



# Heathrow Airport Ltd - Document de référence du réseau

Exercice se terminant le 31 décembre  
2025

# Contenu

Glossaire .....	4
1 Généralités .....	7
1.1 Informations sur l'entreprise .....	7
1.1.1 Infrastructure .....	7
1.1.2 Systèmes de réseau HAL .....	8
1.1.3 Services actuels .....	8
1.2 Objectif du document de référence du réseau .....	9
1.3 Aspects juridiques .....	9
1.3.1 Le cadre juridique .....	9
1.3.2 Statut et responsabilité .....	9
1.3.3 Procédure de recours .....	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 autres détails .....	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 .....	11
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 .....	14
3.1 Introduction.....	14
3.2 Exigences générales en matière d'accès .....	14
3.2.1 Conditions d'accès à l'infrastructure HAL .....	14

3.2.2	Conditions d'inclusion dans le processus d'établissement des horaires .....	15
3.2.3	Licences .....	15
3.2.4	Certificat de sécurité .....	16
3.2.5	Assurance .....	16
3.3	Arrangements contractuels .....	16
3.3.1	Contrats d'accès .....	16
3.3.2	Code du réseau HAL .....	16
3.4	Exigences spécifiques en matière d'accès .....	16
3.4.1	Acceptation du matériel roulant .....	16
3.4.2	Comité d'examen de l'assurance de HAL.....	17
3.5	Règles de fonctionnement .....	17
3.5.1	Déclaration d'accès technique.....	17
3.5.2	Déclaration de capacité-cadre.....	17
3.5.3	Règles de planification des horaires .....	17
3.5.4	Code d'exploitation ferroviaire et plan d'urgence de Heathrow .....	18
3.5.5	Normes et règles de Heathrow Rail .....	18
4	Allocation des capacités .....	19
4.1	Introduction.....	19
4.2	Description du processus d'établissement des horaires.....	19
4.3	Sous-traitance.....	19
4.4	Développement des 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	Règlement des différends en matière d'accès .....	20
4.5	Approche de la gestion des capacités.....	21
4.6	Infrastructures congestionnées .....	21
4.7	Attribution de capacités pour la maintenance, le renouvellement et les améliorations .....	21
4.8	Non-utilisation / Annulation.....	22
4.9	Mesures spéciales en cas de perturbation .....	22
4.8.1	Principes .....	22
4.8.2	Règlement opérationnel .....	22
5	Services et charges .....	23
5.1	Introduction.....	23
5.2	Offre minimale d'accès .....	23
5.3	Accès aux services et fourniture de services .....	23
5.3.1	Description des installations de service (stations HAL).....	23
5.3.2	Utilisation des équipements d'alimentation électrique pour l'énergie de traction.....	24

5.3.3	Installations de ravitaillement en carburant .....	25
5.3.4	Stations de voyageurs, bâtiments et autres installations .....	25
5.3.5	Terminaux de marchandises et gares de triage .....	25
5.3.6	Installations de formation des trains .....	25
5.3.7	Voies d'évitement pour le stockage .....	25
5.3.8	Entretien et autres installations techniques .....	25
5.4	Services complémentaires .....	25
5.4.1	Courant de traction .....	25
5.4.2	Fourniture de carburant .....	25
5.4.3	Services pour les trains .....	25
5.4.4	Services de manœuvre et autres services .....	25
5.4.5	Services de transport exceptionnel et de marchandises dangereuses .....	25
5.4.6	Tout autre service supplémentaire .....	25
5.5	Services auxiliaires .....	26
6	Charges .....	27
6.1	Principes de tarification .....	27
6.2	Calcul des coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement .....	27
6.3	Méthodologie de calcul des charges d'accès .....	28
6.4	Charges d'accès aux voies .....	30
6.4.1	Charges d'utilisation variables .....	30
6.4.2	Charges d'accès aux voies fixes .....	31
6.5	Charges d'accès aux stations .....	31
6.5.1	Charges à long terme des stations .....	33
6.5.2	Dépenses admissibles pour les stations .....	33
6.6	Dispositions générales relatives aux charges d'accès aux voies et aux charges d'accès aux gares .....	33
6.6.1	Modifications des charges .....	33
6.6.2	RPI .....	33
6.7	Tarif de congestion .....	34
6.8	Frais d'électricité de traction (EC4T) .....	34
6.9	Programme de performance .....	35
6.9.1	Annexe 8 .....	35
6.9.2	Mesure .....	35
6.9.3	Calculs .....	35
6.9.4	Restriction d'utilisation .....	36
6.9.5	Variation des performances .....	36
6.9.6	Recalibrage et révision .....	36
Annexe A	.....	37
Calendrier, procédure d'établissement des horaires	.....	37

## Glossaire

ADRR	a la signification donnée au point 1.4.3 ci-dessous.
Jonction avec l'aéroport	désigne le nœud ferroviaire par lequel l'infrastructure HAL est reliée au réseau ferroviaire étendu du Royaume-Uni.
Changements de circonstances	a la signification donnée au point 6.6.1 ci-dessous.
Période d'imputation	a la signification donnée à la section 6 ci-dessous.
Accord de répartition et de traitement des réclamations	désigne l'accord de ce nom approuvé par ORR pour la répartition des responsabilités et le traitement des réclamations des tiers.
CTA	désigne la zone centrale du terminal desservant les terminaux 2 et 3 de l'aéroport d'Heathrow.
EC4T	désigne les charges qui recouvrent les coûts de fourniture de l'électricité à des fins de traction.
Accord tripartite EC4T	a la signification donnée au point 5.3.2 ci-dessous.
Déclaration d'accès technique	les détails des règles d'urbanisme applicables à l'accès à HAL  l'infrastructure ; les zones et les restrictions de l'infrastructure concernées par les inspections, l'entretien et les renouvellements.
ERTMS	signifie système européen de gestion du trafic ferroviaire.
ETCS	signifie système européen de contrôle des trains.
Chemin de fer du Grand Ouest	signifie First Greater Western Limited.
Groupe	les filiales de Heathrow (SP) Limited.
GSM-R	signifie Global System Mobile Communications - Railway.
HAL	signifie Heathrow Airport Limited.
HAL-ARP	a la signification donnée au point 3.4.2 ci-dessous.
Infrastructure HAL	désigne l'infrastructure ferroviaire pour laquelle HAL est le propriétaire de l'infrastructure et des installations et qui est située en Angleterre.
Code du réseau HAL	désigne un ensemble commun de règles applicables aux parties qui ont conclu un contrat portant sur des droits d'accès à l'infrastructure HAL.
HEOC	signifie Heathrow Express Operating Company.
HEP	désigne le plan d'urgence de Heathrow.

HRCR	désigne la salle de contrôle ferroviaire de Heathrow (anciennement HECR).
Gestionnaire d'infrastructure	a la signification donnée dans la règle 2 du ROGS.
LUL	signifie London Underground Limited.
Autorité de circulation	c'est l'autorisation pour un train de se déplacer d'un point à un autre en fonction des caractéristiques de l'infrastructure.
MTR	signifie MTR Elizabeth Line (connue sous le nom de Elizabeth Line).
Réseau ferroviaire	signifie Network Rail Infrastructure Limited.
Nouveau demandeur	a la signification donnée au point 2.2.2 ci-dessous.
Règles techniques nationales notifiées	a la signification qui lui est donnée dans les règlements 2011/3066 relatifs aux chemins de fer (interopérabilité).
ORR	signifie Office des chemins de fer et des routes.
Date de changement du principal	désigne la date d'entrée en vigueur de l'horaire de travail en décembre de chaque année. Voir l'annexe A pour plus de détails.
Centre de bloc radio	une interface radio entre un train et l'infrastructure surveillant la distance du train par rapport aux autres trains.
Entreprise ferroviaire	Toute entreprise publique ou privée titulaire d'une licence conformément aux règlements de 2005 relatifs aux chemins de fer (licences des entreprises ferroviaires), dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, avec l'obligation pour l'entreprise d'assurer la traction ; cela inclut également les entreprises qui assurent uniquement la traction.
Loi sur les chemins de fer	désigne la loi sur les chemins de fer de 1993.
Règlements	désigne le règlement de 2016 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences des entreprises ferroviaires), tel qu'il peut de temps à autre être modifié.
Restriction d'utilisation	a la signification donnée dans l'Annexe 8 du contrat d'accès aux voies.
RNE	a la signification 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).
RPI	désigne l'indice général des prix de détail, tous articles confondus, mesuré par CHAW et publié chaque mois.
SAC	désigne le contrat d'accès aux stations.
SMS	signifie système de gestion de la sécurité.

SNRP	signifie Déclaration des dispositions réglementaires nationales.
TAC	désigne le contrat d'accès aux voies.
Terminal 4	signifie Terminal 4 (aéroport de Heathrow).
Terminal 5	signifie Terminal 5 (aéroport de Heathrow).
Règles de planification des horaires	règles régissant les horaires normalisés et les autres éléments permettant de programmer les trains dans l'horaire de service.
TPWS/AWS	désigne le système de protection et d'avertissement des trains et/ou le système d'avertissement automatique.
STI	a la signification qui lui est donnée dans les règlements 2011/3066 relatifs aux chemins de fer (interopérabilité).
Réseau ferroviaire britannique élargi	désigne le réseau détenu et exploité par Network Rail auquel l'infrastructure HAL est connectée.

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

Sauf indication contraire, toute référence dans le présent document de référence du réseau à une loi, à une directive ou à une disposition légale doit être interprétée comme une référence à cette loi, à cette directive ou à cette disposition légale telle qu'amendée, étendue, consolidée, remplacée ou réadoptée de temps à autre et doit inclure tous les ordres, règlements, instruments ou autres législations subordonnées adoptés en vertu de la loi en question.

# 1 Général

## 1.1 Informations sur la société

Notre société, Heathrow Airport Holdings Limited (HAL) (anciennement BAA), possède et gère 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 sécurité et de sûreté, nous sommes réglementés par le gouvernement et la CAA. En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, nous sommes réglementés par l'Office of Rail and Road (ORR).

HAL possède et exploite l'infrastructure aéroportuaire et ferroviaire 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 des règlements. Le présent « **document de référence du réseau** » a été établi pour l'infrastructure HAL conformément aux dispositions de la Règle 13(4). HAL a désigné Network Rail par contrat pour remplir ses obligations de gestionnaire d'actifs opérationnel en vertu de la réglementation ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure HAL, y compris les obligations énoncées dans le ROGS.

Le schéma (Figure 1 page 8) illustre comment l'infrastructure HAL est construite.

