

# **Service ferroviaire Wales and Borders et Métro de Galles du Sud**

## **Core Valley Lines**

### **Document de référence du réseau CVL 2025**

Version 1.1

Seilwaith Amey Cymru /Amey Infrastructure Wales Ltd est une société enregistrée en Angleterre et au Pays de Galles.

Numéro d'enregistrement : 11389544

Siège social : Transport for Wales CVL Infrastructure Depot Ty Trafnidiaeth, Treforest Industrial Estate, Gwent Road, Pontypridd, Royaume-Uni CF37 5UT

## Contrôle de version

Version	Date	Description des modifications
Version 0.1 du projet de Document de référence du réseau CVL 2025	Août 2023	Document de consultation
Version 1.0 du projet de Document de référence du réseau CVL 2025	Novembre 2023	Premier numéro
Version 1.1 du projet de Document de référence du réseau CVL 2025	Décembre 2023	Mise à jour mineure suite à la révision ORR du numéro 1.0

## Table des matières

1.	<b>Informations générales</b> .....	<b>9</b>
2.	<b>Infrastructure</b> .....	<b>20</b>
3.	<b>Conditions d'accès</b> .....	<b>32</b>
4.	<b>Attribution de capacité</b> .....	<b>45</b>
5.	<b>Services et tarifs</b> .....	<b>59</b>
6.	<b>Opérations</b> .....	<b>75</b>
7.	<b>Installations de service</b> .....	<b>81</b>
	<b>Appendix A – Carte de l'infrastructure gérée par AIW</b> .....	<b>89</b>
	<b>Appendix B - Gares CVL</b> .....	<b>90</b>
	<b>Appendix C - Calendrier des horaires de service CLV</b> .....	<b>93</b>

## Glossaire des termes

Terme/Abréviation	Définition
Bénéficiaire d'accès	désigne, conformément à un accord d'accès, l'opérateur de train ou le titulaire de l'option d'accès qui est partie à cet accord d'accès.
Contrat d'accès	un contrat d'accès aux voies, aux gares ou aux dépôts (le cas échéant).
Demande de droit d'accès	toute notification adressée par un demandeur pour un créneau ferroviaire en vertu du code du réseau CVL.
Demandeur	toute personne qui souhaite solliciter l'accès à un sillon ferroviaire, à une gare ou à une autre installation, y compris les entreprises ferroviaires et les opérateurs de transport combiné qui présentent une demande pour le compte d'une entreprise ferroviaire.
Calendrier des événements	Un calendrier des événements préparé par Network Rail pour le compte du GI CVL (voir l'Annexe C du présent document), conformément à la partie D du Code de réseau CVL.
Accord d'affectation et de traitement des réclamations	le contrat multilatéral entre les sociétés autorisées à exploiter des actifs ferroviaires concernant la répartition des responsabilités et le traitement des réclamations.
Droit éventuel	un droit : il ne s'agit nullement d'un droit ferme par ailleurs soumis à des facteurs supplémentaires indépendants de la volonté de l'opérateur (en principe les droits fermes d'autres opérateurs, mais aussi des critères de décision).
Période de contrôle ou PC	les périodes standard du secteur auxquelles s'applique une révision des frais d'accès à Network Rail, le CP7 commençant le 1 <sup>er</sup> avril 2024 et se terminant le 31 mars 2029
Règles de résolution des litiges d'accès aux CVL	les règles de résolution des litiges d'accès sur le réseau CVL telles que publiées par le GI CVL et annexées au code du réseau CVL.
Déclaration d'accès technique CVL	Le CVL EAS fait partie de Network Rail EAS sous la section de voie qui forme le CVL Network. Il précise les règles régissant les modalités d'accès aux différentes parties du réseau ferroviaire principal lorsqu'elles font l'objet d'une inspection, de la maintenance, des travaux de renouvellement et autres, qui font partie du document intitulé « Déclaration d'accès technique » publié par Network Rail concernant le réseau Network Rail.  La Déclaration d'accès technique actuelle est disponible sur le site internet de Network Rail : <a href="#">ici</a>
GI CVL	Seilwaith Amey Cymru / Amey Infrastructure Wales Limited, société enregistrée en Angleterre et aux Pays de Galles sous le

	numéro 11389544 dont le siège social est situé à Transport for Wales CVL Infrastructure Depot Ty Trafnidiaeth, Treforest Industrial Estate, Gwent Road, Pontypridd, Royaume-Uni, CF37 5UT.
Réseau CVL	Core Valley Lines telles qu'indiquées dans l'Annexe A – a le sens donné au terme « CVL » dans la Partie A du code du réseau CVL.
Code de réseau CVL	le document intitulé Code de réseau CVL tel que publié par le GI CVL, consultable <a href="#">ici</a>
Document de référence du réseau CVL	ce document correspond au Document de référence du réseau CVL.
Code opérationnel des chemins de fer CVL (ROC)	le document intitulé Code opérationnel des chemins de fer CVL qui sera publié par le GI CVL conformément au Plan CVL ROC.
Plan CVL ROC	le document intitulé « Plan CVL ROC » publié par le GI CVL, conformément auquel le Code d'exploitation ferroviaire CVL sera établi, dont les détails sont énoncés dans la partie H du code du réseau CVL.
Gares CVL	les gares indiquées à Appendix B du présent Document de référence du réseau CVL.
Marchandises dangereuses	a la signification qui lui est donnée à la section 3.4.4 du présent Document de référence du réseau CVL.
Principes et règles d'imputation des retards	a la signification qui lui est donnée dans la Partie A du code du réseau CVL. Conformément à la publication du Conseil d'administration du DAPR <a href="#">ici</a>
Événement perturbateur	tout événement ou toute circonstance qui empêche ou perturbe matériellement l'opération des trains ou de toute partie du réseau CVL conformément aux horaires de service.
ECM	entité chargée de la maintenance (sur le Réseau CVL).
UE	Union européenne.
Groupe de pilotage d'événement	a la signification qui lui est donnée dans la Partie D du code du réseau CVL.
Événement	un événement ou un groupe d'événements relatifs au réseau CVL, figurant dans le calendrier des événements.
Déclaration de capacité cadre	a la signification qui lui est donnée à la section 4.4.1 du présent Document de référence du réseau pour CVL.
Droit ferme	Un droit :

	<p>(a) D'un Participant à l'horaire dans le cadre d'un Accord d'accès relatif à l'étendue, le timing ou toute autre caractéristique d'un mouvement de train ;</p> <p>(b) Du GI CVL en vertu des Règles</p> <p>et qui, dans l'un ou l'autre cas, n'est pas exprimé comme étant soumis à une éventualité indépendante de la volonté du titulaire du droit (sauf dans le cas du point (a), le droit peut être soumis aux Règles).</p>
RTF	Réseau de télécommunications fixe.
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway.
Site internet GI	concerne la section relative au gestionnaire d'infrastructure du site Internet de « Transport for Wales Rail Services » <a href="#">ici</a>
Gestionnaire d'infrastructure	a la signification qui lui est attribuée dans les Règlements ferroviaires.
Forfait d'accès minimal	a la signification qui lui est donnée à la section 5.3 du présent Document de référence du réseau CVL.
Registre national des véhicules	la base de données des véhicules autorisés à circuler en Grande-Bretagne en vertu du Règlement ferroviaire (interopérabilité) de 2011 (amendé), ce registre étant tenu par Network Rail.
Network Rail	Network Rail Infrastructure Limited, société enregistrée en Angleterre sous le numéro 029045877 ayant son siège social à Waterloo General Office, Londres, Royaume-Uni, SE1 8SW.
Réseau Network Rail	l'infrastructure ferroviaire et les installations ferroviaires dont Network Rail est le propriétaire (au sens du Railways Act) et le gestionnaire de l'infrastructure.
Services de réseau	a la signification qui lui est donnée à la section 82(2) du Railways Act de 1993.
Nouveaux horaires de service	la version des nouveaux horaires de service publiée par Network Rail pour le compte du GI CVL à D-26 conformément à la Condition D2.7.1 du code du réseau CVL (qui peut être révisée conformément à la Condition D2.7.4 du code du réseau CVL), qui fera partie des horaires connus comme les « Nouveaux horaires de service » publiés par Network Rail concernant le réseau Network Rail.
ORR	Office du Rail et de la Route.
Code de précision des données de performance	a la signification qui lui est donnée dans la Partie B du code du réseau CVL.

Date du changement principal	la première et principale date de mise en œuvre du changement, sur laquelle des révisions peuvent être apportées aux horaires de service, survenant au cours de l'hiver d'une année civile.
Calendrier principal	les horaires de service établis pour l'année commençant le dimanche immédiatement après le deuxième samedi de décembre.
Date prioritaire	a la signification qui lui est donnée dans la Partie D du code du réseau CVL.
Règlementations (d'octroi de licences) ferroviaires	Règlement de 2005 sur les chemins de fer (licences aux entreprises ferroviaires), tel que modifié par les règlements ferroviaires et le règlement de 2019 sur les chemins de fer (licences aux entreprises ferroviaires) (modification, etc.) (sortie de l'UE).
Règlements ferroviaires	Les règlements de 2016 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences aux entreprises ferroviaires), tels que modifiés de temps à autre, y compris par : le règlement de 2019 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences aux entreprises ferroviaires) (modifications, etc.) (sortie de l'UE). <a href="#">ici</a>
Normes du groupe ferroviaire	les normes techniques et les procédures d'exploitation autorisées en vertu du Code des normes du Groupe ferroviaire publié par le RSSB et approuvé par l'ORR.
Normes de l'industrie ferroviaire	les normes de l'industrie ferroviaire établies en vertu d'ententes de gouvernance approuvées par le Comité de coordination des normes de l'industrie au nom de l'industrie ferroviaire.
Entreprise ferroviaire	toute entreprise publique ou privée, agréée conformément au Règlement sur les licences ferroviaires (ou exemptée de licence), dont l'activité principale est de fournir des services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, avec l'obligation d'assurer la traction (y compris les entreprises qui n'assurent que la traction).
Licence d'entreprise ferroviaire	a la signification qui lui est donnée dans la réglementation (d'octroi de licences) ferroviaires.
Railways Act (Loi sur les chemins de fer)	Railways Act de 1993 (tel que modifié).
RNE	RailNetEurope, une association de gestionnaires d'infrastructure européens.
Règlementations ROGS	Le Règlement (en matière de sécurité) de 2006 sur les chemins de fer et autres systèmes de transport guidé, tel que modifié, y compris le Règlement (en matière de sécurité) de 2013 sur les chemins de fer et autres systèmes de transport guidé (modification) et le Règlement (en matière de sécurité) de 2015 sur

