial/information-for-operators/>.

Le calendrier ci-dessous est fourni par Network Rail pour le réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni et s'appliquera à l'infrastructure HAL. Tout calendrier de remplacement ou modification émis par Network Rail, conformément aux procédures applicables pour un tel remplacement, sera adopté par HAL afin d'assurer la continuité de l'alignement des deux réseaux.

Dates de changement du calendrier horaire : 2023 – 2024

Année	Changement principal	Changement secondaire
2023	Dimanche 11 décembre 2022	Dimanche 21 mai 2023
2024	Dimanche 10 décembre 2023	Dimanche 2 juin 2024

Dates d'élaboration des calendriers horaires – Calendriers horaires de décembre 2024

Dates d'élaboration du calendrier horaire	Changement principal	Changement secondaire
D73 - Avis officiel des dates de traitement	15/07/22	
Révision des règles de planification des calendriers horaires		
D64 – Début de la consultation de Network Rail sur les propositions de modification des règles	16/09/22	24/02/23
D64 – TCRAg – Début de l'identification des dangers du plan de train (TP-HAZID ou Train Plan Hazard Identification en anglais)	16/09/22	24/02/23
D60 – Fin de la consultation de Network Rail sur les propositions de modification des règles	14/10/22	24/03/23
Règles de planification des publications	14/10/22	24/03/23
D59 – Publication de la « Version projet des règles »	21/10/22	31/03/23
D56 – TCRAg Fin de l'identification des dangers du plan de train	11/11/22	21/04/23
D55 – TCRAg Début de l'évaluation et atténuation du plan de train	18/11/22	28/04/23
D54 – Réponses des opérateurs à la « Version projet des règles »	25/11/22	05/05/23
D54 à D44 – Examen de Network Rail des réponses		

Dates d'élaboration du calendrier horaire	Changement principal	Changement secondaire
des opérateurs		
Règles de planification des publications	27/01/23	07/07/23
D44 – Publication de la « Version finale des Règles »	03/02/23	14/07/23
D41 – Fin de la période d'appel de la « Version finale des Règles »	24/02/23	04/08/23
Période de consultation initiale		
D64 – Publication du projet de calendrier des événements	16/09/22	24/02/23
D45 – Publication de la déclaration de capacité stratégique	27/01/23	07/07/23
D55 – Notification par les participants au TT des modifications majeures du TT	18/11/22	28/04/23
D55 – Début de la période de consultation initiale	18/11/22	28/04/23
D54 – Publication du calendrier définitif des événements	25/11/22	05/05/23
D45 – Network Rail fournira une copie du « Calendrier horaire précédent »	27/01/23	07/07/23
D48 – Notification des parcours internationaux provisoires	06/01/23	N/A
D40 – Date de priorité	03/03/23	11/08/23

Période de préparation du calendrier horaire		
D40 – Début de la période de préparation du calendrier horaire	03/03/23	11/08/23
D38 – TCRAg – Fin de l'évaluation et atténuation du plan de train	17/03/23	25/08/23
D37 – TCRAg – Début de l'évaluation des risques du plan de train – (TP-REP)	24/03/23	01/09/23
D33 – TCRAg – Fin de l'évaluation des risques du plan de train – (TP-REP)	21/04/23	30/09/22
D32 – TCRAg – Début du panel d'assurance des modifications du calendrier horaire (TP-RAP)	28/04/23	06/10/23
D30 – TCRAg – Fin du panel d'assurance des modifications du calendrier horaire (TP-RAP)	12/05/23	20/10/23

D26 – Publication par NR du nouveau calendrier horaire en vigueur	09/06/23	17/11/23
Nouveau calendrier horaire en vigueur et fichiers systèmes associés mis à disposition de ATOC	09/06/23	17/11/23
Réponses des opérateurs au nouveau calendrier horaire en vigueur	23/06/23	01/12/23
D22 – Fin de la période d’appel du nouveau calendrier horaire en vigueur	07/07/23	15/12/23
D15 – Fin du processus d’information sur le calendrier horaire	25/08/23	02/02/24
D14 – Mise à disposition des données électroniques CIF	01/09/23	09/02/24
D9 – Extrait du calendrier horaire pris pour modification des NRT	06/10/23	15/03/24
D8 – Proposition des dates d’horaire aux opérateurs	13/10/23	22/03/24
D4 - Données des NRT envoyées aux éditeurs	10/11/23	19/04/24
Date de début du calendrier horaire	10/12/23	02/06/24
Date de fin du calendrier horaire	01/06/24	07/12/24

Jours fériés 2022 – 2023

Jours fériés	2023	2024
Jour de l’An	1er janvier	1er janvier
2 janvier (Écosse)	2 janvier	2 janvier
3 janvier (au niveau national)		
4 janvier (Écosse)		
Vendredi saint	7 avril	29 mars
Lundi de Pâques	10 avril	1er avril
Congé du premier mai	1er mai	6 mai
Vacances de printemps	29 mai	27 mai
Vacances d’été tardives (Écosse)	7 août	5 août
Vacances d’été tardives (Angleterre et Pays de Galles)	28 août	26 août
Fête de la Saint-André (Écosse)	30 novembre	30 novembre

Jours fériés	2023	2024
Jour de Noël	25 décembre	25 décembre
Lendemain de Noël	26 décembre	26 décembre
Vacances de Noël		
Vacances du lendemain de Noël		

Jours couverts par l'exemption de jour férié (BHX)

Jour de l'An
Vendredi saint
Lundi de Pâques
Lundi du Premier Mai
Lundi des vacances de printemps
Lundi des vacances d'été
Jour de Noël
Lendemain de Noël