#### Schéma de l'infrastructure HAL

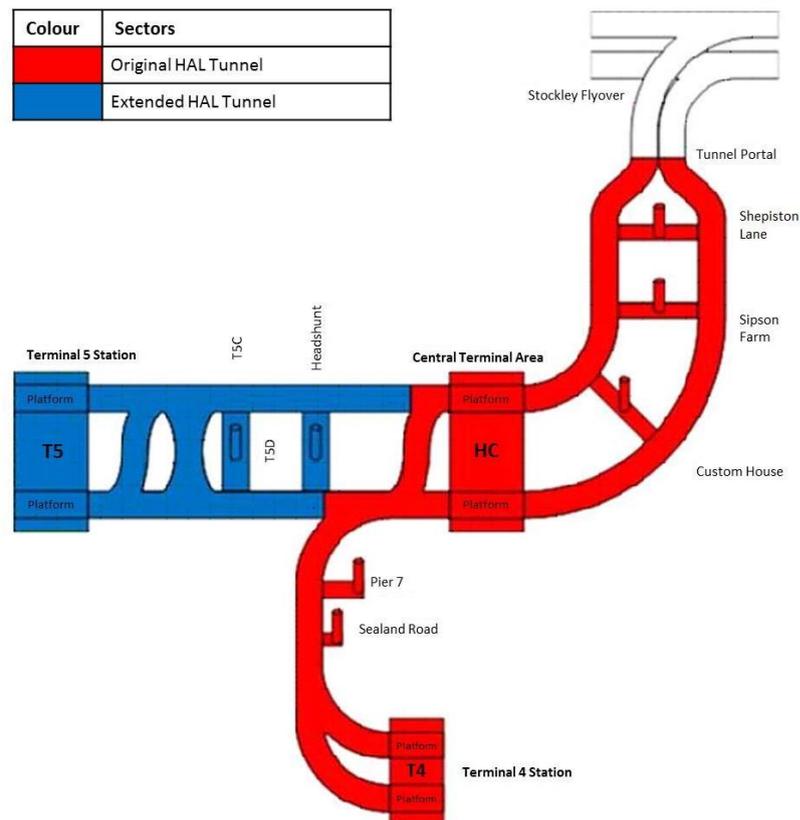


Figure 1

À 3,5 km du portail du tunnel se trouve une station intermédiaire (la station Heathrow CTA (la « **station CTA** »)) qui permet aux passagers d'accéder aux Terminaux 2 et 3 de Heathrow. Depuis la station CTA, un tunnel à passage unique de 2,5 km de long relie la station du Terminal

4 et un tunnel de 2,6 km de long relie la station du Terminal 5. Toutes les stations disposent de deux quais actifs. De plus amples détails sont fournis sur l'infrastructure HAL dans la Section 3 ci-dessous.

### 1.1.2 Systèmes de réseaux HAL

Le tableau « HAL Network Systems » (Figure 2) fournit des informations sur la répartition des responsabilités en matière de propriété, d'exploitation, de gestion et de maintenance entre HAL et Network Rail.

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

Système	IM , AM et Op	
	HAL	Réseau ferroviaire
Voies		IM / AM / OP
Structures de tunnels	AM	IM
Systèmes de communication ferroviaire		IM / AM / OP
Ventilation	AM / Op	IM
Systèmes de communication non ferroviaires	IM / AM / Op	
HRCR	IM / Op	
Signalisation		IM / AM / Op
Stations	IM / AM / Op	
Lignes aériennes		IM / AM / Op

*Légende : IM = gestionnaire d'infrastructure, AM = responsable de la maintenance des actifs et Op = opérateur.*

Figure 2

### 1.1.3 Services actuels

Deux services fonctionnent actuellement sur l'infrastructure HAL :

- **Heathrow Express** - un service sans escale entre l'aéroport de Londres Heathrow et Londres Paddington, exploité par la Great Western Railway, pour le compte du HEOC, et ;
- **MTR Elizabeth Line (connue sous le nom de Elizabeth Line)** - un service avec arrêts exploité par le MTR reliant l'aéroport de Heathrow à la gare de Londres Paddington, puis passant par le centre de Londres pour rejoindre soit les gares de Shenfield via Stratford, soit les gares d'Abbey Wood via Canary Wharf. Ces services font également

arrêt dans les gares situées entre la gare de Londres Paddington et l'aéroport de Heathrow.

## 1.2 Objectif du Document de référence du réseau

Les objectifs du présent document de référence du réseau sont de satisfaire aux exigences du Règlement 13(4) et de fournir une source unique d'informations essentielles qui seront requises par une entreprise ferroviaire ou une entreprise ferroviaire potentielle souhaitant exploiter des services ferroviaires sur l'infrastructure HAL. Il fournit des informations générales sur l'infrastructure HAL, les conditions d'accès et les critères de répartition des capacités et les paiements associés.

## 1.3 Aspects juridiques

Toute personne souhaitant accéder à l'infrastructure HAL doit satisfaire aux exigences définies par les organismes de régulation 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 sur les chemins de fer de 2003 et la sécurité des transports, et une série de lois secondaires, incluant les Règlements. L'ensemble de la législation, des règlements et des directives applicables aux chemins de fer de l'UE ont été incorporés dans le droit britannique par le biais des Règlements 2019/518, 2019/1310 et 2019/82 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences des entreprises ferroviaires) (modifications, etc.) (sortie de l'UE). À noter que l'Irlande du Nord est soumise à ses propres dispositions.

### 1.3.2 Statut et responsabilité

Ce document de référence du réseau est fourni conformément aux obligations de HAL en vertu des Règlements. Il ne s'agit pas d'une invitation à traiter ou d'une offre de conclure un contrat. Cependant, lorsqu'une entreprise ferroviaire conclut un TAC avec HAL, le TAC donne force contractuelle à des documents tels que le Code du réseau HAL, le document d'accès technique et les règles de planification des horaires qui sont référencés dans le présent document de référence du réseau.

Le modèle de TAC est disponible sur la page web Heathrow Rail Regulation :

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

Des efforts raisonnables ont été faits pour garantir l'exactitude des informations fournies dans le présent document de référence du réseau. HAL n'accepte aucune responsabilité en cas d'erreurs, d'omissions ou d'inexactitudes. Les erreurs notifiées à HAL seront revues et corrigées, le cas échéant, dans la prochaine édition du document de référence du réseau.

### 1.3.3 Procédure de recours

Tout litige portant sur des questions couvertes par les Règles de résolution des litiges d'accès de HAL (« ADRR ») sera traité conformément à la procédure prescrite dans ces Règles, annexées au Code du réseau HAL. La procédure porte sur les litiges découlant des TAC et des SAC. Le comité « Access Disputes Committee for the Wider UK Rail Network » fournit des services dans le cadre de l'ADRR. Les frais liés à la fourniture de ces services sont répercutés sur les entreprises ferroviaires dans le cadre des TAC et des SAC.

Tout litige relatif à des questions couvertes par l'ADRR sera traité conformément à la procédure prescrite dans ces Règles. Les litiges relatifs à l'organisation des horaires seront soumis à une commission d'organisation des horaires (Chapitre H). L'ADRR prévoit le renvoi de tout autre litige à une série de forums appropriés (séparément ou en combinaison), y compris pour la médiation, l'adjudication et l'arbitrage. Le Secrétaire du comité est disponible, à temps partiel, pour répondre à toute question que les parties pourraient avoir sur les procédures :

[secretary@accessdisputesrail.org](mailto:secretary@accessdisputesrail.org)

L'ORR est l'organisme de réglementation auprès duquel un recours peut être introduit conformément aux Règlements si un demandeur de capacité estime avoir fait l'objet d'une discrimination ou d'un traitement inéquitable.

Pour plus de détails, veuillez-vous référer à l'Annexe 1 du Code du réseau HAL (Access Dispute Resolution Rules) disponible sur le site web de HAL :

[Juin-23-Heathrow-Network-Code.pdf](#).

## 1.4 Structure du document de référence du réseau

Le présent document de référence du réseau a été élaboré en utilisant 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 2025 et sera révisé chaque année. Il s'applique aux demandes de capacités et à l'exécution des opérations de transport planifiées (mouvements de trafic) sur l'infrastructure HAL pendant l'horaire 2025 qui commence le dimanche 15 décembre 2024 à 00h00 et qui se termine le samedi 13 décembre 2025 à 24h.

### 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 <https://www.heathrow.com> à mesure que des modifications y sont apportées.

## 1.6 Contact et informations complémentaires

Tous les documents d'accès sont disponibles sur le site Internet d'Heathrow : <https://www.heathrow.com>.

Si vous souhaitez obtenir 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 de l'infrastructure HAL ou l'accès à celle-ci, veuillez contacter HAL :

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

[rail@heathrow.com](mailto:rail@heathrow.com)

Si une copie papier du présent document de référence du réseau est nécessaire, HAL est en mesure de la fournir, mais se réserve le droit d'en facturer le coût de production.

## 1.7 RailNetEurope et la coopération internationale

Network Rail est membre de RailNetEurope (« RNE »), qui est une organisation faitière de gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et d'organismes de répartition européens. 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 d'outils informatiques. Bien que HAL ne soit pas membre de RNE, le présent document de référence du réseau et les autres documents et processus auxquels il fait référence ont été et seront probablement influencés par la participation de Network Rail à l'organisation RNE, afin de maintenir l'alignement du présent document de référence du réseau et de ces autres documents et processus sur l'ensemble de l'infrastructure de HAL et du réseau ferroviaire britannique au sens large.

De plus amples informations sur RNE sont disponibles sur : <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>.

## 2 Infrastructure

### 2.1 Introduction

L'infrastructure HAL relie l'aéroport d'Heathrow à la ligne principale Great Western. Les trains quittent la ligne principale à Airport Junction pour rejoindre l'infrastructure HAL qui commence au portail du tunnel et se trouve à 19,913 km de Paddington. L'infrastructure HAL compte trois gares :

- La station CTA pour les correspondances avec les terminaux 2 et 3 ;
- La station Terminal 4 pour les correspondances avec le Terminal 4, et ;
- La station Terminal 5 pour les connexions avec le Terminal 5.

L'infrastructure HAL se compose d'un tunnel à deux forages vers les stations CTA et Terminal 5. Un tunnel à un trou unique relie la station Terminal 4 au réseau au sud de la station CTA. Toutes les stations ont deux quais, bien que la station Terminal 5 puisse être portée à quatre quais, si nécessaire.

### 2.2 Étendue de l'infrastructure HAL

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

### 2.3 Description de l'infrastructure HAL

#### 2.3.1 Tunnels ferroviaires

Deux tunnels partent du portail du tunnel.

Les tunnels peuvent être exploités de manière bidirectionnelle, avec des possibilités de croisement au portail du tunnel, à la station CTA et à la station Terminal 5.

L'itinéraire est entièrement dans des tunnels. La majorité des tunnels ont été creusés à la tarière, les autres ayant été construits selon la méthode de la tranchée couverte.

La formation de la voie à l'intérieur des tunnels utilise une plate-forme en béton, la lubrification des rails et la gestion du frottement du haut du rail sont assurées à plusieurs endroits. L'itinéraire est équipé d'une ligne aérienne d'électrification, fournissant un courant de traction de 25 kV.

Des puits d'intervention sont prévus aux endroits permettant l'évacuation et l'accès des services d'urgence. Des points d'intervention existent également aux portails des tunnels et aux stations. Des passages transversaux relient les deux tunnels. Tous les tunnels sont équipés de passerelles d'urgence, au niveau des voies pour les services d'urgence et au niveau des quais pour les passagers. Un système de ventilation des tunnels 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 depuis le HRCR.