	les chemins de fer et autres systèmes de transport guidé (modification).
Itinéraires	a la signification qui lui est donnée dans la Partie A du code du réseau CVL.
RSSB	Rail Safety and Standards Board (Conseil de la sécurité et des normes ferroviaires)
Règles	les Règles de planification des horaires et la Déclaration d'accès technique CVL.
Annexe sectionnelle	a la signification qui lui est donnée à la section 2.3 du présent Document de référence du réseau CVL.
Législation secondaire	<p>La législation secondaire est créée par les ministres (ou d'autres organismes) en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par une loi du Parlement.</p> <p>Elle est utilisée pour compléter les détails des lois (législation primaire). Ces détails fournissent des mesures pratiques qui permettent l'application de la loi et son fonctionnement dans la vie quotidienne.</p>
DDRN	Déclaration des dispositions réglementaires nationales
Accord d'accès à la gare	un contrat inhérent aux droits d'accès aux gares CVL.
Conditions d'accès à la gare	dans le cadre d'un Accord d'accès à la gare, les conditions intégrées à l'Accord d'accès à la gare pertinent connues sous le nom de Conditions d'accès à la gare, telles que modifiées ponctuellement avec l'approbation de l'ORR. Une copie des conditions CVL se trouve sur le site internet du GI <a href="#">ici</a> .
Déclaration de capacité stratégique	la déclaration publiée par le GI CVL énonçant les voies stratégiques.
Voie stratégique	capacité d'utilisation potentielle par de nouveaux services à inclure dans les nouveaux horaires de service et dans les horaires de service d'un créneau ferroviaire stratégique.
Créneau ferroviaire stratégique	un créneau ferroviaire intégré dans les nouveaux horaires de service et dans les horaires de service pour représenter une voie stratégique.
Horaires subsidiaires	l'ajustement des horaires principaux qui est établi à minuit le troisième samedi de mai pendant la période de validité des horaires principaux.
TfW	Transport for Wales, une société à responsabilité limitée détenue à 100 % par les Ministres gallois, enregistrée en Angleterre et au Pays de Galles sous le numéro 09476013 et dont le siège social

	est situé au 3 Llys Cadwyn, Pontypridd, Pays de Galles, CF37 4TH.
TfWRL	Transport for Wales Rail Ltd, une société à responsabilité limitée, enregistrée en Angleterre et au Pays de Galles sous le numéro 12619906 et dont le siège social est situé au 3 Llys Cadwyn, Pontypridd, Pays de Galles, CF37 4TH.
Groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires	le groupe portant ce nom constitué par Network Rail.
Groupe d'assurance liée aux changements d'horaire	le groupe portant ce nom constitué par Network Rail.
Comité des horaires	a la signification qui lui est donnée dans les Règles de résolution des litiges en matière d'accès CVL.
Règles de planification des horaires	le document éponyme publié par Network Rail. <a href="#">ici</a>
Contrat d'accès aux voies	un contrat passé entre le GI CVL et une entreprise ferroviaire régissant l'accès de l'entreprise ferroviaire concernée au réseau CVL.
TDLCR	Règlement de 2010 sur les licences et certificats de conducteur de train (TDLCR) tel que modifié par :  Licences et certificats de conducteur de train (modification) (sortie de l'UE)  Règlement de 2020 sur les chemins de fer (modifications diverses, révocations et dispositions transitoires) (sortie de l'UE) (S.I. 2020/345 et S.i. 2020/786).
Variation d'opérateur de train	a la signification qui lui est donnée dans la Partie D du code du réseau CVL.
Voie ferroviaire	la capacité d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train entre deux endroits au cours d'une période donnée.
Créneau ferroviaire	a la signification qui lui est donnée dans la Partie D du code du réseau CVL.
Ministres gallois	les Ministres gallois dont le lieu d'activité principal est situé Crown Buildings, Cathays Park, Cardiff, CF10 3NO, ou tout successeur à l'intégralité ou une partie de leurs droits et fonctions.
Horaires de service	les horaires utilisés à des fins pratiques, tels qu'indiqués plus en détail à la section 4.1 du présent Document de référence du réseau CVL, et qui feront partie des horaires désignés sous le nom de « Horaires de service » publiés par Network Rail concernant le réseau Network Rail.



## Informations générales

### 1.1 Introduction

Le réseau Core Valley Lines (CVL) est détenu par TfW et loué au GI CVL. Le GI CVL est le gestionnaire de l'infrastructure du réseau CVL aux fins du Règlement ferroviaire et a publié le présent Document de référence du réseau CVL inhérente au réseau CVL.

Le GI CVL est responsable de l'exploitation, de la maintenance, du renouvellement et du remplacement de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau CVL conformément aux conditions de sa licence de réseau, du contrôle et de la sécurité de l'ensemble du trafic ferroviaire ainsi que de la participation au développement de l'infrastructure.

Le réseau CVL comprend des tunnels, des voies et une infrastructure associée. La voie couvre les itinéraires indiqués sur la carte du réseau CVL (voir Appendix A) et est reliée au réseau Network Rail en deux points de connexion distincts. Un point de connexion est situé au nord de la gare centrale de Cardiff et l'autre point de connexion se trouve au nord de la gare de Ninian Park.

55 stations sont actuellement desservies par le réseau CVL avec 2 nouvelles stations à Butetown et Crwys Road qui seront ouvertes à l'horizon 2025. Les gares CVL sont actuellement louées par le GI CVL à TfWRL (en tant que propriétaire de l'installation des gares CVL). Veuillez vous référer à la section 1.6.2 du présent Document de référence du réseau CVL pour obtenir les coordonnées de TfWRL.

Si une entreprise ferroviaire cherchant à accéder au réseau CVL a conclu un accord d'accès aux voies avec Network Rail, une modification devra être apportée à l'accord d'accès aux voies existant avec Network Rail afin de refléter l'exploitation du régime de rendement administré par Network Rail pour le compte du GI CVL, tel qu'indiqué à la section 5.7.

Depuis la pandémie Covid -19 de 2020/21, des impacts sur l'utilisation des chemins de fer ont entraîné des changements majeurs dans les horaires et l'utilisation du réseau convenus précédemment. Malgré le fait que ces changements étaient inattendus, ils ont été effectués conformément au code du réseau CVL en utilisant des dispositions de planification à court terme. La réduction continue du service et les impacts ponctuels sur le service dus à la pénurie de personnel liée à l'auto-isollement du personnel de bord seront gérés conformément aux dispositions de planification à court terme (partie D du code de réseau CVL). Toute modification permanente des droits d'accès continuera d'être gérée conformément au Code du réseau CVL, et si nécessaire, par des modifications des contrats d'accès aux voies.

## 1.2 Objet du Document de référence du réseau CVL

Le présent Document de référence du réseau CVL vise à informer les Demandeurs, les autorités compétentes et les autres parties concernées au sujet du Réseau CVL et des modalités d'attribution de la capacité et de l'utilisation du Réseau CVL.

Ce Document de référence du réseau CVL présente les services offerts par le GI CVL, et fournit des informations concernant l'endroit où ces services sont accessibles, la façon dont l'attribution des services fonctionne, les frais et les conditions qui s'appliquent pour obtenir l'accès à ces services.

Ce Document de référence du réseau CVL a été élaboré conformément aux Règlements sur le transport ferroviaire. Plus particulièrement, le présent Document de référence du réseau CVL fournit des informations générales sur le réseau CVL, les conditions d'accès au réseau CVL par les opérateurs de transport, les règles, procédures et critères d'attribution de capacité et de paiements correspondants.

Le GI CVL a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie avant la publication du présent Document de référence du réseau CVL.

## 1.3 Aspects juridiques

### 1.3.1 Cadre juridique

Le cadre juridique de l'industrie ferroviaire de la Grande-Bretagne est principalement régi par la loi sur les chemins de fer de 1993, la loi sur les chemins de fer de 2005, la loi de 2003 sur la sécurité des transports et les chemins de fer et une série de lois secondaires.

Les chemins de fer sont également régis par les Règlements sur le transport ferroviaire et les Règlementations (d'octroi de licence) ferroviaires. Ces règlementations formulent diverses exigences, notamment :

- l'allocation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire (veuillez vous référer à la section 4 pour plus de détails concernant l'allocation de la capacité du réseau CVL).
- la perception de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (veuillez vous référer à la section 5 du présent Document de référence du réseau CVL pour obtenir des détails sur les principes de tarification en fonction desquels le GI CVL établira des redevances).
- l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires (veuillez vous référer à la section 3.2.3 du présent Document de référence du réseau CVL

pour obtenir des détails concernant les conditions d'octroi des licences pertinentes).

- la production et le contenu des documents de référence du réseau.

Le Règlement de 2006 sur les chemins de fer et autres systèmes de transport guidés (sécurité) (tel que modifié) (ROGS) est utilisé pour gérer la sécurité.

Veillez vous reporter à la section 3.2.4 du présent document de référence du réseau CVL pour obtenir des informations sur les certificats de sécurité.

Comme gestionnaire de l'infrastructure, le GI CVL entretient et développe le réseau CVL et a pris des dispositions pour qu'un panel appelé Amey Infrastructure Wales Assurance Panel (AIWAP) vérifie la sécurité de l'infrastructure nouvelle ou modifiée avant de la mettre en service sur le réseau CVL, à condition que la sécurité de ces infrastructures n'ait pas déjà été évaluée par le comité mis en place par Network Rail et connu sous le nom de Network Rail Acceptance Panel.

Le GI CVL exploite le Réseau CVL conformément à l'ensemble des lois applicables.

### 1.3.2 Statut juridique et responsabilité

Le présent Document de référence du réseau CVL est destiné à servir de source d'informations à l'intention des clients actuels et potentiels du GI CVL. En tant que tel, il s'agit d'un document informatif et il n'a donc aucune valeur contractuelle. Il ne s'agit pas d'une invitation à entrer en pourparlers ni d'une offre de conclusion de contrat.

Des efforts raisonnables ont été déployés pour s'assurer que les informations fournies dans le présent Document de référence du réseau CVL sont exactes. Le GI CVL décline toute responsabilité en cas d'erreurs, d'omissions ou d'inexactitudes concernant des informations provenant de parties externes. Le présent document de référence du réseau CVL est destiné aux clients actuels et potentiels, afin de répondre aux exigences de la réglementation sur les chemins de fer. Il vise à informer, mais les clients (existants et potentiels) ne doivent pas s'y fier sans notre consentement préalable.

Toute erreur, divergence ou omission dans le présent Document de référence du réseau CVL notifiée au GI CVL sera examinée et (le cas échéant) corrigée dans la prochaine publication du présent Document de référence du réseau CVL.

Aucune responsabilité ne peut être acceptée par le GI CVL concernant le contenu de tout site internet externe ou document de tiers mentionnés dans le présent Document de référence du réseau CVL.

### 1.3.3 Procédure de recours

Un « bénéficiaire d'accès » qui est partie prenante d'un accord d'accès aux voies avec le GI CVL ou « partie d'accès potentielle » (ces termes sont définis dans la partie A du code réseau CVL) dispose du droit de contester les décisions prises par le GI CVL relativement à ses fonctions en vertu de la partie D du code du réseau CVL concernant :

- l'établissement des horaires ;
- la Déclaration d'accès technique CVL ; et
- les Règles de planification des horaires de service.

De telles contestations sont entendues par le panel compétent en vertu des Règles de résolution des litiges d'accès à CVL. Veuillez vous référer à la section 4.5.5.2 du présent document de référence du réseau CVL pour plus de détails concernant les règles de résolution des litiges en matière d'accès au réseau CVL, qui sont disponibles en annexe du code du réseau CVL [ici](#).

Dans le cas où un demandeur estime avoir été traité de manière injuste, victime de discrimination ou lésé au sujet du présent Document de référence du réseau CVL, ou de toute autre question précisée au paragraphe 32(2) du Règlement sur les chemins de fer, il peut interjeter appel auprès de l'ORR.

Le GI CVL invite toute personne ayant des préoccupations au sujet du présent Document de référence du réseau CVL ou des questions qui y sont mentionnées, à les soulever auprès du GI CVL (en utilisant les coordonnées du GI CVL indiquées à la section 1.6.1 du présent Document de référence du réseau CVL) en première instance, pour permettre de déterminer la manière dont ces préoccupations sont susceptibles d'être abordées.

## 1.4 Structure du Document de référence du réseau CVL

La structure du présent Document de référence du réseau CVL suit le Guide de structure et de mise en œuvre communes du Document de référence du réseau, adopté par les gestionnaires d'infrastructure européens appartenant à RailNetEurope (RNE) (voir section 1.7.2 ci-dessous). Le Guide de structure et de mise en œuvre communes du Document de référence du réseau est révisé si nécessaire et la version la plus récente est disponible sur le site web du RNE. [ici](#).

L'objectif du Guide de structure et de mise en œuvre commune est que l'ensemble des demandeurs et des parties concernées soient en mesure de trouver les mêmes informations au même endroit dans chaque Document de référence du réseau.

Le présent Document de référence du réseau CVL est par conséquent structuré en sept sections constituant le document principal avec des Annexes fournissant des détails supplémentaires :

- **0**(Informations générales) – fournit des informations générales relatives au présent Document de référence du réseau CVL ainsi que les contacts pertinents.
- **Section 2 (Infrastructure)** – décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du Réseau CVL.
- **Section 3** (Conditions d'accès) – définit les dispositions légales et les conditions d'accès au Réseau CVL.
- **Section 4** (Attribution de capacité) – établit la procédure inhérente à l'attribution des sillons ferroviaires.
- **Section 5**(Services et Tarifs) – donne un aperçu des services fournis par le GI CVL ainsi que des tarifs inhérents à ces services. Les programmes d'intéressement sont également couverts dans cette section.
- **Section 6** (Opérations) – décrit les procédures de gestion du trafic, y compris les procédures à suivre en cas d'incident.
- **Section 7** (Installations de service) – fournit un aperçu des installations de service liées au Réseau CVL.

## 1.5 Période de validité, mise à jour et publication

### 1.5.1 Période de validité

Les règlements ferroviaires exigent que le GI CVL, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, publie un Document de référence du réseau quatre mois avant la date limite pour les demandes de capacités d'infrastructure (la date de priorité pour le calendrier pertinent). En conséquence, la présente Déclaration de réseau CVL doit être utilisée pour les demandes de capacité pour l'année d'horaire 2025 (du 15 décembre 2024 au 13 décembre 2025).

### 1.5.2 Mise à jour

Le GI CVL mettra à jour la présente Déclaration de réseau CVL, le cas échéant, afin d'y inclure des informations révisées ou supplémentaires et/ou de refléter des changements importants, et publiera la version mise à jour sur le site Web du GI [ici](#).

Outre ces mises à jour, le GI CVL procédera à la publication d'une version actualisée du présent Document de référence du réseau CVL une fois par an. Le cas échéant, le GI CVL entreprendra des consultations avant la publication officielle.

Une fois qu'un document est téléchargé à partir du site internet du GI, il échappe à tout processus de contrôle des modifications offert par le GI CVL.

Veuillez noter que de nombreux documents justificatifs auxquels il est fait référence dans le présent Document de référence du réseau CVL sont soumis à leur propre processus de contrôle des modifications.

### 1.5.3 Publication

Pour que le présent Document de référence du réseau CVL soit facile à utiliser, il facilite l'accès à des informations supplémentaires au moyen de liens vers des sites Internet ou des coordonnées de contact, en plus des informations qui y sont indiquées.

Le GI CVL maintiendra le présent Document de référence du réseau CVL à jour et précisera clairement quand la mise à jour a eu lieu (en appliquant le contrôle des versions).

Le présent Document de référence du réseau CVL est publié en anglais et en français. Les deux versions sont disponibles gratuitement sous format électronique sur le site internet du GI [ici](#). Outre l'anglais et le français, le GI CVL peut choisir de publier le présent Document de référence du réseau CVL dans d'autres langues ponctuellement.

Bien que le GI CVL ait pris soin de s'assurer que toutes les versions linguistiques du présent Document de référence du réseau CVL soient harmonisées, en cas d'incohérences ou de difficultés d'interprétation entre les versions anglaise et non anglaise, la version anglaise prévaut.

## 1.6 Contacts

### 1.6.1 Pour les questions relatives à l'accès au Réseau CVL (y compris les observations sur la présente Déclaration de réseau CVL)

Seilwaith Amey Cymru/Amey Infrastructure Wales Limited

À Directeur de la gestion des infrastructures  
l'attention  
de :

Adresse : Transport for Wales CVL Infrastructure Depot  
Treforest Industrial Estate, Gwent Road  
Pontypridd CF37 5UT

E-mail : [CVLTrackAccess@amey.co.uk](mailto:CVLTrackAccess@amey.co.uk)

### 1.6.2 Pour les questions relatives à l'accès aux Gares CVL

Transport for Wales Rail Ltd (TfWRL) en tant que propriétaire des gares

À Chris Dellard, Responsable de la stratégie d'accès au réseau  
l'attention  
de :

Adresse : 3 Llys Cadwyn  
Pontypridd  
Pays de Galles  
CF37 4<sup>TH</sup>

E-mail : [Chris.Dellard@tfwrail.wales](mailto:Chris.Dellard@tfwrail.wales)

### 1.6.3 Pour les questions relatives à la Franchise Wales and Borders

Transport for Wales (TfW)

À Directeur des opérations  
l'attention  
de :

Adresse : 3 Llys Cadwyn  
Pontypridd  
Pays de Galles  
CF37 4<sup>TH</sup>

Site <https://trc.cymru/>  
internet :

### 1.6.4 Pour les questions relatives à la Gare centrale de Cardiff, à d'autres gares ferroviaires du Réseau et à l'accès des voies du réseau Network Rail

Pour les questions relatives à l'accès des voies réservées aux passagers et aux futures entreprises ferroviaires non franchisées :

À Gianmaria Cutrupi  
l'attention Aspirant gestionnaire des opérations de libre accès  
de :

Adresse : Network Rail  
Services administratifs de Waterloo  
SE1 8SW, Londres

E-mail : [gianmaria.cutrupi@networkrail.co.uk](mailto:gianmaria.cutrupi@networkrail.co.uk)

Pour les questions relatives aux nouveaux clients de fret :

À Guy Bates  
l'attention Responsable du développement du fret  
de :

Adresse : Network Rail  
Services administratifs de Waterloo  
SE1 8SW, Londres

E-mail : [guy.bates@networkrail.co.uk](mailto:guy.bates@networkrail.co.uk)

### 1.6.5 Horaires de service

À Équipe des horaires de service  
l'attention Network Rail  
de :

Adresse : The Quadrant  
Milton Keynes MK9 1EN



Tél : +44 (0) 7734 282514  
E-mail : [NRT-WTT@networkrail.co.uk](mailto:NRT-WTT@networkrail.co.uk)  
Site : <https://www.networkrail.co.uk/running-the-railway/the-timetable/working-timetable/>  
internet :

et envoyer en copie à :

Seilwaith Amey Cymru/Amey Infrastructure Wales Limited

À Directeur de l'entretien des infrastructures  
l'attention  
de :  
Adresse : Transport for Wales CVL Infrastructure Depot  
Treforest Industrial Estate, Gwent Road  
Pontypridd CF37 5UT  
E-mail : [CVLTrackAccess@amey.co.uk](mailto:CVLTrackAccess@amey.co.uk)

#### 1.6.6 Pour les questions relatives aux licences/exemptions aux entreprises ferroviaires britanniques

À L'équipe des accords de licences  
l'attention  
de :  
Adresse : Office of Rail and Road  
25 Cabot Square  
Londres E14 2QZ  
E-mail : [licensing.enquiries@orr.gov.uk](mailto:licensing.enquiries@orr.gov.uk)  
Site : <https://ORR.gov.uk/>  
internet :

#### 1.6.7 Certificats de sécurité

FAO : Cadre supérieur : Autorisation de sécurité  
Adresse : Office of Rail and Road,  
3e étage, Mallard House, Kings Pool,  
1-2 Peasholme Green,  
York, YO1 7PX  
E-mail : [ROGS@orr.gov.uk](mailto:ROGS@orr.gov.uk)  
site internet : <http://ORR.gov.uk/>

#### 1.6.8 RSSB

Adresse : Conseil chargé de la sécurité et des normes ferroviaires  
The Helicon  
One South Place  
Londres EC2M 2RB

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

### 1.6.9 Merthyr (South Wales) Limited (questions relatives au Point d'élimination Cwmbargoed)

Adresse : Point de stockage de Cwmbargoed  
Fochriw Road  
Merthyr Tydfil  
Glamorgan CF48 4AE  
Téléphone : +44 (0) 870 111 5600

### 1.6.10 HS1 Ltd (pour les demandes de renseignements inhérents au guichet unique)

Adresse : 5e étage  
Kings Place  
90 York Way  
Londres N1 9AG  
Téléphone : +44 (0) 207 014 2700

## 1.7 Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure européens et les bénéficiaires de l'accès

### 1.7.1 Corridors de fret ferroviaire

Le Règlement (UE) n° 913/2010 a été abrogé au Royaume-Uni le 31 décembre 2020 par la réglementation de 2020 sur les chemins de fer (modifications diverses, révocations et dispositions transitoires) (sortie de l'UE).