Une conduite d'incendie humide est installée dans tous les tunnels de circulation afin de fournir aux services d'urgence une alimentation en eau pour lutter contre les incendies si un incendie venait à se déclarer dans un train. Ce système est complété par un système de ventilation forcée pour garantir que les voies d'évacuation des passagers et les voies d'accès des services d'urgence restent 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 de Network Rail Western and Wales Rail - Référence de section de route GW180.

L'accès à l'annexe sectorielle de Network Rail est disponible :

[Annexe sectionnel électronique national - Network Rail](#)

#### 2.3.2 Gares

HAL assure la maintenance des actifs des gares ferroviaires des Terminaux 2 et 3, du Terminal 4 et du Terminal 5. La sécurité opérationnelle et les responsabilités de gestion des stations, ainsi

que l'accès, sont gérées par HAL.

Les détails concernant les gares de HAL Rail se trouvent dans la Section 5.3.1.

### 2.3.3 Centres de contrôle ferroviaire

Une seule salle de contrôle gère les activités sur l'infrastructure HAL. Le contrôle de l'interface des trains, le contrôle des tunnels et l'accès opérationnel à l'infrastructure sont gérés par 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 des voies est de 1 435 mm. L'infrastructure HAL peut accueillir des trains qui correspondent au gabarit W10 de Network Rail, avec une limite de poids par essieu de 25,4 tonnes.

### 2.3.5 Signalisation

L'itinéraire est équipé d'un système de signalisation par blocs de circuits à aspects multiples avec protection automatique des trains. Toutes les lignes sont signalées pour permettre le travail bidirectionnel. La vitesse maximale autorisée sur la ligne est de 80 mph, avec des restrictions de vitesse permanentes plus faibles dans les gares et entre la gare CTA et la gare Terminal 4. L'ETCS a été installé en tant que système superposé et ne peut être utilisé qu'avec des trains équipés du système ETCS.

L'infrastructure HAL a été améliorée avec une superposition ERTMS de niveau 2 sur le système conventionnel existant entre Airport Junction et les arrêts tampons des gares des Terminaux 4 et 5. Il s'agit de la « phase A », d'autres phases ayant des implications pour la ligne principale Great Western entre Heathrow Junction et Acton seront livrées fin 2023.

Les itinéraires signalés sur lesquels l'ERTMS niveau 2 est superposé sont, dans le sens descendant, entre les signaux SN321, SN323 et SN 325 et les arrêts tampons des gares Heathrow Terminal 4 et Heathrow Terminal 5, et de là, dans le sens montant, jusqu'aux signaux SN 318, SN320 et SN 316. L'autorisation de mouvement ETCS utilisée sur ces itinéraires est générée par un centre de bloc radio au centre de signalisation de Thames Valley et transmise aux trains équipés du système ETCS par des liaisons radio GSM-R.

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

Les autorités de mouvement ERTMS ne reproduiront que les itinéraires signalés existants. Lancement de niveau 1

À Airport Junction, les trains doivent passer du niveau 2 de l'ERTMS au niveau national du contrôle des trains TPWS/AWS. Dans le sens descendant, le système doit établir un contact avec le centre de bloc radio avant de pouvoir recevoir une autorisation de mouvement de niveau 2. Pour éviter que les trains équipés du système ETCS qui n'utilisent pas la branche aéroportuaire n'utilisent inutilement la capacité GSM-R, les balises de transition de niveau sont montées après la divergence de la branche aéroportuaire par rapport à la ligne principale Great Western. Cela limite le temps dont dispose le train pour établir une connexion avec le centre de bloc radio. La transition vers le niveau 2 s'effectue donc au moyen d'un lancement de niveau 1. Au niveau 1, l'autorisation de mouvement est générée par une unité électronique de bord de ligne (LEU) connectée aux signaux concernés (SN321, 323 et 325) et envoyée par une balise commutable située à ces signaux, plutôt que d'être transmise par GSM-R depuis le centre de bloc radio. Des boucles OSS TPWS ont été installées aux signaux SN321, SN323 et SN325 pour empêcher les trains non équipés du système ETCS, ou un train équipé du système ETCS qui n'effectue pas la transition, de pénétrer dans les tunnels de l'aéroport.

Les exigences opérationnelles pour l'utilisation du système ERTMS niveau 2 sont disponibles

dans le cadre du projet « Western ETCS Overlay Project Paddington – Heathrow », (Phase A) (146152-NWR-REP-OPP-000003).

### **2.3.6 Systèmes de communication**

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

### **2.3.7 Disponibilité de l'infrastructure HAL**

L'infrastructure HAL reste ouverte 365 jours par an, sauf en cas d'accords spéciaux entre les entreprises ferroviaires et HAL. La déclaration d'accès technique régit principalement l'utilisation des capacités de 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 peut être consultée 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 au niveau du portail du tunnel. Le réseau ferroviaire britannique est détenu et exploité par Network Rail, avec des connexions au niveau du portail du tunnel.

## **2.4 Investissements et améliorations de l'infrastructure HAL**

Lorsque des investissements ou des améliorations doivent être apportés à l'infrastructure HAL, ces changements sont considérés 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 référence dans les TAC et SAC concernés, et le processus de changement correspondant seront applicables.

## 3 Conditions d'accès

### 3.1 Introduction

L'accès au « Wider UK Rail Network » (réseau ferroviaire étendu du Royaume-Uni) est principalement régi par les Règlements. Les Règlements couvrent également l'infrastructure ferroviaire en dehors du réseau ferroviaire étendu du Royaume-Uni, sauf exemption.

HAL désigne Network Rail comme son agent contractuel pour la fourniture des services ferroviaires pertinents inclus dans le Code du réseau de HAL afin de permettre aux deux infrastructures de fonctionner de manière transparente. La portée de ces services et les accords contractuels sont incorporés dans les accords contractuels 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 est responsable de la gestion et de la fourniture de ces services pour le compte de HAL.

### 3.2 Exigences générales en matière d'accès

Afin d'obtenir l'accès à l'infrastructure HAL et d'y opérer, un candidat devra remplir les conditions énoncées ci-dessous.

#### 3.2.1 Conditions d'accès à l'infrastructure HAL

Tout candidat souhaitant faire circuler des trains sur l'infrastructure HAL doit satisfaire aux exigences légales en vigueur. Les principales exigences légales (dont certaines sont examinées plus en détail dans la présente Section 2.2) comprennent de disposer :

- Soit (i) une licence valide d'entreprise ferroviaire en vertu de la Section 8 de la loi sur les chemins de fer ou une exemption valide accordée par l'ORR, soit (ii) une licence d'entreprise ferroviaire pour le transport de passagers ou une licence d'entreprise ferroviaire pour le transport de marchandises, et un SNRP accordé ou reconnu en vertu des Règlements de 2005 sur les chemins de fer (licences des entreprises ferroviaires), tels que modifiés par les Règlements de 2019 sur les chemins de fer (licences des entreprises ferroviaires) (modification, etc.) (sortie de l'Union européenne) ;
- Un certificat de sécurité valide et en cours de validité délivré dans le cadre du ROGS (voir la Section 2.3.2 ci-dessous) ;
- Une assurance appropriée (voir la Section 2.3.3 ci-dessous) ;
- Un TAC en place avec HAL pour l'infrastructure que le candidat a l'intention d'utiliser, et tout autre accord pouvant être spécifié dans le TAC concerné ;
- Un SAC en place avec HAL pour les stations que le demandeur a l'intention d'utiliser ;
- La confirmation écrite qu'il est signataire de l'accord de répartition et de traitement des demandes d'indemnisation, et ;
- Une confirmation écrite d'un TAC avec Network Rail pour permettre l'accès à l'infrastructure HAL.

Avant de conclure un nouveau TAC ou d'étendre ou d'augmenter substantiellement la capacité-cadre d'un TAC existant, HAL prend en compte les éléments suivants :

- Assurer une utilisation optimale des capacités disponibles 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 qu'il a réellement l'intention et la capacité d'utiliser la capacité demandée dans le TAC, y compris en tenant compte de tout échec antérieur, le cas échéant, dans l'utilisation de la capacité-cadre et des raisons de cet échec, telles que définies dans les Règlements ;

- Les besoins des passagers et du secteur du fret ;
- Assurer un accès non discriminatoire à l'infrastructure HAL et tenir compte de la disponibilité des installations et des 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 ;
- La promotion de 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 le renouvellement prévus ;
- Assurer une gestion proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de ressources suffisantes de l'infrastructure HAL, et ;
- Les critères de priorité s'appliquant à l'attribution des sillons dans le cadre de la procédure d'horaire, tels que visés à la Règle 26 du Règlement et les déclarations de saturation des infrastructures.

### 3.2.2 Conditions d'inclusion dans le processus d'établissement des horaires

La procédure de programmation est ouverte à deux catégories de demandeurs : ceux qui sont parties à un TAC existant avec HAL, et ceux qui se sont engagés de bonne foi à conclure un tel TAC (un « nouveau demandeur »).

Un nouveau demandeur n'est pas tenu de satisfaire aux exigences mentionnées ci-dessous pour participer à la procédure initiale de programmation, mais chaque exigence doit être satisfaite avant l'utilisation effective du (des) sillon(s) par le nouveau candidat.

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

- mettre à disposition un document de spécification de conformité technique pour l'infrastructure HAL ;
- revoir l'attribution des capacités et informer le demandeur du résultat (sur la base de l'horaire de travail en vigueur à ce moment-là) ; et
- si les sillons souhaités sont disponibles, ou sont susceptibles de le devenir, HAL donnera son accord à Network Rail pour ces sillons, et demandera au candidat de suivre le processus de programmation existant et le processus de programmation pertinent de Network Rail pour l'accès à l'infrastructure de HAL. HAL n'assume aucune responsabilité si un candidat opérateur ne parvient pas à convenir des conditions d'accès requises avec Network Rail.

### 3.2.3 Licences

La loi sur les chemins de fer érige en infraction le fait d'agir en tant qu'opérateur d'un train en Grande-Bretagne sans détenir une licence ou une exemption de licence accordée conformément à la loi sur les chemins de fer. Cette exigence de licence est réputée satisfaite lorsqu'une personne cherchant à agir en tant qu'opérateur de trains de passagers, dans le cadre du champ d'application des Règlements, bénéficie d'une licence d'entreprise ferroviaire pour le transport de passagers ou d'une licence d'entreprise ferroviaire pour le transport de marchandises.

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

L'ordonnance « Railways (Heathrow Express) (Exemptions) Order 1994 » exempte HAL des exigences de la loi sur les chemins de fer en matière de licence. Il convient de noter que le

régime européen continue de s'appliquer.

### 3.2.4 Certificat de sécurité

Les candidats 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. Ces systèmes seront évalués et examinés par l'ORR.