Le réseau CVL ne comprend pas et ne fait pas partie d'un tel corridor de fret ferroviaire. Network Rail est actuellement membre de RNE

### 1.7.2 Rail Net Europe

RailNetEurope (RNE) est une organisation faitière de gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et d'organismes de répartition (GI/OR) européens. RNE facilite le commerce ferroviaire international en développant des procédés commerciaux internationaux harmonisés sous la forme de modèles, de manuels et de directives, ainsi que d'outils informatiques.

AIW (GI CVL) n'est pas membre de RNE. Vous pouvez trouver plus d'informations sur RNE sur le site web de RNE [ici](#).

### 1.7.3 Autre coopération internationale

RNE a établi un point de contact à « guichet unique » (GU) dans chaque pays membre. Pour la Grande-Bretagne, les points de contact sont Network Rail et HS1 Ltd. Chaque client peut choisir son point de contact à guichet unique privilégié pour tous ses besoins en matière de services ferroviaires internationaux.

Des informations supplémentaires sont disponibles [ici](#)

Des questions initiales liées à l'accès au réseau, aux demandes de voies internationales et à l'évaluation des performances après un trajet en train - toutes ces questions et bien d'autres sont gérées par un point de contact unique pour l'ensemble du trajet en train international, à la convenance du client.

Les clients des membres de RNE qui exploitent des services ferroviaires internationaux peuvent par conséquent utiliser l'ensemble des services du GU de RNE :

- un réseau de points de contact guidant les clients à travers toute la gamme de procédures : accès au réseau, planification d'un transport ferroviaire international efficace, gestion des sillons ferroviaires internationaux (ITPM) et vérification de la performance après l'exploitation du train. Les temps de réponse ont été standardisés au niveau du client ; la réalisation de ces niveaux de service est en cours de test.
- Les experts en matière de guichet unique issus des domaines de la vente et de la planification d'horaires réunissent leur expertise dans ces domaines pour servir les clients avec les points de contact à guichet unique.
- Des outils informatiques qui aident davantage les demandeurs en donnant des estimations de prix pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en coordonnant les processus de commande et de fourniture de sillons ferroviaires internationaux et en suivant et repérant les trains internationaux en temps réel.

La liste des interlocuteurs GU ainsi que des informations supplémentaires sont disponibles sur le site internet de RNE [ici](#)

## 2. Infrastructure

### 2.1 Introduction

La présente section 2 contient une description des caractéristiques fonctionnelles et techniques du Réseau CVL. Elle est formulée dans le but de répondre aux besoins d'information des entreprises ferroviaires existantes et nouvelles dans le cadre de leur planification du trafic ferroviaire. Des références et des liens vers des documents d'assistance sont fournis, le cas échéant, dans cette section.

Le réseau CVL est un réseau de voies ferrées de surface qui se raccorde au réseau Network Rail à deux points de raccordement distincts (l'un au nord de la Gare centrale de Cardiff et l'autre au nord de la gare de Ninian Park) et traverse les vallées de Cardiff via des lignes radiales jusqu'à Rhymney, Coryton, Merthyr Tydfil, Aberdare et Treherbert, et jusqu'à la baie de Cardiff. Le réseau CVL est actuellement équipé d'une électrification aérienne discontinue de 25 kV qui ne peut être utilisée que par du matériel roulant multimode présentant des caractéristiques spécifiques et doté de fonctionnalités supplémentaires pour gérer le changement de puissance. Ces travaux devraient être achevés d'ici fin 2025.

Le GI CVL est responsable de l'exploitation, de la maintenance, du renouvellement et du remplacement de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau CVL conformément aux conditions de sa licence de réseau, du contrôle et de la sécurité de l'ensemble du trafic ferroviaire ainsi que de la participation au développement de l'infrastructure.

Le GI CVL est responsable des activités liées à la maintenance sur le Réseau CVL, y compris, mais sans s'y limiter aux éléments suivants :

- ponts et viaducs ;
- tunnels ;
- travaux de terrassement ;
- gares ;
- bâtiments et structures ;
- équipements d'alimentation électrique
- Systèmes d'électrification (OLE 25 kV)
- passages à niveau ;

- systèmes de signalisation ;
- voies ferrées ;
- hors voie (y compris les évacuations d'eau et la végétation) ; et
- communications latérales.

Les travaux de maintenance sont planifiés sur une base continue avec un cycle d'activité confirmé de douze mois.

### 2.1.1 Informations supplémentaires

Vous trouverez des informations et des données détaillées sur l'infrastructure dans l'Annexe sectionnelle présentée à la section 2.3.

L'Annexe sectionnelle contient des données détaillées sur l'infrastructure du réseau ferroviaire principal, composé de voies de circulation (mais pas nécessairement d'embranchements) sur la base d'une ligne de parcours, généralement sous forme de diagramme ou de tableau. Dans la section suivante, plusieurs références à des tableaux de l'Annexe sectionnelle sont utilisées comme sources d'informations détaillées.

En outre, nous avons la possibilité de mettre à disposition des données sur les infrastructures conformément à la spécification du registre des infrastructures de l'UE (voir la section 3.4.1.1.).

## 2.2 Étendue du réseau CVL

### 2.2.1 Limites

Le présent Document de référence du réseau CVL couvre l'ensemble du réseau CVL.

Le réseau CVL possède un centre principal situé à la gare de Cardiff Queen Street et dessert :

- La gare centrale de Cardiff (voir le paragraphe 3.2.2 pour les limites) ;
- Baie de Cardiff ;
- Treherbert ;
- Aberdare ;
- Merthyr Tydfil ;
- Coryton ;
- Rhymney ;
- Cwmbargoed (fret uniquement) ; et
- Hirwaun (fret uniquement – temporairement hors service)

Veuillez vous reporter à Appendix A pour une carte des itinéraires du réseau CVL.

Le réseau CVL est interdépendant et opéré en tant que réseau unique intégré au réseau Network Rail. Cela comprend l'ensemble des activités de planification horaire sur le Réseau CVL.

### 2.2.2 Réseaux ferroviaires connectés

Le réseau CVL se connecte à d'autres réseaux ferroviaires aux emplacements suivants :

Lieu	Gestionnaire d'infrastructure
Pont d'intersection (Cardiff Central North Junction)	Network Rail
Gare de Ninian Park (nord de la gare de Ninian Park)	Network Rail
Cwmbargoed (accès aux installations de dépôt et de tiroir de manœuvre)	Merthyr (South Wales) Ltd
Rhymney LMD	TfW Rail Ltd
Dépôt de Taff's Well	Dépôt pour la maintenance des véhicules de type 398.

	Achèvement prévu fin 2023 et mise en service après cette date.
--	--

## 2.3 Description du réseau

La configuration et les attributs physiques du réseau CVL sont décrits dans la Section Ouest de l'Annexe sectionnelle électronique nationale [ici](#). publiée et gérée par Network Rail et mise à la disposition (en tout ou en partie) des entreprises ferroviaires qui accèdent au réseau CVL.

Lorsque les entreprises ferroviaires ne sont pas en mesure d'accéder à l'Annexe sectionnelle électronique nationale, elles peuvent solliciter des informations auprès du GI CVL (veuillez consulter les coordonnées du GI CVL à la section 1.6.1 ci-dessus).

### 2.3.1 Typologies des voies

Le Réseau CVL contient une combinaison de voies simples et doubles totalisant 215,3 km. Cela comprend 21,4 km de voies réservées au fret (dont 6 km sont temporairement hors service actuellement).

Il y a une double voie entre Cardiff Central (sur le réseau Network Rail) et Cardiff Queen Street qui se réduit à une seule voie avec des boucles de dépassement tandis que la voie s'étend aux têtes de chaque vallée.

Le tableau A de l'annexe sectionnelle constitue la source de référence définitive pour le détail de la topologie des voies du réseau CVL [ici](#).

Veuillez consulter la section 2.3 pour plus d'informations concernant l'Annexe sectionnelle

### 2.3.2 Écartement de la voie

Le Réseau CVL fonctionne avec un écartement de voie standard de 1435 mm, ce qui correspond au Réseau Network Rail.

### 2.3.3 Gares et nœuds

Il existe actuellement 55 stations desservies par le réseau CVL et deux nouvelles stations devraient ouvrir d'ici la fin de 2025 (dont la liste figure à l'annexe B de la présente Déclaration de réseau CVL).Appendix B

Ces gares sont louées par le GI CVL à TfWRL (le propriétaire de l'installation des Gares CVL). Les coordonnées de TfWRL sont indiquées à la section 1.6.2 du présent Document de référence du réseau CVL.

Les points nodaux clés sont situés à Cardiff Queen Street North Junction, Coryton Junction, Pontypridd Junction et Abercynon Junction. Radyr Junction est desservie via les gares de Cardiff Queen Street et Cardiff Central.

Les distances entre les gares et les principaux nœuds peuvent être issues de l'Annexe sectionnelle, qui indique également le poids et la longueur des trains maximum pouvant être admis sur le Réseau CVL. Veuillez consulter la section 2.3 pour plus d'informations concernant l'Annexe sectionnelle

Des détails supplémentaires concernant les gares sont fournis à la section 7.3 du présent Document de référence du réseau CVL.

#### 2.3.4 Gabarit de chargement

Les dimensions physiques d'un véhicule ferroviaire et son chargement peuvent être définis comme étant conformes à l'une des séries de profils de hauteur et de largeur ou à des gabarits de transport standard. Ces gabarits peuvent être appliqués à un itinéraire donné dans le but d'éviter qu'un véhicule ferroviaire n'entre en contact avec une structure en bordure de ligne ou au-dessus de la ligne, telles que des plateformes de gare, des auvents, des systèmes d'alimentation en hauteur, des ponts ou des tunnels.

Le gabarit de chargement sur le réseau CVL est typiquement W6a. Toutefois, les véhicules ferroviaires voyageurs doivent être évalués individuellement comme indiqué à la section 3.4.1 du présent Document de référence du réseau CVL avant d'être acceptés pour utilisation sur le Réseau CVL.

Certaines parties du réseau CVL ne répondent pas aux exigences de la norme GE/RT8073. Par conséquent, des restrictions s'appliquent à certains véhicules. Vous trouverez des informations relatives aux restrictions dans l'Annexe sectionnelle [ici](#).

#### 2.3.5 Limites de poids

Les restrictions relatives à la disponibilité des itinéraires stipulées à la présente section 2.3.5 s'appliquent au fret et aux véhicules ferroviaires remorqués par locomotive.

La charge à l'essieu maximale sur le réseau Network Rail est de 25,4 tonnes. Les limites de poids par essieu et les charges réparties équivalentes des véhicules sont classées selon les valeurs de disponibilité de l'itinéraire (RA) entre 1 et 10, comme indiqué ci-dessous.

<b>Disponibilité de l'itinéraire</b>	<b>Charge à l'essieu</b>
--------------------------------------	--------------------------



RA3	≤16,5 tonnes
RA5	≤19,0 tonnes
RA6	≤20,3 tonnes
RA8	≤22,8 tonnes
RA9	≤24,1 tonnes
RA10	≤25,4 tonnes
Moyenne UE	≈22,5 tonnes

La disponibilité des itinéraires sur le Réseau CVL est généralement RA6, bien que certaines parties du réseau CVL soient soumises à des restrictions. D'autres parties du réseau CVL sont RA8. La capacité des ponts du réseau CVL est calculée conformément à la norme GE/RT8006. Les détails complets, y compris les restrictions spécifiques au site, se trouvent dans l'Annexe sectionnelle [ici](#).

Une dérogation peut être accordée pour une exploitation jusqu'à RA10 sur certaines sections de la route CVL. Les demandes de dérogation doivent être adressées à : [cvltrackaccess@amey.co.uk](mailto:cvltrackaccess@amey.co.uk)

Veuillez consulter la section 2.3 pour plus d'informations concernant l'Annexe sectionnelle

Le tableau ci-dessous indique les charges à l'essieu autorisées pour les véhicules à deux et quatre essieux sur le Réseau CVL.

Exemples de conditions de charge pour les gabarits standard	Disponibilité de l'itinéraire (DI)
<b>Véhicule à deux essieux = Poids total en charge (en tonnes)</b>	
Jusqu'à 27,9 t	1
Plus de 27,9 t et jusqu'à 30,4 t	2
Plus de 30,4 t et jusqu'à 33,0 t	3
Plus de 33,0 t et jusqu'à 35,5 t	4
Plus de 35,5 t et jusqu'à 38,1 t	5
Plus de 38,1 t et jusqu'à 40,6 t	6
Plus de 40,6 t et jusqu'à 43,1 t	7
Plus de 43,1 t et jusqu'à 45,7 t	8

Plus de 45,7 t et jusqu'à 48,2 t	9
Plus de 48,2 t et jusqu'à 50,8 t	10
<b>Véhicule à quatre essieux (2 x bogies à deux essieux) - Poids total en charge (tonnes)</b>	
Jusqu'à 66,0 t	3
Plus de 66,0 t et jusqu'à 71,1 t	4
Plus de 71,1 t et jusqu'à 76,2 t	5
Plus de 76,2 t et jusqu'à 81,2 t	6
Plus de 81,2 t et jusqu'à 86,3 t	7
Plus de 86,3 t et jusqu'à 91,4 t	8
Plus de 91,4 t et jusqu'à 96,5 t	9
Plus de 96,5 t et jusqu'à 101,6 t	10

### 2.3.6 Déclivités

La déclivité maximale de la ligne sur le réseau CVL est de 1 sur 34. Il existe 12 emplacements dotés de déclivités supérieures ou égales à 1 sur 100. Des détails spécifiques peuvent être obtenus auprès du GI CVL lorsqu'ils sont liés à une demande d'accès.

### 2.3.7 Vitesse maximale autorisée sur la ligne

La vitesse maximale autorisée sur le réseau CVL est de 75 mph (120 km/h) bien qu'une grande partie du réseau CVL atteigne une vitesse maximale de 55 mph (88 km/h) ou moins. Pour plus d'informations, veuillez vous référer à l'[Annexe sectionnelle](#).

Veuillez consulter la section 2.3 pour plus d'informations concernant l'Annexe sectionnelle

### 2.3.8 Longueurs maximales des trains

Il n'existe aucune restriction spécifique applicable aux véhicules ferroviaires approuvés opérant sur le Réseau CVL. Pour connaître la longueur des voies d'évitement, veuillez vous reporter à l'Annexe sectionnelle [ici](#). Veuillez consulter la section 2.3 pour plus d'informations concernant l'Annexe sectionnelle

### 2.3.9 Alimentation électrique

L'électrification du réseau CVL avec OLE à 25 kV est en cours afin de permettre l'introduction de nouveau matériel roulant électrifié pour le transport de passagers en 2024. L'OLE sera discontinu et ne pourra être traversé que par du matériel roulant multimodal. Voir section 2.6 pour des informations relatives au développement de l'infrastructure.

Les trains de marchandises tractés au diesel circulent sur le réseau CVL. Les services aux passagers peuvent être exploités par des véhicules diesel multiples ou des voitures de transport de passagers au diesel.

#### 2.3.10 Systèmes de signalisation

Le réseau CVL dispose de deux centres de contrôle de signalisation, toute la signalisation étant transférée au centre de contrôle intégré CVL d'ici fin 2025 :

- Centre de contrôle intégré du CVL (CVLICC) de Taff's Well
- Centre d'exploitation du Pays de Galles, Cardiff (le WROC).

La majeure partie du Réseau CVL est un bloc de circuit de voie avec signalisation lumineuse de couleur moderne à LED et équipement complet de compteurs d'essieux.

#### 2.3.11 Systèmes de contrôle du trafic

Les trains du réseau CVL sont réglementés conformément aux politiques de réglementation convenues en vertu du code du réseau CVL. Le trafic est réglementé pour la gestion des performances en temps réel.

Il existe un mélange de réglage manuel et automatique d'itinéraires sur le réseau CVL. Le Logiciel de définition de route dynamique est utilisé dans le CVL ICC pour aider à la résolution des conflits.

Veillez consulter la section 2.3.10 pour plus de détails sur les centres de contrôle.

#### 2.3.12 Systèmes de communications

Le GSM-R est installé sur l'ensemble du réseau CVL et il sert à assurer une communication sécurisée entre les conducteurs et les signaleurs. Il permet un contact direct entre le signaleur et le conducteur et fournit le moyen de créer des recours d'urgence et d'autres émissions à tous les trains situés dans des zones prédéfinies pour les avertir des incidents ou des circonstances opérationnelles les affectant. Les conducteurs peuvent également créer des

appels d'urgence s'il y a une urgence qui menace la sécurité des services ferroviaires.

Le système GSM-R du réseau CVL est détenu, entretenu et exploité par Network Rail et fourni à titre de service au GI CVL.

### 2.3.13 Systèmes de contrôle des trains

#### Système d'alerte automatique (AWS)

L'AWS est un système obligatoire installé dans les cabines de conduite des locomotives, des voitures de tête, des unités multiples et des machines sur rail. Il fournit un rappel visuel et sonore au conducteur quant à :

- une indication de signal « d'avertissement » ou « clair » ; ou
- certaines limitations de vitesse permanentes ou temporaires spécifiques.

Si le conducteur n'accuse pas réception des indications d'avertissement AWS, les freins du train seront automatiquement appliqués.

#### Système de protection et d'alerte des trains (TPWS)

Le TPWS est un système automatique obligatoire installé dans chaque cabine de conduite des locomotives, des voitures de tête, des unités multiples et des machines sur rail, conçu pour :

- déclencher un serrage des freins si le train dépasse certains signaux en cas de danger ou s'approche trop rapidement de certains signaux en cas de danger ;
- déclencher les freins si le train s'approche trop vite des butoirs; et
- déclencher les freins lorsqu'un train s'approche trop rapidement de certaines limitations de vitesse permanentes.

## 2.4 Restrictions de circulation

### 2.4.1 Infrastructure spécialisée

Aucune section du réseau CVL n'a été désignée pour être utilisée comme infrastructure spécialisée en vertu du règlement 25 de la réglementation sur le transport ferroviaire.

## 2.4.2 Restrictions environnementales

L'exploitation des trains sur le réseau CVL est soumise aux exigences de la législation britannique en matière d'environnement et des lois connexes, y compris les nuisances légales telles que le bruit et les fumées. L'évacuation des eaux usées des toilettes des trains est interdite sur le réseau CVL. Les entreprises ferroviaires sont tenues de fournir au GI CVL une copie de leur politique environnementale actuelle, laquelle doit dûment tenir compte de la politique environnementale du GI CVL (disponible sur demande) et adopter de bonnes pratiques industrielles en matière d'efficacité énergétique.

Vous trouverez des informations supplémentaires sur les restrictions environnementales sur le réseau CVL dans la partie E du code du réseau CVL.

La politique de gestion de la végétation du GI CVL est conforme aux normes émises par Network Rail en matière de gestion de la végétation.

## 2.4.3 Marchandises dangereuses

Il n'existe actuellement aucune ligne ou section spécifique sur l'infrastructure CVL où les marchandises dangereuses ne sont pas autorisées. Pour plus d'informations, veuillez vous référer à la section 3.4.4 de la présente Déclaration de réseau CVL.3.4.4

## 2.4.4 Restrictions en matière de tunnels

Le réseau CVL ne compte que deux tunnels, Caerphilly et Bargoed, ce dernier appartenant au Caerphilly County Council. Il n'y a pas de restrictions spécifiques applicables à l'un ou l'autre de ces tunnels.

## 2.4.5 Restrictions en matière de ponts

Le Tableau D de l'Annexe sectionnelle [ici](#) fournit des détails inhérents aux restrictions d'itinéraire générales et l'Annexe sectionnelle présente également des détails inhérents à la limitation de vitesse permanente sur le réseau CVL.

Il n'existe aucune autre restriction spécifique concernant les ponts sur le réseau CVL.

## 2.4.6 Restrictions dues aux éléments naturels

Des restrictions sont imposées de temps à autre pour gérer les risques associés aux conditions météorologiques défavorables ou extrêmes. Ces restrictions peuvent consister en des limitations de vitesse, des réductions de service de train, ou une suspension complète ou une réduction de services.

Le GI CVL a adopté les procédures définies émises par Network Rail (de sorte que les principes et règles pertinents s'appliquent pour régir le réseau CVL) afin d'aborder ces questions qui, de manière générale, entrent dans deux catégories, l'impact direct des conditions météorologiques ou les facteurs saisonniers ;

- les vents violents ou rafales de plus de 50 mph (environ 80 km/h), y compris l'impact sur les équipements de lignes aériennes ;
- les précipitations (pluie ou neige), y compris l'impact d'inondations, d'inondations soudaines, de saturation des remblais et de congères ;
- Averses ;
- les températures extrêmes, y compris les températures élevées sur les rails, le givrage sur les équipements aériens et les congères ; et
- l'impact indirect des conditions météorologiques ou saisonnières, par exemple mauvaise adhérence de la tête de rail causée par la présence de feuilles mortes.

## 2.5 Disponibilité de l'Infrastructure

Le réseau CVL est actuellement fermé le 25 décembre de chaque année. Les entreprises ferroviaires peuvent présenter une demande selon la procédure habituelle pour opérer des trains à cette date et le GI CVL peut répondre à une telle demande.

La disponibilité de l'infrastructure est affectée par les restrictions requises aux fins des travaux de maintenance, de renouvellement et d'amélioration, qu'ils soient de nature planifiée ou réactive. Celles-ci sont énoncées dans la Déclaration d'accès technique de CVL, publiée dans le cadre de la Déclaration d'accès technique de Network Rail, qui peut être consultée [ici](#) sous la rubrique Règles opérationnelles EAS/TPR.