Les certificats de sécurité Partie A et Partie B existants délivrés par l'ORR demeurent valides jusqu'à leur date d'expiration normale. Les certificats de sécurité Partie A délivrés par les autorités de sécurité de l'UE ne sont plus valables en Grande-Bretagne depuis le 31 janvier 2022, et les détenteurs de ces certificats doivent s'adresser à l'ORR pour obtenir la certification de sécurité nécessaire.

### 3.2.5 Assurance

La licence d'une entreprise ferroviaire (ou SNRP) spécifie les exigences à imposer à l'entreprise ferroviaire en matière d'assurance contre les risques de responsabilité civile.

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

## 3.3 Arrangements contractuels

### 3.3.1 Contrats d'accès

À l'exception de l'accès d'urgence, chaque candidat doit conclure avec HAL un CCT et un CCS qui couvrent l'ensemble des opérations envisagées.

Lorsqu'un candidat souhaite conclure un accord d'accès, il doit contacter le responsable de la régulation et de l'accès de HAL Rail à l'adresse [rail@heathrow.com](mailto:rail@heathrow.com) le plus tôt possible pour discuter des exigences.

### 3.3.2 Code du réseau HAL

Le Code du réseau HAL est un ensemble de règles communes qui sont incorporées dans chaque TAC. Le 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 prévaut.

Le code du réseau HAL permet à HAL et/ou à l'entreprise ferroviaire d'apporter des modifications :

- Au calendrier de travail ;
- Au matériel roulant à utiliser ;
- À l'infrastructure HAL, et ;
- Au Code du réseau HAL lui-même.

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

Comme indiqué à la Section 1.4.3 ci-dessus, l'ADRR est annexé au Code du réseau HAL.

Le Code du réseau HAL peut être consulté sur le site web de la régulation ferroviaire de Heathrow : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

[Juin-23-Heathrow-Network-Code.pdf](#).

## 3.4 Exigences spécifiques en matière d'accès

### 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 prendre en compte l'effet de ce changement sur toutes les autres entreprises ferroviaires et sur Network Rail en tant que gestionnaire de l'infrastructure.

Reconnaissant que tout nouveau véhicule devra être capable d'opérer à la fois sur l'infrastructure de HAL et sur l'infrastructure de Network Rail, afin de réduire la charge administrative des entreprises ferroviaires dans l'exercice de cette fonction, il est attendu que les exigences du processus de Network Rail soient d'abord satisfaites. HAL procédera ensuite à un examen du résultat pour confirmer la qualification de l'entreprise ferroviaire à opérer sur l'infrastructure HAL par le biais des processus de changement spécifiques du Code du réseau de HAL. Dans le cas improbable où HAL imposerait des exigences plus strictes que celles de 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 pour prouver qu'ils sont conformes à toutes les normes et spécifications pertinentes, y compris les STI et les règles techniques nationales notifiées, dans le cadre du processus d'autorisation de l'ORR. La fourniture de ces preuves facilite une évaluation efficace de la compatibilité.

De plus amples informations sur la procédure d'autorisation sont disponibles sur le site web de l'ORR.

### **3.4.2 Comité d'examen de l'assurance de HAL**

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

Le processus HAL-ARP et les termes de référence sont disponibles sur demande.

## **3.5 Règles opérationnelles**

### **3.5.1 Déclaration d'accès technique**

La déclaration d'accès technique définit les règles régissant l'accès à l'infrastructure HAL lorsqu'elle est affectée par des travaux d'inspection, de maintenance, de renouvellement ou autres.

La déclaration est divisée en deux parties, la première détaillant les règles de planification applicables à ceux qui ont besoin d'un accès technique à l'infrastructure HAL, tandis que la seconde spécifie les zones de l'infrastructure HAL qui seront affectées par les inspections, la maintenance et le renouvellement prévus, ainsi que les détails des restrictions d'utilisation prévues.

La déclaration d'accès technique de HAL est disponible sur le site web de Heathrow Rail Regulation :

[Déclaration d'accès technique 2024](#)

[Déclaration d'accès technique 2025](#)

### **3.5.2 Déclaration de capacité-cadre**

HAL a l'obligation de produire une déclaration de capacité-cadre en vertu du Règlement d'exécution 2016/545 de la Commission, intégré aux exigences légales du Royaume-Uni par le biais de ses accords de sortie de l'UE.

L'objectif de la déclaration de capacité-cadre est d'assurer la clarté et la transparence des droits d'accès dans le cadre des TAC et la probabilité que les demandes de capacité soient acceptées.

La déclaration de capacité-cadre ferroviaire de Heathrow est disponible sur le site web de la régulation ferroviaire de Heathrow : [Heathrow Framework Capacity Statement](#).

### **3.5.3 Règles de planification des horaires**

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

l'infrastructure HAL.

Les Règles de planification des horaires régissent les horaires standard entre les gares et les jonctions, ainsi que d'autres aspects qui permettent aux trains d'être programmés dans l'horaire de service sur l'infrastructure HAL.

Les règles définitives de planification des horaires seront publiées avec les informations relatives aux offres d'horaires avant le début de la période du calendrier de développement, en vue de la Date de changement de principe correspondante, et resteront en place pendant 12 mois.

Toute révision des règles de planification des horaires sera publiée avec les informations relatives aux offres avant le début de la période d'élaboration des horaires subsidiaires. Les règles de planification des horaires ne peuvent être modifiées que deux fois par an.

Les règles de planification des horaires (TPR) sont disponibles sur le site web de Heathrow Rail Regulation à l'adresse suivante :

[Règles de planification des horaires 2024](#)

[Règles de planification des horaires 2025](#)

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

Le code d'exploitation ferroviaire approuvé par l'industrie, incorporé dans la Section H du Code du réseau HAL, couvre les procédures opérationnelles, les plans d'urgence et les dispositions de contrôle nécessaires en cas d'événements exceptionnels. Le Plan d'urgence de Heathrow (HEP) décrit les dispositions spécifiques à l'infrastructure HAL et concerne les interfaces entre l'infrastructure HAL et l'aéroport de Heathrow. Le code d'exploitation ferroviaire et les dispositions du plan d'urgence d'Heathrow ont tous deux pour objectif de maintenir l'exploitation des services ferroviaires sur l'infrastructure HAL conformément à l'horaire de service et, le cas échéant, de rétablir l'exploitation conformément à l'horaire de service, en tenant compte (i) des besoins des passagers, (ii) des intérêts de la sécurité et de la sûreté, (iii) de l'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 la couverture du HEP :

- Une procédure de notification et de communication en cas d'événements perturbateurs et/ou d'événements perturbateurs raisonnablement prévisibles ;
- Les politiques de formation ;
- Les procédures d'urgence en matière d'horaires en cas de perturbation prolongée ;
- Les dispositions relatives à l'élimination des blocages de la voie et à l'assistance aux trains en panne ; et
- Les interfaces entre l'infrastructure HAL et l'aéroport d'Heathrow.

### **3.5.4 Normes et règles de Heathrow Rail**

Toutes les normes applicables de Network Rail sont respectées en ce qui concerne l'infrastructure de HAL et doivent être respectées en conjonction avec les exigences et les spécifications techniques du SGS de HAL. HAL exploite et met en œuvre un SMS, conforme aux exigences du ROGS, dans le cadre de ses autorisations 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 complètent et soutiennent le SMS de HAL, et les exigences de ces processus informent et guident les activités formelles de gestion de l'interface.

## 4 Attribution des capacités

### 4.1 Introduction

HAL est responsable de l'attribution des capacités par l'octroi de TAC et sera responsable de tous les aspects du processus d'attribution, y compris la confirmation que le candidat respecte toutes les exigences nationales pertinentes en matière de technique, d'exploitation et de sécurité.

### 4.2 Description du processus d'établissement des horaires

La procédure de programmation (régie par la Partie D du Code du réseau HAL) est ouverte à toute personne qui est partie au Code du réseau HAL en vertu d'un TAC avec HAL, ou à toute personne qui propose de bonne foi de conclure un tel TAC et qui a accepté d'être liée par la Partie D.

À la suite d'une démarche d'une entreprise ferroviaire actuelle ou potentielle, HAL indiquera la probabilité que des sillons soient disponibles sur l'infrastructure HAL. Cet avis sera basé sur l'horaire actif en vigueur à ce moment-là. Si de tels sillons sont disponibles ou sont susceptibles de le devenir, HAL guidera l'entreprise ferroviaire à travers le processus de programmation et l'accord/la coordination avec Network Rail.

### 4.3 Sous-traitance

HAL a sous-traité à Network Rail les responsabilités liées à la gestion du processus de programmation des horaires pour l'infrastructure HAL (telles que les responsabilités liées à l'attribution des sillons, à la coordination et à la validation de la programmation des horaires), comme décrit dans les parties correspondantes du Code du réseau HAL. Ces responsabilités sont assumées par Network Rail sur instruction de HAL. L'accès à l'infrastructure HAL nécessite l'entrée sur le réseau ferroviaire britannique élargi et, par conséquent, les candidats à l'accès doivent demander des droits non seulement à HAL mais également à Network Rail. Pour des raisons de simplicité, le calendrier des demandes d'accès à l'infrastructure HAL reflète le calendrier utilisé sur le réseau ferroviaire britannique élargi. De plus amples détails sont présentés dans l'Annexe 1 de la Partie D du Code du réseau HAL.

Network Rail produit les horaires pour le réseau ferroviaire britannique et pour l'infrastructure HAL en utilisant le protocole standard de Network Rail. Les demandes d'horaires doivent être envoyées au service de production des horaires de Network Rail à The Quadrant Milton Keynes.

Toute demande d'informations complémentaires doit être adressée à : rail@heathrow.com

Pour toute demande initiale de capacité, un formulaire type de demande de capacité est disponible sur le site web de Heathrow Rail :

La Partie D du Code du réseau HAL est disponible sur le site web de Heathrow Rail :

[Juin-23-Heathrow-Network-Code.pdf](#).

## 4.4 Développement des horaires

### 4.4.1 Processus de coordination

Conformément aux obligations qui lui incombent en vertu des Règlements, les procédures de HAL pour traiter les demandes d'attribution de capacité (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.

Le cas échéant, HAL diffuse des plans détaillés couvrant la mise en œuvre des programmes de maintenance et de renouvellement à ses détenteurs de droits d'accès et les met à la disposition de tout nouveau demandeur d'accès qui en fait la demande. Les détenteurs de droits d'accès sont tenus de faire une déclaration formelle de leurs aspirations concernant les sillons fournis dans le cadre de leurs TAC. Conformément à l'Annexe 4, paragraphe 2(1) du Règlement, les décisions relatives aux horaires ne seront pas prises avant la fin de la période de consultation concernée. L'Annexe 1 présente le calendrier du processus de planification des horaires. Le processus de planification des horaires pour l'infrastructure HAL adopte le processus industriel

de Network Rail pour permettre l'alignement des sillons sur les services des grandes lignes. Les entreprises ferroviaires soumettront à Network Rail des offres de sillons dans le cadre d'une procédure unique pour le réseau ferroviaire britannique élargi et l'infrastructure HAL, comme si l'infrastructure HAL et le réseau ferroviaire britannique élargi étaient une seule et même entité.