La Déclaration d'accès technique CVL décrit les règles régissant les modalités d'accès des équipes techniques au réseau CVL.

Elle indique le lieu, le nombre, la date et la durée d'accès à la possession (restrictions d'utilisation) dont le GI CVL a besoin pour effectuer des activités d'inspection, d'entretien, de renouvellement et d'amélioration, de nature planifiée ou réactive, sur le réseau CVL.

Le GI CVL veillera à ce que les opérateurs de services sur le réseau CVL reçoivent des informations à jour concernant les dangers sur le réseau CVL.

Pour plus d'informations concernant la disponibilité du Réseau CVL, veuillez consulter la section 4 du présent Document de référence du réseau CVL.

## 2.6 Développement de l'infrastructure

Le programme actuel de travaux commandités par TfW et destinés à transformer le réseau CVL se poursuit, améliorant la capacité et les temps d'exploitation sur les lignes Core Valley. Le programme devrait être achevé d'ici fin 2024 et comprend les éléments clés suivants :

- l'électrification de sections importantes du réseau CVL est en cours et les mises sous tension ont débuté en mai 2023 ;
- Nouveau contrôle des systèmes de signalisation du ROC du Pays de Galles vers le centre de contrôle de Taff's Well (prévu pour 2025) ;
- améliorations de la vitesse de la ligne avec des travaux préparatoires, y compris des tronçons à double voie supplémentaires et des boucles de dépassement plus longues (introduction continue jusqu'en novembre 2025) ;
- Mise à l'essai progressive de nouveaux véhicules ferroviaires entre mi-2023 et 2024 avant l'introduction d'un nouvel horaire à partir de 2025 ; et
- Électrification de la ligne de la baie de Cardiff et introduction d'unités de classe 398, et reclassement de la ligne de la baie de Cardiff de grande ligne à ligne secondaire, avec circulation en visibilité directe (une consultation doit avoir lieu).

Des informations supplémentaires sur les travaux de transformation sont disponibles sur le site Web de TfW : [ici](#).

## 3. Conditions d'accès

### 3.1 Introduction

La section 3 du présent Document de référence du réseau CVL indique les modalités et conditions d'accès au Réseau CVL.

### 3.2 Conditions d'accès générales

L'accès au Réseau CVL est principalement régi par le Railways Act (Loi sur les chemins de fer) et la Réglementation sur les transports ferroviaires. Ce régime couvre également les réseaux britanniques autres que le réseau CVL, dans la mesure où ces réseaux ne sont pas exemptés.

En vertu de la loi sur le transport ferroviaire, toute personne souhaitant accéder au réseau CVL pour exploiter des trains doit conclure un Accord d'accès aux voies avec le GI CVL (en tant que gestionnaire d'infrastructure), aux termes duquel le GI CVL accorde l'autorisation d'utiliser le réseau CVL. Dans la majorité des cas, pour demander un sillon sur le réseau CVL, un candidat doit avoir conclu un Accord d'accès aux voies. Les bénéficiaires d'accès potentiels peuvent prendre part au processus de planification des trains à condition d'avoir confirmé par écrit qu'ils acceptent d'être signataires de la partie D du code du réseau CVL. Veuillez vous reporter au paragraphe 3.3 pour de plus amples informations. Les demandes d'accès au réseau CVL doivent être adressées à [CVLTrackAccess@amey.co.uk](mailto:CVLTrackAccess@amey.co.uk)

Les gares et les dépôts de maintenance légère sont traités comme des installations distinctes. Si une entreprise ferroviaire doit avoir accès à une gare ou à un dépôt de maintenance légère, elle devra conclure soit un contrat d'accès avec le propriétaire de l'installation (si l'installation est réglementée en vertu de la loi sur les chemins de fer), soit un contrat d'utilisation avec le propriétaire concerné (quand l'installation a été exemptée des dispositions pertinentes de la loi sur les chemins de fer).

TfWRL est le propriétaire de l'installation pour chacune des gares CVL. Aucune installation de maintenance n'est actuellement disponible sur le réseau CVL. Veuillez consulter la section 7.3.6 du présent Document de référence du réseau CVL pour obtenir des informations supplémentaires concernant les centres d'entretien qui ne sont pas situés sur le Réseau CVL.

En vertu de la loi sur les transports ferroviaires, les demandeurs ne peuvent conclure un contrat avec un propriétaire d'installation pour pouvoir utiliser l'installation ferroviaire de ce propriétaire qu'avec l'approbation de l'office de régulation du rail. Si ces contrats (et leurs modifications) ne sont pas



approuvés par l'office de régulation du rail lorsque cela est requis par la loi, ils deviennent invalides.

Si les parties n'ont pas été en mesure de s'entendre sur les termes d'un nouveau contrat ou d'une modification ultérieure d'un contrat existant lorsque le demandeur souhaite utiliser davantage l'accès au réseau CVL, ce dernier peut demander à l'office de régulation du rail de donner des instructions exigeant que le propriétaire de l'installation conclue ou modifie le contrat d'accès défini par l'office de régulation du rail.

Le GI CVL guidera les entreprises ferroviaires qui cherchent à accéder au Réseau CVL dans le cadre du processus de demande d'accès aux voies. Veuillez consulter les coordonnées du GI CVL indiquées à la section 1.6.1 du présent Document de référence du réseau CVL.

L'ORR a également élaboré un certain nombre de documents d'orientation sur l'accès afin d'aider les futurs opérateurs de trains ; ces documents peuvent être consultés [ici](#).

### 3.2.1 Conditions pour demander des capacités sur le Réseau CVL

Le processus de planification des horaires de service (régé par la partie D du code du réseau CVL) est ouvert à toute personne adhérant au code du réseau CVL en vertu d'un accord d'accès aux voies avec le GI CVL, ou toute personne qui, de bonne foi, se propose d'en conclure un et a accepté d'être liée par les dispositions correspondantes du Code du réseau CVL et des Règles de résolution des litiges en matière d'accès CVL. Une telle personne n'a pas besoin de satisfaire aux exigences mentionnées à la section 3.2.2 du présent Document de référence du réseau CVL pour participer au processus de planification des horaires de service, bien que ces exigences devront être satisfaites avant l'utilisation réelle des sillons ferroviaires.

Normalement, les entreprises ferroviaires participent directement au processus de planification des horaires. Cependant, une entreprise ferroviaire (ou une entreprise ferroviaire potentielle ou un titulaire de droits d'accès) peut engager une tierce partie (telle qu'une autre entreprise ferroviaire ou un cabinet de conseil indépendant) pour formuler des demandes de sillons ferroviaires.

En vertu du Règlement sur les chemins de fer, un demandeur ayant conclu un accord d'accès aux voies avec le GI CVL, qui précise les caractéristiques de l'accès accordé ou de capacité d'infrastructure spécifique sous la forme d'un sillon ferroviaire, ne peut échanger cette capacité avec un autre demandeur ni la transférer à une autre entreprise ou à un autre service.

Toute personne qui négocie des capacités en violation des dispositions énoncées ci-dessus n'a pas le droit de faire une demande de capacité pour les horaires de service à laquelle la répartition transférée se rapporte.

### 3.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Les contrats d'accès aux voies contiennent un certain nombre de conditions que le demandeur doit remplir avant de pouvoir utiliser un sillon ferroviaire. Ces conditions exigent les actions suivantes de la part du demandeur :

- détenir : (i) une licence valide d'exploitation de trains accordée en vertu de l'article 8 de la Loi sur le transport ferroviaire ou une exemption valide accordée par l'ORR ; ou (ii) une licence d'entreprise ferroviaire <sup>1</sup> et un DDRN accordés par l'ORR en vertu du Règlement (octrois de licence) ferroviaire ;
- être titulaire d'un certificat de sécurité valide et en cours de validité délivré en vertu de la Règlementation ROGS (voir section 3.2.4) ;
- devenir signataire de l'accord d'affectation et de traitement des réclamations et des règles de résolutions des litiges d'accès CVL qui sont incorporés dans un contrat d'accès au réseau au moyen du code du réseau CVL ;
- devenir signataire d'un accord d'accès à la gare pour les gares qu'il a l'intention d'utiliser, et de tout autre accord susceptible d'être précisé dans l'accord d'accès aux voies correspondant ;
- avoir contracté une assurance appropriée (voir section 3.2.5) – cela peut aussi faire partie des conditions pour obtenir la licence mentionnée ci-dessus.

Pour que l'Accord d'accès aux voies pertinent soit valide, l'ORR doit avoir demandé au GI CVL de le conclure.

Avant de conclure un nouvel accord d'accès aux voies ou de prolonger ou d'accroître sensiblement la capacité-cadre d'un accord d'accès aux voies existant, le GI CVL tient compte des éléments suivants :

- assurer l'utilisation optimale de la capacité d'infrastructure disponible sur le réseau CVL, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacité prévues ;

---

<sup>1</sup> Les licences européennes ont été renommées licences d'entreprise ferroviaire dans la version modifiée du règlement sur les licences ferroviaires, à la suite de la sortie de l'UE.

- les besoins commerciaux légitimes du demandeur lorsque le demandeur a démontré qu'il avait l'intention réelle et la capacité d'utiliser la capacité demandée dans le contrat d'accès au réseau ;
- les besoins des passagers, du secteur du fret et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d'autres entités publiques et privées ;
- garantir un accès non discriminatoire au réseau CVL et tenir compte de la disponibilité des installations et services connexes fournis au sein de ces installations dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du GI CVL ;
- le financement du GI CVL et le développement futur du Réseau CVL ;
- promouvoir l'efficacité du fonctionnement du réseau CVL, et dans la mesure du possible, des installations associées, y compris la maintenance planifiée, l'amélioration et les renouvellements
- que les services de fret, en particulier les services de fret international, soient pris en compte de manière adéquate, conformément à la réglementation ferroviaire.
- assurer une gestion du réseau CVL proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de ressources suffisantes ;
- le défaut antérieur d'utilisation des capacités du cadre, le cas échéant, et les raisons de ce défaut, tel qu'énoncé dans le Règlement sur les chemins de fer ;
- les critères de priorité applicables à l'attribution des sillons dans le cadre du processus de planification des horaires de service, tels que visés par le Règlement 26 de la Réglementation sur les chemins de fer et les déclarations d'infrastructures encombrées ;
- le cas échéant, la nécessité de garantir la performance financière à long terme des transports publics fournis dans le cadre d'un contrat de service public.

Les demandeurs qui ont besoin d'accéder au réseau CVL et d'en sortir via d'autres réseaux (notamment le réseau Network Rail) sont également invités à vérifier les exigences des gestionnaires d'infrastructure de ces réseaux. Si une entreprise ferroviaire cherchant à accéder au réseau CVL a conclu un accord d'accès aux voies avec Network Rail, une modification devra être apportée à l'accord d'accès aux voies existant avec Network Rail afin de refléter l'exploitation du régime de rendement administré par Network Rail pour le compte du GI CVL, tel qu'indiqué à la section 5.7 ci-dessous.

### 3.2.3 Licences

La loi sur les chemins de fer érige en infraction le fait d'exploiter un train en Grande-Bretagne sans licence ni exemption de licence accordée en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Les demandes de licence devront être conformes aux exigences énoncées dans le Règlement modifié (délivrance de licence) sur les chemins de fer.

L'ORR est l'organisme responsable de la délivrance des licences en vertu de la Loi sur les chemins de fer pour l'exploitation de services ferroviaires en Grande-Bretagne. Les titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire doivent également être titulaires d'un SNRP. Les demandes de licences, d'exemptions ou de SNRP doivent être adressées à l'ORR (rendez-vous à la section 1.6 pour obtenir les coordonnées) : Vous trouverez des conseils supplémentaires [ici](#).

Les licences de passagers et de fret et/ou la DDRN associée, exigeraient normalement que soient remplies les conditions suivantes :

- adhésion au RSSB (conseil de la sécurité et des normes ferroviaires) ;
- adhésion au Railway Delivery Group ;
- adhérer aux dispositions de l'industrie ferroviaire pour la répartition et le traitement des réclamations ;
- disposer d'une politique environnementale avec des objectifs opérationnels et des dispositions de gestion connexes ;
- obligations de billetterie (licences de passagers uniquement) ; et
- obligations en matière d'assurance (voir section 3.2.5).

### 3.2.4 Certificat de sécurité

Toute personne souhaitant exploiter un train sur le réseau CVL sera tenue d'établir et de maintenir un système de gestion de la sécurité approprié et de détenir un certificat de sécurité répondant aux exigences des réglementations ROGS.

Une entreprise de transport sur grandes lignes doit demander des certificats dans les deux parties suivantes :

- La partie A confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ; et
- la partie B concerne un système de transport spécifique et confirme l'acceptation des dispositions adoptées par l'entreprise ferroviaire afin

de répondre aux exigences spécifiques nécessaires à la sécurité d'exploitation du réseau concerné.

Les demandes de certificat de sécurité en vertu des Règlements ROGS doivent être présentées à l'ORR (veuillez consulter la section 1.6 pour obtenir les coordonnées) et une copie doit être envoyée aux parties concernées (y compris le GI CVL).

De plus amples informations, y compris des documents d'orientation et des détails sur la manière de présenter une demande, sont disponibles sur le site web de l'ORR [ici](#).

Les exigences de sécurité pour le matériel roulant et la compétence du personnel associé sont traitées dans les sections 3.4.1 et 3.4.2 respectivement.

### 3.2.5 Assurance

Une licence d'opérateur de train, ou déclaration des dispositions réglementaires nationales, contiendra des exigences en matière d'assurance contre les responsabilités vis-à-vis des tiers. Le minimum par défaut actuel d'assurance de la responsabilité civile est fixé à 155 millions de livres par incident, tel que requis par l'approbation générale de l'ORR pour les règlements concernant la responsabilité civile. Toutefois, une modification de cette approbation générale peut être convenue, le cas échéant, sur demande à l'ORR. L'approbation générale peut être téléchargée sur le site internet de l'ORR [ici](#).

## 3.3 Dispositions contractuelles

Il existe une série de documents énonçant les conditions commerciales générales et les règles relatives au réseau CVL. Les documents clés sont décrits ci-dessous.

### 3.3.1 Accord-cadre

Un « accord-cadre » (tel que défini dans le Règlement ferroviaire) précise les caractéristiques de la capacité de l'infrastructure attribuée à un Demandeur sur une période dépassant la durée d'une période horaire unique. Il fournit le forfait accès minimum (voir section 5.3). Il ne spécifie pas les sillons ferroviaires en détail mais fournit l'assurance qu'une capacité suffisante doit être disponible pour répondre aux besoins commerciaux du demandeur, comme prévu au moment de la conclusion de l'accord.

Concernant le Réseau CVL, la fonction des accords-cadres est remplie par les accords d'accès aux voies [ici](#) conclus entre le Demandeur et le GI CVL. Les Accords d'accès aux voies comprennent le code du réseau CVL.

Avant de conclure un nouvel accord-cadre ou de prolonger ou d'accroître la capacité-cadre d'un accord-cadre existant, le GI CVL tiendra compte des éléments suivants :

(a) assurer l'utilisation optimale de la capacité d'infrastructure disponible, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacité prévues ;

(b) les besoins commerciaux légitimes du demandeur lorsque le demandeur a démontré qu'il avait l'intention réelle et la capacité d'utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre ;

(c) les besoins des passagers, du secteur du fret et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d'autres entités publiques et privées ;

(d) garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure et tenir compte de la disponibilité des installations et services connexes fournis au sein de ces installations dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure ;

(e) le financement du gestionnaire de l'infrastructure et le futur développement du réseau ;

(f) promouvoir l'efficacité du fonctionnement de l'infrastructure et, dans la mesure du possible, des installations associées, y compris la maintenance planifiée, l'amélioration et les renouvellements ;

(g) assurer une gestion de l'infrastructure proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de ressources suffisantes ;

(h) le défaut antérieur d'utilisation des capacités du cadre, le cas échéant, et les raisons de ce défaut.

(j) les critères de priorité applicables à l'attribution des sillons dans le cadre du processus de planification des horaires de service, tels que visés par la Règlementation sur les chemins de fer et les déclarations d'infrastructures encombrées ;

(k) le cas échéant, la nécessité de garantir la performance financière à long terme des transports publics fournis dans le cadre d'un contrat de service public.

Lorsqu'un demandeur souhaite conclure un Accord d'accès aux voies concernant le Réseau CVL, il doit contacter le GI CVL dans les meilleurs délais pour discuter de ses besoins. Il n'est pas nécessaire de soumettre un quelconque formulaire de demande avant de contacter le GI CVL.

### 3.3.2 Contrats avec des entreprises ferroviaires

Les entreprises ferroviaires qui sollicitent l'accès au Réseau CVL doivent conclure un accord d'accès aux voies avec le GI CVL couvrant l'intégralité des opérations prévues, avant que ces opérations ne puissent être initiées. Les entreprises ferroviaires cherchant à accéder à des gares ou à des dépôts de maintenance légère qu'elles n'exploitent pas elles-mêmes devront conclure des accords d'accès distincts avec le propriétaire de l'installation concerné (dans le cas d'une installation réglementée en vertu de la loi sur les chemins de fer), ou des contrats d'utilisation lorsque l'installation est exemptée de certaines dispositions de la loi sur les chemins de fer.

Dans le cas où une entreprise ferroviaire cherchant à accéder au réseau CVL a conclu un accord d'accès aux voies avec Network Rail, il conviendra de modifier l'accord d'accès aux voies existant avec Network Rail afin de refléter l'exploitation du régime de rendement administré par Network Rail pour le compte du GI CVL, tel que prévu à la section 5.7 ci-dessous.

Comme indiqué ci-dessus, tous les contrats d'accès réglementés (et toute modification de ces contrats d'accès) doivent être approuvés par l'office de régulation du rail. S'ils ne sont pas approuvés, les contrats seront juridiquement invalides.

Le GI CVL publiera une série de modèles de contrats d'accès sur le site internet du GI [ici](#).

### 3.3.3 Contrats avec des demandeurs qui ne sont pas des entreprises ferroviaires

Lorsqu'un demandeur qui n'est pas une entreprise ferroviaire sollicite l'accès au Réseau CVL, il est de pratique courante pour le demandeur d'obtenir l'accès par l'intermédiaire d'une entreprise ferroviaire tierce. Les droits seraient détenus par l'entreprise ferroviaire et les trains seront opérés sur l'itinéraire CVL pour le compte du demandeur. Par conséquent, les demandeurs qui sollicitent l'accès au Réseau CVL doivent contacter une entreprise ferroviaire.

### 3.3.4 Conditions générales

Les conditions générales à respecter pour utiliser le réseau CVL sont énoncées dans les divers contrats, codes et conditions indiqués dans les sections du présent Document de référence du réseau.

## 3.4 Conditions d'accès spécifiques

### 3.4.1 Acceptation des véhicules ferroviaires

Toute entité qui souhaite introduire un véhicule sur le Réseau CVL ou apporter des modifications à l'exploitation ou à l'ingénierie d'un véhicule déjà en utilisation sur le réseau doit tenir compte de l'effet de cette mesure sur toutes les autres entreprises ferroviaires et sur le GI CVL. Pour aider les entreprises ferroviaires dans ce processus, le GI CVL s'engage dans des procédures de consultation sur la compatibilité qui fournissent un mécanisme structuré d'évaluation et de résolution des problèmes de capacité, de sécurité, de réglementation et de commerce qui existent entre l'entreprise ferroviaire, le GI CVL et d'autres entreprises ferroviaires.

Une consultation est requise pour :

- l'introduction de nouveaux véhicules ferroviaires ;
- l'extension du ou des itinéraires pour les véhicules existants ;
- les modifications substantielles aux véhicules ; et
- l'ajout de véhicules avec autorisation d'itinéraire à des véhicules autorisés en vertu d'un contrat d'accès aux voies.

Deux processus sont impliqués :

- une démonstration de la compatibilité entre un véhicule ferroviaire et les itinéraires sur lesquels l'entreprise ferroviaire souhaite l'exploiter, conformément à la norme RIS-8270-RST établie par Railway Industry, ce qui donne lieu à une déclaration sommaire de la compatibilité ; et
- la Modification de véhicule CVL (partie F du code du réseau CVL), qui traite des problèmes commerciaux liés à l'introduction de nouveaux véhicules ou de nouveaux itinéraires pour des véhicules existants.

Au préalable, les entreprises ferroviaires doivent prendre des dispositions pour que les véhicules nouvellement acquis, rénovés ou améliorés soient évalués afin de prouver qu'ils sont conformes aux spécifications techniques nationales et aux règles techniques nationales concernées présentées dans les normes du groupe ferroviaire. Ensuite, les véhicules nouvellement acquis, renouvelés ou modernisés feront l'objet d'une évaluation de compatibilité au niveau du réseau et recevront une autorisation de l'ORR avant d'être introduits sur le réseau CVL. Vous trouverez de plus amples informations sur le processus d'autorisation de l'ORR [ici](#).



La circulation des trains d'essai sur l'infrastructure CVL est soumise à l'approbation via le processus d'approbation AIW (AWAP) dans le cadre du processus d'acceptation.