Network Rail, en tant qu'agent de HAL, assure la publication de tous les documents, politiques et procédures clés nécessaires à la gestion du processus d'établissement des horaires. Ces documents comprennent notamment :

- Les horaires en vigueur et les variations aux horaires en vigueur ;
- L'annexe sectionnelle ;
- Les avis de fonctionnement hebdomadaires ;
- Le Code de précision des données de performance ;
- Le Guide d'attribution de délais ;
- Le Code d'exploitation ferroviaire, et ;
- Le Code des systèmes ferroviaires.

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

- La déclaration d'accès technique, et ;
- Les Règles de planification des horaires.

La déclaration d'accès technique, les règles de planification des horaires et le formulaire de demande de capacité sont disponibles sur le site web de HAL :

[Déclaration d'accès technique 2024](#)

[Déclaration d'accès technique 2025](#)

[Calendrier Règles de planification 2024](#)

[Règles de planification de l'horaire 2025](#)

[Modèle de formulaire de demande de capacité](#)

#### **4.4.2 Demandes ad hoc**

Outre la demande de sillon conformément à la procédure d'horaire annuel, le candidat potentiel peut soumettre à Network Rail, au nom de HAL, des demandes de modification pour des sillons individuels ponctuels. HAL ou Network Rail répondront aussi rapidement que possible, et toujours dans les cinq jours ouvrables suivant la réception de la demande.

Les demandes formulées plus de deux jours avant le jour où le train est proposé de circuler seront traitées dans le cadre des dispositions de planification à court terme de la procédure industrielle de Network Rail. Toute demande faite le jour de la circulation ou les deux jours précédents sera traitée par l'équipe de contrôle de Network Rail.

#### **4.4.3 Options d'accès futurs**

Un TAC séparé, connu sous le nom d'option d'accès, doit être conclu avec HAL lorsqu'un candidat souhaite exploiter des trains pour lesquels une amélioration spécifique de l'infrastructure est nécessaire sur l'infrastructure HAL et pour laquelle le candidat fera un investissement significatif. L'activation du contrat sera subordonnée à la réalisation de l'investissement et des travaux.

#### **4.4.4 Règlement des litiges d'accès**

Comme décrit dans la procédure d'appel à la Section 1.3.3 ci-dessus, tout litige concernant les

questions d'horaire sera traité conformément à la procédure décrite au chapitre H du Règlements. Les litiges ne concernant pas les horaires sont gérés selon la procédure décrite à la Section 1.3.3.

Si les offres d'une entreprise ferroviaire aboutissent à une contestation des sillons, ces contestations seront soulevées par l'entreprise ferroviaire par l'intermédiaire de Network Rail qui notifiera le différend à HAL. Il est de la responsabilité de HAL de répondre à ces litiges conformément à la procédure du Code du réseau de HAL.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire fait une offre et que l'accès n'est pas disponible, Network Rail notifie à HAL l'indisponibilité de l'accès et HAL notifie l'entreprise ferroviaire concernée.

Pour plus de détails, veuillez-vous référer à l'Annexe 1 du Code du réseau de HAL, Règles de résolution des litiges d'accès, disponible sur le site web de HAL :

[Juin-23-Heathrow-Network-Code.pdf](#).

#### 4.5 Approche de la gestion des capacités

Pour déterminer comment allouer les capacités de manière équitable et non discriminatoire, HAL applique la procédure décrite dans la Partie D du Code du réseau HAL, y compris tout ou partie des critères de décision. Les critères de décision définissent l'objectif que HAL doit s'efforcer d'atteindre et les considérations qu'il doit prendre en compte lors de l'attribution des capacités sur l'infrastructure HAL. Les critères de décision figurent dans la Partie D du Code du réseau HAL, sous le lien indiqué à la Section 4.4 ci-dessus.

#### 4.6 Congestion des infrastructures

Les Règlements exigent que HAL déclare les zones de son réseau comme étant congestionnées 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 son infrastructure comme étant congestionnée.

En cas de congestion de tout ou partie de l'infrastructure de HAL, HAL suivra le processus défini dans la Règle 26 des Règlements pour gérer la congestion. Ce processus comprend l'identification des zones/heures de congestion, l'analyse de la capacité, l'élaboration d'une compréhension des options avec un plan d'amélioration de la capacité, et la consultation de toutes les parties concernées.

Si l'infrastructure HAL est déclarée congestionnée, HAL s'attend à travailler en collaboration avec chaque entreprise ferroviaire 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 aux Règlements, percevoir des charges supplémentaires pour refléter la rareté des capacités pendant les périodes de congestion déclarées. Voir la Section 6.7 ci-dessous.

À l'exception de l'ajout de quais au Terminal 5, il n'y a pas d'autre possibilité de créer de la capacité au-delà de l'état « tel que construit » de l'infrastructure HAL.

Pour plus de détails, veuillez-vous référer au Code du réseau HAL disponible sur le site web de HAL :

[Juin-23-Heathrow-Network-Code.pdf](#).

#### 4.7 Attribution de capacités pour la maintenance, le renouvellement et les améliorations

HAL est responsable de l'allocation des capacités pour la maintenance, les renouvellements et les améliorations, et chaque cas de ces travaux dans une période de développement horaire donnée sera publié annuellement dans le cadre de la déclaration d'accès technique correspondante. Les besoins en capacité pour ces travaux seront également spécifiés dans la déclaration d'accès technique et gérés dans le cadre du processus de planification des trains. L'entretien des lignes est limité aux périodes où il n'y a pas de services programmés ou à celles convenues par toutes les parties.

Dans le cas où une restriction de capacité résultant de travaux de maintenance, de renouvellement ou d'améliorations survient au cours d'une période où un service programmé est prévu, HAL attribue la capacité de manière équitable et non discriminatoire et applique les critères de priorité énoncés à la condition D4.2 du Code du réseau de HAL.

La déclaration d'accès technique de HAL est disponible sur le site web de HAL :

[Déclaration d'accès technique 2024](#)

[Déclaration d'accès technique 2025](#)

Les coordonnées de HAL sont fournies à la Section 1.7 ci-dessus, si des informations supplémentaires sur le processus d'élaboration des horaires sont nécessaires.

## 4.8 Non-utilisation / Annulation

La Partie J du Code du réseau HAL prévoit un moyen d'annuler les droits d'accès au cas où une entreprise ferroviaire ne les utiliserait 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 pas de besoin commercial raisonnable actuel ou prévisible.

## 4.9 Mesures spéciales en cas de perturbation

### 4.8.1 Principes

Lorsqu'un événement perturbateur se produit, Network Rail, agissant conjointement avec HAL, est chargé de décider des actions appropriées pour rétablir l'horaire de service dès que raisonnablement possible. Ces mesures sont définies dans les plans d'urgence convenus et dans le Code d'exploitation ferroviaire figurant dans la Partie H du Code du réseau de HAL. Network Rail assumera la responsabilité de la régulation des trains afin de minimiser les retards conformément aux pratiques courantes du secteur. Les entreprises ferroviaires sont tenues de coopérer avec ces actions, qui peuvent inclure la mise à disposition de traction et de personnel de bord pour dégager la ligne.

### 4.8.2 Règlement opérationnel

Network Rail, agissant au nom de HAL, développe et maintient 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 toutes les entreprises ferroviaires et de leurs passagers, dans la mesure où cela peut raisonnablement être réalisé.

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 charges

### 5.1 Introduction

Les Règlements donnent aux candidats le droit de bénéficier d'un ensemble de services pour le trafic ferroviaire fournis par HAL. Les Règlements créent une présomption d'accès et donnent à tout candidat le droit de demander l'accès à une gamme de services et d'installations pour l'exploitation des services ferroviaires.

Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de fournir (a) l'offre minimale d'accès ; (b) l'accès aux voies des installations de service ; et (c) les services. Ces éléments sont examinés plus en détail dans la suite de la présente Section 5.

### 5.2 Offre minimale d'accès

L'offre minimale d'accès comprend

- Le traitement des demandes de capacités d'infrastructure, et ;
- Le droit d'utiliser la capacité qui lui est accordée et, notamment :
  - Le droit d'utiliser les voies de roulement, les points et les carrefours nécessaires pour utiliser cette capacité ;
  - Le contrôle des trains, y compris la signalisation, la régulation des trains, le dispatching, la communication 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 services et fourniture des services

#### 5.3.1 Description des installations de services (Stations HAL)

L'étendue de la plupart des services fournis dans les stations HAL (Heathrow Terminaux 2 et 3, Heathrow Terminal 4 et Heathrow Terminal 5) est déterminée par HAL. Des informations détaillées sur les installations de ces stations sont disponibles sur le site Web de National Rail :

[https://www.nationalrail.co.uk/stations\\_destinations/default.aspx](https://www.nationalrail.co.uk/stations_destinations/default.aspx).

HAL assure la maintenance des actifs des stations ferroviaires des Terminaux 2 et 3, ainsi que du Terminal 4 et du Terminal 5. La sécurité opérationnelle et les responsabilités de gestion des stations, ainsi que l'accès, sont gérées par HAL.

Les détails décrivant les exigences relatives aux demandes d'accès sont inclus dans le document « HAL Site Access Permit arrangements » (Modalités du permis d'accès au site HA)L, qui est disponible sur demande. L'accès n'est accordé qu'avec le permis approprié et délivré sur la base du respect des exigences de ce permis. La gestion des permis est assurée sur le site par le HRCR.

L'accès aux stations HAL est contrôlé par des portes aux entrées principales et soutenu par des guichets automatiques. Ceux-ci sont situés au niveau des quais dans les stations Terminal 4 et Terminal 5 et au niveau du hall dans la station CTA.

L'accès aux quais se fait par des ascenseurs et des escaliers roulants. Toutes les zones sont désignées comme non-fumeurs et cette politique est renforcée par des panneaux, la présence du personnel et la surveillance par télévision en circuit fermé. Des barrières sont en place pour empêcher que les chariots à bagages des passagers ne soient transportés sur les quais de la gare.

La conception des quais comprend des bandes tactiles pour permettre aux passagers malvoyants d'évaluer la proximité du bord du quai. Le dégagement des bords de quai fait l'objet d'une dérogation aux normes ferroviaires afin de minimiser l'écart entre le quai et les marchepieds des trains, d'une hauteur de 1 100 mm. Des dispositifs de remplissage des quais ont été installés pour réduire le risque d'accident pour les passagers. Il convient de noter que ces dispositifs auront un impact sur l'interface quai-train lors de l'introduction de tout nouveau matériel roulant.

Des armoires à matériel pour les services d'urgence sont réparties dans les halls des stations. Elles

contiennent des téléphones d'urgence, des bouches d'incendie, des dévidoirs de tuyaux, des extincteurs portatifs et du matériel d'urgence. L'éclairage des stations est alimenté par deux sources indépendantes.

Des systèmes sont en place pour veiller à ce que les stations restent propres et exemptes de déchets. Toutes les salles de stockage sont fermées à clé et leur accès est limité. Le stockage des produits de nettoyage et d'entretien est strictement contrôlé.

Le complexe de la station CTA comprend deux tunnels de quai séparés par un tunnel à mi-parcours, avec une longueur de quai de 204 mètres. L'accès et l'évacuation se font aux deux extrémités de la station par des escaliers fixes, des couloirs, des passages souterrains, des ascenseurs ou des escaliers mécaniques vers les Terminaux 2 et 3. Une cage d'intervention des services d'urgence est prévue et contient un ascenseur dédié à la lutte contre les incendies et un escalier d'intervention, qui sert également d'escalier de secours. Des escaliers de secours supplémentaires sont prévus à l'extrémité nord de la station et à deux points intermédiaires le long de la station. Les puits d'intervention et toutes les voies d'évacuation sont accessibles aux véhicules d'urgence.

La station du Terminal 4 se compose de deux tunnels de quai, avec des longueurs de quai de 204 m (Quai 1) et 200 m (Quai 2) respectivement, séparés sur une partie de leur longueur par un tunnel de hall. L'accès et la sortie se font par l'extrémité nord de la station au moyen d'escaliers fixes, de couloirs, de passages souterrains ou d'escaliers mécaniques. Des passages transversaux 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 sont reliés aux arrivées du Terminal 4 par un hall séparé. Une cage d'intervention pour les services d'urgence est prévue. Elle contient un ascenseur et un escalier d'intervention dédiés à la lutte contre les incendies, qui sert également d'escalier de secours. Des escaliers de secours sont également prévus à un point intermédiaire de la station. Des passages transversaux d'évacuation permettent d'accéder entre les quais et les escaliers d'évacuation d'urgence. Des accès pour les véhicules d'urgence sont prévus dans les puits d'intervention et sur toutes les voies d'évacuation.

La station du Terminal 5 se compose de deux tunnels de quai, situés dans le corps de la station et séparés par le hall de la station, avec une longueur de quai utilisable de 217 mètres. En outre, il existe une station LUL distincte, composée de deux tunnels de quai dans le corps de la station. Cette opération est entièrement séparée par des panneaux en verre renforcé et de béton armé de la station du Terminal 5 gérée par HAL. Le bâtiment de la station est construit entre le parking principal du Terminal 5 et le Terminal 5 lui-même. L'accès et la sortie de la station LUL et de la station principale se font par des points d'accès distincts à l'intérieur du Terminal 5. La configuration de la station du Terminal 5 comprend quatre niveaux : les quais, la mezzanine, les arrivées et les départs. La mezzanine abrite les services sociaux, les bureaux et les systèmes de gestion de la station.

L'accès et la sortie du hall des station du Terminal 5 sont assurés par une circulation verticale centrale composée de quatre ascenseurs desservant les arrivées et les départs et d'un escalier mécanique alternatif. Les quais sont séparés de la zone principale du hall par des panneaux en verre renforcé, 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. Les sorties sont assurées par des escaliers fixes vers des lieux de sécurité désignés à l'intérieur du complexe du Terminal 5. Les ascenseurs sont utilisés comme moyen d'évacuation pour les personnes à mobilité réduite et comme moyen d'accès pour les services d'urgence, avec accès par clés. L'accès des véhicules se fait par la voie de service de Wellington Road. Il s'agit d'une zone à accès restreint, réservée aux personnes ayant une habilitation de sécurité.

### **5.3.2 Utilisation des équipements d'alimentation électrique pour l'énergie de traction**

HAL fournit l'infrastructure ferroviaire pour distribuer l'énergie de traction aux entreprises ferroviaires, afin qu'elles puissent opérer sur l'infrastructure HAL, mais la station d'alimentation qui fournit l'énergie de traction est détenue et exploitée par Network Rail.

La fourniture et le paiement de la consommation d'énergie de traction sur l'infrastructure HAL seront régis par un accord tripartite distinct entre l'entreprise ferroviaire concernée, Network Rail et HAL

(« Accord tripartite EC4T ») et sont exclus des charges d'accès aux voies et des charges d'utilisation des stations décrites 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**

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 marchandises et gares de triage**

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

### **5.3.6 Installations de formation de trains**

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

### **5.3.7 Entrepôts de stockage**

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

### **5.3.8 Maintenance et autres installations techniques**

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

## **5.4 Services complémentaires**

### **5.4.1 Courant de traction**

Comme décrit à la Section 5.3.2 ci-dessus.

### **5.4.2 Fourniture de 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 Services de manœuvre et autres services**

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

### **5.4.5 Services pour transports exceptionnels et marchandises dangereuses**

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

### **5.4.6 Tout autre service supplémentaire**

Non fourni par HAL.

## **5.5 Services auxiliaires**

Aucune disposition n'est prévue pour des services auxiliaires. Si vous avez d'autres exigences, veuillez contacter HAL à l'adresse indiquée à la Section 1.7 ci-dessus.

## 6 Charges

Cette section présente les principes actuels de tarification de l'accès à l'infrastructure HAL, applicables pour la période allant du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2027 (la « période de tarification »). Les charges pourront être modifiées en fonction de « changements de circonstances » décrits ci-dessous et exposés plus en détail dans les TAC et les SAC.

Les Règlements établissent un cadre général de tarification. Le cas échéant, et sous réserve du cadre de tarification convenu avec l'ORR, HAL cherchera à déterminer les charges d'utilisation de l'infrastructure HAL en se référant à ce cadre de tarification. Les charges pour l'électricité de traction sont régies et gérées par Network Rail.

### 6.1 Principes de tarification

Alors que l'ORR est responsable du cadre de tarification applicable tel que prescrit par les Règlements, HAL est responsable du calcul des charges d'accès dans ce cadre. Les charges à payer par les entreprises ferroviaires qui exploitent leurs services sur l'infrastructure HAL sont calculées et facturées conformément aux Règlements.

Les charges d'accès sont fixées sur la base prévue dans l'offre minimale d'accès (voir la Section 5.2 ci-dessus) et les Règlements. Elles comprennent les charges d'accès aux voies, les charges d'utilisation des stations et les charges pour services complémentaires.

Les charges d'accès aux voies sont fixées au coût directement encouru du fait de l'exploitation des services ferroviaires et de manière à ce que, dans des conditions commerciales normales et sur une période raisonnable, HAL ne subisse pas de perte financière nette ou de gain financier net du fait de l'exploitation de son infrastructure. Afin de recouvrer l'intégralité des coûts encourus par HAL, avec l'approbation de l'ORR, HAL recouvrera les coûts qui ne sont pas directement encourus du fait de l'exploitation des services ferroviaires par le biais d'une majoration qui ne sera prélevée que sur les segments du marché considérés par l'ORR comme capables de supporter les coûts conformément au paragraphe 2 de l'Annexe 3 des Règlements. La liste des segments de marché soumis à la majoration est la suivante :

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

HAL publie séparément une liste de prix, sur une base annuelle, qui fixe le niveau maximum des charges qui seront prélevées par HAL pour les services, ces coûts étant soumis à une période de consultation de 60 jours avec les entreprises ferroviaires avant d'être publiés. La liste de prix actuelle est disponible sur le site Heathrow - Rail Regulation :

[2023 Liste de prix pour l'accès aux voies de HAL - dix trains par heure](#)

[2024 Liste de prix pour l'accès aux voies de HAL - dix trains par heure](#)

### 6.2 Calcul des coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement

HAL, en tant que propriétaire de l'infrastructure, a effectué un exercice de répartition des coûts pour chaque élément des dépenses qu'elle s'attend raisonnablement à encourir au cours de la période d'imputation.

Les coûts d'exploitation et de maintenance sont projetés sur la base d'un profil de dépenses historiques, en fonction du niveau de service et de performance requis.

Conformément aux pratiques du secteur, HAL a adopté une approche de modélisation des coûts techniques basée sur un modèle de projection ascendant, en accord avec les 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, la performance actuelle des actifs, la durée de vie restante des actifs et l'utilisation future de l'infrastructure HAL. Une moyenne des coûts de renouvellement pour chaque système d'actifs a ensuite été utilisée pour calculer les charges d'accès aux voies.

HAL procédera à une révision contractuelle (à la hausse ou à la baisse), via le TAC et le SAC, des charges d'accès aux voies fixes (voir la Section 6.4.2 ci-dessous) et des charges à long terme pour la station (voir la Section 6.5.1 ci-dessous) tous les cinq ans ou, si cela se produit plus tôt, à la fin de l'accord d'accès concerné. La prochaine date de révision est 2028. L'ajustement à la hausse ou à la baisse garantira que tout recouvrement

insuffisant ou excessif soit ajusté pour que HAL et l'entreprise ferroviaire ne soient pas pénalisés par des modifications des dépenses de renouvellement et d'amélioration prévues à la suite de circonstances imprévues.

Un ajustement réel à la hausse ou à la baisse prendra en compte :

- La différence entre les prévisions et les dépenses réelles de renouvellement ;
- La différence entre les prévisions et les dépenses réelles en matière d'amélioration et le rendement associé, et ;
- La valeur temporelle de l'argent.

### 6.3 Méthodologie de calcul des charges d'accès

HAL a élaboré son régime de tarification de l'accès pour s'aligner sur les principes de reflet 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 du secteur, principalement Network Rail, HS1 et la section opérationnelle centrale 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 suivre est présenté ci-dessous.

Les étapes 1 à 3 consistent à classer les coûts en fonction de leur localisation, de leur nature et de leur inducteur :

**Étape 1)** HAL a ventilé les dépenses en fonction de l'emplacement spécifique sur l'infrastructure HAL afin de garantir que les charges payées par chaque entreprise ferroviaire reflètent les installations spécifiques utilisées. L'infrastructure HAL a été divisée en six emplacements différents, qui sont énumérés ci-dessous :

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

Par exemple :

Élément de coût	Localisation	Base de répartition
Maintenance des aiguillages	CTA vers le Terminal 4 et CTA vers le Terminal 5	Nombre et emplacement des aiguillages
Frais d'inspection des infrastructures	Tous les tronçons de voie	Longueur de la voie

**Étape 2)** HAL a classé tous les coûts relatifs à l'accès aux voies selon leur nature, telle que définie par l'ORR :

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

Par exemple :

Élément de coût	Localisation	Nature
Maintenance des aiguillages	CTA vers le Terminal 4 et CTA vers le Terminal 5	Directement encourus
Coût de l'inspection des infrastructures	Tous les tronçons de voie	Fixes

**Étape 3)** HAL a identifié l'inducteur de chaque coût. L'attribution des coûts directement encourus à leurs inducteurs à court terme et des autres coûts (fixes ou liés à la capacité) à leurs inducteurs à long terme a permis de répartir les coûts de manière appropriée entre les utilisateurs du réseau. Les inducteurs de coûts identifiés sont les suivants :

- La circulation des trains, et ;
- Le type de train (poids du train).

Par exemple :

Élément de coût	Localisation	Nature	Inducteur
Maintenance des aiguillages	De la station CTA à la station Terminal 4 et de la station CTA à la station Terminal 5	Directement encourus	Type de train (poids du train)
Frais d'inspection des infrastructures	Tous les tronçons de voie	Fixes	Circulation des trains

**Étape 4)** HAL a également entrepris un exercice visant à examiner le degré de variabilité de chaque poste de coût par rapport à une modification du trafic, afin de garantir l'attribution appropriée des coûts aux coûts directement encourus ou aux coûts fixes.

Après avoir classé les coûts en fonction de la localisation, de la nature et de l'inducteur et avoir réparti les coûts identifiés, les étapes suivantes de l'exercice ont consisté à calculer les coûts unitaires et à les traduire en charges pour des parties spécifiques du réseau.

**Étape 5)** Chaque coût a été divisé par la valeur de son principal inducteur, soit les mouvements de train ou le type de train, afin de calculer un coût par unité pour chaque élément/inducteur.

Par exemple :

Inducteur	Calcul des coûts unitaires
Circulation des trains	Coût de l'inspection de l'infrastructure divisé par le nombre total de mouvements de trains prévu par section de voie
Type de train (poids du train)	Coûts de maintenance des aiguillages divisés par le tonnage prévu par section de voie

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

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

Localisation	Nature	Inducteur	Coûts unitaires totaux
De la station CTA à la voie de la station Terminal 4	Directement encourus	Circulation des trains	Coûts unitaires liés à la circulation des trains
	Fixes (c'est-à-dire qui ne sont pas directement encourus)	Circulation des trains	Coûts unitaires liés à la circulation des trains
	Directement encourus	Type de train (poids du train)	Coûts unitaires déterminés par le poids du train
	Fixes (c'est-à-dire qui ne sont pas directement encourus)	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 charges. Cette conversion est effectuée en fonction de la nature et de la localisation des coûts et conformément aux orientations de l'ORR. Les sections suivantes fournissent plus de détails sur les charges d'accès aux voies, aux stations et les autres charges.

## 6.4 Charges d'accès aux voies

Afin d'assurer la transparence et de garantir que HAL respecte ses obligations en matière d'accès non discriminatoire et de prise en compte des coûts, les charges d'accès aux voies comprendront les éléments suivants :

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

De plus amples informations sur les charges d'accès aux voies sont également disponibles à la Section 6.6 ci-dessous.

Ces types de charges sont appliquées comme suit aux différentes sections de l'infrastructure HAL :

Localisation	Directement encourus	Fixes (c'est-à-dire qui ne sont pas directement encourus)
Voie ferrée - Airport Junction jusqu'à la station CTA	Charges d'utilisation variables	Charges d'accès aux voies fixes
Voie ferrée - station CTA à la station Terminal 4	Charges d'utilisation variables	Charges d'accès aux voies fixes
Voie ferrée - station CTA à la station Terminal 5	Charges d'utilisation variables	Charges d'accès aux voies fixes

### 6.4.1 Charges d'utilisation variables

Ces charges sont définies pour recouvrer tous les coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement qui sont directement encourus du fait de l'exploitation d'un service ferroviaire. Comme décrit dans la section sur la méthodologie, les charges d'utilisation variables payables par chaque train exploitant le réseau varie en fonction de la partie du réseau qu'il exploite et de l'inducteur de coût

correspondant.

HAL met en œuvre les charges d'utilisation variables sur la base d'un mouvement de train.

#### 6.4.2 Charges d'accès aux voies fixes

Ces charges sont définies pour recouvrir les coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement qui ne varient pas du fait de l'exploitation d'un service ferroviaire (coûts non directement encourus). Comme décrit dans la section sur la méthodologie, les charges d'accès aux voies fixes dues par chaque réseau ferroviaire varieraient en fonction de la partie du réseau qu'il exploite, du nombre de trains prévu et du poids des trains utilisés.

HAL met en œuvre les charges d'accès aux voies fixes sur la base d'un mouvement de train.

Le recouvrement de ces charges se fera par le biais d'une majoration et est soumis à l'approbation de l'ORR. Elles ne seront prélevées que sur les segments du marché jugés par l'ORR capables de supporter les coûts conformément au paragraphe 2 de l'Annexe 3 des Règlements. La liste des segments de marché soumis à la majoration est la suivante :

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

### 6.5 Charges d'accès aux stations

Outre les charges d'accès aux voies, les Règlements prévoient des charges d'accès aux installations et de fourniture de services, comme indiqué à la Section 5.3 ci-dessus. Dans le cas de HAL, les seules charges pertinentes sous cette rubrique concernent les stations de voyageurs (l'électricité de traction est traitée séparément).

De plus amples informations sur les charges d'accès aux stations sont disponibles à la Section 6.6 ci-dessous.

Les charges d'accès aux stations utilisent également la même méthodologie que les charges d'accès aux voies. HAL a ventilé les dépenses en fonction de l'emplacement spécifique sur l'infrastructure HAL. Pour les charges d'accès aux stations, ces dépenses comprennent les dépenses admissibles et les renouvellements dans les stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5. Dans les cas où le coût est alloué à plus d'une station, l'allocation montre toutes les stations concernées et la répartition des coûts est effectuée sur la base de la taille de la station.

Poste de coût	Localisation	Base de répartition
Conduites d'eau et drainage	Station CTA	N/A
Fonctionnement uniquement avec conducteur	Stations CTA et Terminal 4	Taille de la station
Fonctionnement uniquement avec conducteur	Station Terminal 5	N/A
Entretien des installations	CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Taille de la station
Entretien du système d'incendie	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 liées à la capacité ou si elles varient à court terme en fonction de l'utilisation.

<b>Poste de coût</b>	<b>Localisation</b>	<b>Catégorie</b>
Conduites d'eau et drainage	Station CTA	Une capacité à l'œuvre
Fonctionnement avec conducteur seul	Stations CTA et Terminal 4	Une capacité à l'œuvre
Fonctionnement avec conducteur seul	Station Terminal 5	Une capacité à l'œuvre
Entretien des installations	CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Une capacité à l'œuvre
Entretien du système d'incendie	CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Une capacité à l'œuvre

HAL a identifié l'inducteur de chaque coût. Les coûts directement encourus sont attribués à leurs inducteurs à court terme et les autres coûts (fixes ou liés à la capacité) à leurs inducteurs à long terme afin de répartir les coûts de manière appropriée entre les utilisateurs des stations. Les inducteurs de coûts identifiés sont le mouvement 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 induits par les mouvements des trains.

<b>Poste de coût</b>	<b>Localisation</b>	<b>Élément de coût pour la charge unitaire</b>
Conduites d'eau et drainage	Station CTA	Circulation des trains
Fonctionnement uniquement avec conducteur	Stations CTA et Terminal 4	Circulation des trains
Fonctionnement uniquement avec conducteur	Station Terminal 5	Circulation des trains
Entretien des installations	CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Circulation des trains
Entretien du système d'incendie	CTA, Terminal 4 et Terminal 5	Circulation des trains

Comme pour la méthodologie des charges d'accès aux voies, HAL a également entrepris un exercice visant à examiner le degré de variabilité de chaque poste de coût par rapport à une variation du trafic, afin de s'assurer que l'attribution appropriée des coûts aux coûts directement encourus ou aux coûts fixes par chaque entreprise ferroviaire correspond aux installations spécifiques utilisées.

Chaque coût a été divisé par la valeur de son principal déterminant, soit les mouvements de train ou le type de train, afin de calculer un coût par unité pour chaque élément/inducteur.

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

La dernière étape de l'exercice consiste à convertir les coûts en charges. Cette conversion est effectuée en fonction de la nature des coûts et de leur localisation, conformément aux orientations de l'ORR.

En vertu des Règlements, HAL peut recouvrer les coûts associés aux stations de voyageurs et applique les charges suivantes :

- Charges à long terme pour les stations
- Dépenses admissibles (QX)

Ces charges sont examinées ci-dessous.

### 6.5.1 Charges à long terme pour les stations

Ces charges sont définies pour recouvrer les coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement qui ne varient pas du fait de l'exploitation d'un service ferroviaire. Ces charges sont analogues aux charges d'accès aux voies fixes, mais pour les coûts encourus dans les stations. Comme décrit dans la section sur la méthodologie, les charges à long terme pour les stations payables par chaque entreprise ferroviaire varieraient en fonction de la station utilisée et du nombre de trains prévu.

HAL met en œuvre les charges à long terme pour la station sur la base des mouvements de trains.

### 6.5.2 Dépenses admissibles pour les stations

Les dépenses admissibles recouvrent les coûts d'exploitation des équipements communs des stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5. Cela comprend les coûts de nettoyage des stations, de collecte et d'élimination des déchets et de mise à disposition de personnel. Elles se composent d'un élément fixe pour la période d'imputation et d'un élément de frais de gestion qui est perçu en tant que pourcentage des dépenses admissibles fixes et qui recouvre les coûts centraux indirects et les frais généraux découlant de l'exploitation des stations HAL. La commission de gestion des dépenses admissibles comprend également un élément de profit qui vise à couvrir le risque associé à la fourniture de services pouvant être qualifiés de « dépenses admissibles » sur une base fixe.

## 6.6 Dispositions générales relatives aux charges d'accès aux voies et aux charges d'accès aux stations

Suite à l'application de la méthodologie prescrite ci-dessus, la liste de prix publiée sur le site web indique les charges d'accès aux voies et les charges d'accès aux gares applicables pour la période de tarification (sous réserve de l'indexation de l'IPR et des événements de révision des charges). Les charges seront appliquées de manière égale et non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires dans tous les segments de marché concernés, conformément aux règlements. Nos listes de prix actuels sont les suivantes :

[2023 Liste de prix pour l'accès aux voies de HAL - dix trains par heure](#)

[2024 Liste de prix pour l'accès aux voies HAL - dix trains par heure](#)

### 6.6.1 Modifications des charges

Les charges sont fixées pour la période de référence. Toutefois, HAL peut réviser les charges en cas de « changement de circonstances », comme suit :

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

Toute révision consécutive à un tel événement comprendra une période de consultation avec les bénéficiaires et les parties intéressées, les charges finales devant être publiées par HAL au moins 60 jours avant la mise en œuvre, comme le prévoient le TAC et le SAC.

### 6.6.2 RPI

Au cours de la période de tarification, les charges seront modifiées 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 à l'adresse suivante :

[2023 Liste de prix pour l'accès aux voies de HAL - dix trains par heure](#)

[2024 Liste de prix pour l'accès aux voies de HAL - dix trains par heure](#)

## 6.7 Tarif de congestion

Le paragraphe 1(8) de l'Annexe 3 des Règlements autorise un gestionnaire d'infrastructure à percevoir des charges pour refléter la rareté des capacités du segment identifiable de l'infrastructure pendant une période de congestion. Si, à un moment quelconque, l'infrastructure HAL devient congestionnée au sens de la Règle 26 des Règlements, 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 un tarif de congestion.

## 6.8 Frais d'électricité de traction (EC4T)

Le paiement de la consommation d'énergie pour le courant de traction sur l'infrastructure de HAL (Frais EC4T) est exclu des charges d'accès aux voies et des charges d'utilisation des stations payables respectivement au titre des TAC et des SAC. L'énergie de traction fournie par Network Rail est facturée dans le cadre de l'accord tripartite EC4T correspondant, Network Rail facturant et collectant les paiements pour le compte de HAL.

Les trains circulant sur l'infrastructure HAL tirent l'électricité de traction du système électrique de la ligne aérienne. L'alimentation électrique du réseau électrique aérien de l'infrastructure HAL est assurée par une station d'alimentation appartenant à Network Rail, qui fournit également de l'énergie électrique au réseau ferroviaire britannique élargi.

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

Dans le cadre de l'accord tripartite EC4T, HAL, Network Rail et l'entreprise ferroviaire concernée ont donc convenu que les frais pour la consommation d'électricité de traction sur l'infrastructure HAL seront gérées par Network Rail et seront calculés et payés en grande partie conformément au cadre sectoriel qui s'applique au réseau ferroviaire du Royaume-Uni élargi.

Le niveau des frais dépend du prix de l'électricité, de la quantité d'électricité consommée (calculée à l'aide de taux de consommation en kWh modélisés ou mesurés), des pertes de transmission et du nombre de kilomètres parcourus par les trains électrifiés pour traction électrique (calculé à l'aide de taux de consommation modélisés).

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

$$\text{Frais EC4T (£)} = \text{miles de train électrifié} \times \text{taux de consommation modélisé de l'électricité de traction (kWh/miles de train)} \times \text{tarif (pence/kWh)}$$

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 :

[Charges d'accès CP6 - Network Rail](#)

[Examen périodique 2023 \(PR23\) - Network Rail](#)

Les compteurs à bord des trains permettent aux entreprises ferroviaires d'être facturées pour leur utilisation de l'électricité de traction, sur la base des données de consommation d'électricité de traction mesurées, plutôt que des taux de consommation d'électricité de traction modélisés.

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

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

À la fin de chaque exercice financier, Network Rail, au nom de HAL, effectue un rapprochement des volumes qui réconcilie la consommation d'électricité estimée et réelle, toute hausse ou baisse étant répercutée sur l'entreprise ferroviaire concernée.

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

De plus amples informations sur les compteurs à bord des trains 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 Système de performance

Les Règlements exigent que le gestionnaire de l'infrastructure établisse un système de performance dans le cadre de son système de tarification. Le système de performance doit être conçu de manière à ce que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure soient incités à minimiser les perturbations et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Les détails du système de performance sont présentés dans la Partie B du Code du réseau HAL, disponible sur le site web Heathrow - Rail Regulation :

[Code du réseau HAL](#)

### 6.9.1 Annexe 8

L'annexe 8 du TAC définit un cadre dans lequel les paiements sont effectués par HAL à l'entreprise ferroviaire ou vice versa, lorsque la partie la moins performante cause des retards supérieurs à sa référence de performance spécifiée. Des paiements sont effectués lorsque les retards causés par une partie donnée sont inférieurs à la référence.

Le régime de performance a trois fonctions principales :

- Réduire l'exposition des entreprises ferroviaires aux pertes résultant de retards et d'annulations qu'elles ne peuvent pas contrôler, en les indemnisant pour les pertes subies en raison des retards. Cela réduit le niveau de risque lié à l'exploitation et à l'investissement dans le secteur ;
- Fournir à HAL des incitations financières pour réduire les retards qu'ils causent aux entreprises ferroviaires ;
- Fournir aux opérateurs des incitations financières pour réduire les retards qu'ils causent aux autres opérateurs.

Les paiements de l'Annexe 8 sont basés sur les retards attribués, les points de référence et les taux de paiement. En d'autres termes, si une partie cause plus de retard que le montant de référence, elle paie un montant égal au retard excédentaire multiplié par un taux de paiement. Les paiements sont déterminés par une formule (au lieu d'exiger des parties qu'elles négocient les pertes réelles pour chaque retard), en fonction d'un taux de paiement et de la comparaison des performances réelles avec un niveau de référence. Ce système de formule réduit les coûts administratifs et juridiques qui seraient encourus si les parties devaient faire une réclamation pour chaque incident individuel.

### 6.9.2 Mesures

Les performances de l'infrastructure HAL sont enregistrées dans les systèmes de surveillance de Network Rail. Le processus de saisie et de désignation des défauts se poursuivra et sera signalé et géré au nom de HAL par Network Rail. Ce processus reflète la pratique générale actuelle sur l'ensemble du réseau ferroviaire britannique.

La performance du service sera mesurée en termes de ponctualité conformément à l'horaire publié. Lorsqu'un retard est imputé à une entreprise ferroviaire, celle-ci doit payer HAL pour ces retards et/ou annulations, afin que HAL puisse indemniser toute autre entreprise ferroviaire affectée par ce retard et/ou cette annulation.

### 6.9.3 Calcul

Les taux de paiement des entreprises ferroviaires seront calculés sur la base d'une estimation de l'impact des performances de l'entreprise ferroviaire concernée sur les autres entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure HAL, en tenant compte de la responsabilité de HAL à l'égard de ces entreprises.

Les taux de paiement seront basés sur les minutes de retard x £ par minute/mouvement/temps de trajet, prélevés après 3 minutes de retard. Tout train retardé au-delà du service suivant sera considéré comme un service annulé aux fins de la détermination du taux de paiement et sera soumis à une taxe d'annulation égale à une charge de mouvement supplémentaire. Des modifications de cette méthodologie seront proposées et feront l'objet d'une consultation via les forums de l'industrie ferroviaire.

#### **6.9.4 Restriction d'utilisation**

Lorsque HAL prend possession de l'infrastructure HAL afin d'effectuer les travaux nécessaires (connus sous le nom de restriction d'utilisation), HAL indemniserà les entreprises ferroviaires à un taux convenu dans le cadre du TAC correspondant.

#### **6.9.5 Variation de la performance**

Lorsqu'un retard est attribué à une défaillance de l'infrastructure HAL et entraîne la présentation tardive d'un train sur le réseau ferroviaire britannique élargi, HAL indemniserà les entreprises ferroviaires au taux convenu dans le cadre du TAC de HAL concerné.

#### **6.9.6 Recalibrage et révision**

Le système de performance peut être revu à la suite d'un changement important ou si le régime du réseau ferroviaire britannique élargi est de quelque manière que ce soit modifié.

## Annexe A

### Calendrier, processus d'établissement des horaires

Les dates des horaires à partir de 2020 ont été publiées par Network Rail sur son site web.  
<https://www.networkrail.co.uk/industry-and-commercial/information-for-operators/>.

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

#### Dates de changement d'horaire : 2024 - 2025

Année	Changement principal	Changement de filiale
2024	Dimanche 10 décembre 2023	Dimanche 2 juin 2024
2025	Dimanche 15 décembre 2024	Dimanche 18 mai 2025

#### Dates d'élaboration des horaires - Horaires de décembre 2024

Dates d'élaboration du calendrier	Changement principal	Changement de filiale
D73 - Notification formelle des dates de procédure	21/07/2023	
<b>Révision des règles de planification des horaires</b>		
D64 - Début de la consultation de Network Rail sur les modifications proposées aux Règles	22/09/2023	23/02/2024
D64 - TCRAg - Identification des risques du plan de départ du train (TP-HAZID)	22/09/2023	23/02/2024
D60 - Fin de la consultation de Network Rail sur les changements proposés aux Règles	20/10/2023	22/03/2024
D59 - Publication d'une « version projet de règles ».	27/10/2023	29/03/2024
D54 - Réponses des opérateurs à la « version projet de règles »	01/12/2023	03/05/2024
D54 à D44 - Révision par Network Rail des réponses des opérateurs		
D44 - Publication des « Règles définitives »	09/02/2024	12/07/2024
D41 - Fin de la période de recours des « Règles définitives ».	01/03/2024	02/08/2024
<b>Période de consultation initiale</b>		
D64 - Publication du projet de calendrier des manifestations	22/09/2023	23/02/2024

<b>Dates d'élaboration du calendrier</b>	<b>Changement principal</b>	<b>Changement de filiale</b>
D55 - Publication de la déclaration stratégique de capacité	24/11/2023	26/04/2024
D55 - Notification par les participants au TT des principales modifications apportées au TT	24/11/2023	26/04/2024
D55 - Début de la période de consultation initiale	24/11/2023	26/04/2024
D54 - Publication du calendrier définitif des manifestations	01/12/2023	03/05/2024
D45 - Network Rail doit fournir une copie du « Prior Working Timetable » (Horaires de travail antérieurs).	02/02/2024	05/07/2024
D48 - Notification des sillons internationaux provisoires	12/01/2024	14/06/2024
D40 - Date de priorité	08/03/2024	09/08/2024

<b>Période de préparation des horaires</b>		
D40 - Début de la période de préparation des horaires	08/03/2024	09/08/2024
D37 - Groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires	29/03/2024	30/08/2024
D32 - Groupe d'assurance sur les changements d'horaires	03/05/2024	04/10/2024
D26 - NR Publie un nouveau TT de travail	14/06/2024	15/11/2024
Nouveau WTT et fichiers système associés disponibles pour l'ATOC	14/06/2024	15/11/2024
Réponses des opérateurs au nouveau WTT	28/06/2024	29/11/2024
D22 - Fin de la période de recours Nouveaux horaires de travail	12/07/2024	13/12/2024
D15 - Achèvement du processus d'information sur les horaires	30/08/2024	31/01/2025
D14 - Données électroniques CIF disponibles	06/09/2024	07/02/2025
D9 - Extrait des horaires pour édition du TRN	11/10/2024	14/03/2025
D8 - Dates de l'horaire du jour correspondant proposées à l'opérateur	18/10/2024	21/03/2025
D4 - Données du TRN envoyées aux éditeurs	15/11/2024	18/04/2025
Date de début des horaires	15/12/2024	18/05/2025
Date de fin des horaires	17/05/2025	13/12/2025

**Jours fériés 2024 - 2025**

<b>Jours fériés</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Jour de l'an	1er janvier	1er janvier
2 janvier (Écosse)	2 janvier	2 janvier
3 janvier (national)		
4 janvier (Ecosse)		
Vendredi saint	29 mars	18 avril
Lundi de Pâques	1er avril	21 avril
Jour férié du 1er mai	6 mai	5 mai
Vacances de printemps	27 mai	26 mai
Vacances de fin d'été (Écosse)	5 août	4 août
Vacances de fin d'été (Angleterre et Pays de Galles)	26 août	25 août
Jour de la Saint-André (Écosse)	30 novembre	30 novembre (1er décembre : jour férié de la Saint-André)
Jour de Noël	25 décembre	25 décembre
Lendemain de Noël	26 décembre	26 décembre
Vacances de Noël		
Jour férié du lendemain de Noël		

**Jours couverts par les jours fériés exclus (BHX)**

Jour de l'an
Vendredi saint
Lundi de Pâques
Lundi du 1er mai
Lundi des vacances de printemps
Lundi des vacances de fin d'été
Jour de Noël
Lendemain de Noël