De plus amples informations concernant l'interopérabilité, le rôle de l'ORR en tant qu'autorité nationale de sécurité et les autorisations qu'il octroie sont disponibles à l'adresse suivante : <https://orr.gov.uk/rail/health-and-safety/health-and-safety-laws/interoperability> et sur le site web du ministère des Transports [ici](#).

Les véhicules ferroviaires approuvés peuvent accéder au réseau CVL sous réserve des conditions énoncées dans le contrat d'accès aux voies pertinent.

Veillez également consulter la section 2.4 du présent Document de référence du réseau CVL ainsi que l'[Annexe sectionnelle](#) pour plus de détails sur les restrictions relatives au fret et aux véhicules ferroviaires transportés par locomotive concernant la disponibilité des itinéraires sur le Réseau CVL.

#### 3.4.1.1 Enregistrement de l'infrastructure

Le règlement sur l'interopérabilité ferroviaire stipule que le propriétaire de l'infrastructure (TfW) doit être en mesure de mettre à disposition les données relatives à son infrastructure, conformément aux exigences du RINF. Ce répertoire des infrastructures permet d'assurer la transparence des caractéristiques du réseau. Les informations fournies par le RINF sont utilisées à des fins de planification pour la conception de nouveaux trains, pour faciliter l'évaluation de la compatibilité des trains avec les itinéraires avant le début de l'exploitation et pour servir de base de données de référence. L'accès au Registre de l'Infrastructure nécessite la création d'un compte utilisateur lors de la première utilisation. Network Rail gère le registre des infrastructures du Royaume-Uni.

Le registre prend en compte les processus de conception des sous-systèmes de matériel roulant, permettant d'évaluer la compatibilité technique des systèmes fixes, de surveiller le statut d'interopérabilité du réseau ferroviaire britannique et d'évaluer la compatibilité des itinéraires pour les trains planifiés.

Les données spécifiées par le registre des infrastructures (règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission) peuvent être utilisées à des fins de planification pour concevoir de nouveaux trains et développer des itinéraires avant le début de l'exploitation. Chaque propriétaire d'infrastructure est responsable de la mise à disposition des informations, telles que spécifiées par la spécification des données RINF, dans les 28 jours suivant une demande d'autorisation au titre du RIR2011 ou d'un organisme agréé.

Pour plus d'informations sur le RINF, veuillez contacter :

À National Registration Entity  
l'attention Network Rail  
de :  
Adresse : The Quadrant MK  
Elder Gate  
Milton Keynes  
MK9 1EN  
Tél : +44 (0) 1908 781 000  
E-mail : [RINF.NRE@networkrail.co.uk](mailto:RINF.NRE@networkrail.co.uk)

### 3.4.1.2 Registre national des véhicules

Le secrétaire d'État aux Transports a désigné Network Rail comme entité d'enregistrement chargée de la gestion du registre national des véhicules. Lorsqu'un véhicule est mis en service pour la première fois, le titulaire de l'immatriculation est responsable de la communication des détails de l'ECM à l'entité d'immatriculation.

Les réglementations ROGS ont introduit une obligation selon laquelle nul ne peut mettre en service ou utiliser un véhicule sur une grande ligne (comme le Réseau CVL) à moins qu'une ECM lui soit attribuée et que l'ECM soit enregistrée comme telle dans le Registre national des véhicules.

Si vous avez des doutes sur la présence d'une ECM rattachée à un véhicule, veuillez contacter l'Organisme national d'immatriculation :

À NVR Registration Entity  
l'attention Network Rail  
de :  
Adresse : The Quadrant MK  
Elder Gate  
Milton Keynes  
MK9 1EN  
Tél : +44 (0) 1908 781 346  
E-mail : [NVR@networkrail.co.uk](mailto:NVR@networkrail.co.uk)

### 3.4.2 Acceptation du personnel

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ont la responsabilité de s'assurer que le personnel impliqué dans le mouvement des trains ou affectant ce dernier est compétent pour exercer ses fonctions.

Les exigences en matière de compétences définies dans les normes et autres documents élaborés et publiés par le RSSB (pour les coordonnées, veuillez

vous reporter à la section 1.6.7 du présent Document de référence du réseau CVL) sont disponibles sur le site Internet du RSSB [ici](#).

L'ORR a publié des directives sur le développement et le maintien des compétences du personnel, que l'on peut consulter [ici](#).

### 3.4.2.1 Permis de conduire de train

Le TDLCR s'applique à la délivrance de permis aux conducteurs de train :

L'obligation de détenir des permis et des certificats délivrés conformément au TDLCR s'applique à tous les conducteurs transfrontaliers et nationaux. Le processus de demande et d'autorisation est géré par l'ORR.

Tous les conducteurs de train transfrontaliers, y compris ceux qui possèdent déjà un permis délivré en UE, devront posséder un permis britannique délivré par l'Office du Rail et de la Route (ORR) pour pouvoir conduire sur les infrastructures britanniques Plus de détails sont disponibles sur le site Internet de l'ORR [ici](#).

### 3.4.3 Expéditions exceptionnelles

Des conditions spéciales de déplacement peuvent devoir être appliquées à certains véhicules ou certaines charges en raison de leur taille, de leur poids ou d'autres caractéristiques inhabituelles. Ces conditions peuvent inclure :

- des limitations de vitesse ;
- des restrictions de triage ; et/ou
- des instructions spéciales pour le passage de trains sur des lignes adjacentes.

Toutes les conditions spéciales requises sont déterminées individuellement sur la base des caractéristiques du réseau CVL.

### 3.4.4 Marchandises dangereuses

« **Marchandises dangereuses** » désigne les matériaux et objets dont le transport est interdit en vertu du Règlement relatif au transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) ou autorisé uniquement sous certaines conditions.

Le transport des marchandises dangereuses par rail est régi par le RID et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et l'utilisation de matériel sous pression transportable (2012). Les deux réglementations s'appliquent aux entreprises ferroviaires exploitant le réseau CVL.

Pour plus de détails concernant le processus d'attribution de la capacité pour le transport des marchandises dangereuses, voir la section 4.7 et pour les services correspondants, consultez les sections 5 et 7.

### 3.4.5 Trains d'essai et autres trains spéciaux

Les trains utilisés par le GI CVL pour tester ou inspecter l'Infrastructure CVL sont actuellement fournis par Network Rail, qui gère également les accords relatifs aux sillons ferroviaires. Le transport de fret des trains de soutien technique est assuré par Network Rail, et d'autres fournisseurs, pour lesquels Network Rail gère aussi les accords relatifs aux sillons ferroviaires.

Ces dispositions font l'objet d'un examen régulier et peuvent être modifiées à tout moment. Pour le changement de véhicule et les tests d'opérationnalité associés, veuillez vous référer à la section 3.4.1 ci-dessus.

## 4. Attribution de capacité

### 4.1 Introduction

La présente section 4 définit les procédures d'attribution des capacités.

Le GI CVL est responsable de l'attribution des capacités sur le Réseau CVL. Toutefois, le GI CVL et Network Rail sont parvenus à un accord contractuel selon lequel, pour les services sur le réseau CVL et les services « transfrontaliers » qui utilisent à la fois le réseau CVL et le réseau Network Rail, en pratique, Network Rail s'acquittera des responsabilités qui incombent au GI CVL concernant la planification des horaires de service pour le compte du GI CVL.

Les entreprises ferroviaires s'engagent à fournir à Network Rail (avec copie à envoyer au GI CVL) les détails des trains qu'elles souhaitent faire rouler sur le Réseau CVL et Network Rail (pour le compte du GI CVL) s'engage à coordonner ces demandes de capacité dans des Horaires de service, qui feront partie du document intitulé « Horaires de service » publié par Network Rail.

Les entreprises ferroviaires disposent de droits spécifiés pour se voir attribuer une capacité sur le réseau CVL. Ces droits sont stipulés dans une Annexe (habituellement l'Annexe 5) de chaque accord d'accès aux voies conclu par l'entreprise ferroviaire avec le GI CVL.

La déclaration de capacité-cadre, publiée ponctuellement par le GI CVL, permet également à ceux qui aspirent à obtenir un accord d'accès aux voies d'avoir accès aux informations relatives à la capacité. Cette déclaration a pour but de les aider à obtenir l'Accord d'accès aux voies et les créneaux ferroviaires nécessaires dans les horaires. Lorsqu'une entreprise ferroviaire requiert également un accès au réseau Network Rail (en plus du réseau CVL), les droits spécifiés pour l'attribution de capacité sur le réseau Network Rail doivent être définis dans l'Annexe 5 de l'accord d'accès au réseau entre l'entreprise ferroviaire et Network Rail.

Veillez consulter la section 3.2.1 ci-dessus pour de plus amples informations à ce sujet.

### 4.2 Description générale du processus

La procédure suivie par Network Rail (pour le compte du GI CVL) pour attribuer la capacité sur le Réseau CVL est indiquée à la Partie D du code du réseau CVL. ([code du réseau CVL](#))

En ce qui concerne les demandes de créneaux ferroviaires internationaux, le RNE a prévu un processus d'établissement des horaires harmonisé à travers l'Europe. Le manuel du RNE explique comment les entreprises ferroviaires et les autres candidats peuvent demander et obtenir des sillons ferroviaires internationaux. Des informations sont disponibles sur le site Internet du RNE [ici](#).

Les clients ayant des demandes de créneaux ferroviaires internationaux peuvent également profiter des dispositifs du guichet unique indiquées à la section 1.7.3 ci-dessus.

La réservation de capacité sur le Réseau CVL sera effectuée par le GI CVL lors de la conclusion d'un accord d'accès aux voies. Les droits de capacité en vertu d'un contrat d'accès aux voies sont traduits en créneaux ferroviaires dans le calendrier au cours du processus d'établissement d'horaires. Les détails inhérents au processus de planification des horaires de service se trouvent dans la partie D du code du réseau CVL et sont indiqués dans le reste de la présente section 4.

L'accès au réseau CVL nécessite généralement une entrée par le réseau Network Rail. Lorsque c'est le cas, les Demandeurs d'accès doivent non seulement obtenir des droits d'accès au réseau CVL, mais également les droits d'accès de Network Rail pour accéder au réseau Network Rail. Si les droits d'accès de Network Rail ne sont pas sécurisés vis-à-vis du réseau, il est possible que, dans la pratique, l'entreprise ferroviaire ne puisse pas accéder au réseau CVL. Les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau CVL, mais pas sur le réseau Network Rail, devront simplement solliciter des droits d'accès au réseau CVL.

L'échéance pour les demandes d'accès au Réseau CVL reflète par conséquent les horaires utilisés sur le réseau Network Rail (voir Appendix C).

Network Rail gérera, pour le compte du GI CVL, la coordination des demandes de capacité dans un calendrier de travail. Par conséquent, lors de la demande d'accès au réseau Network Rail auprès de Network Rail, les Demandeurs doivent également inclure les détails de tout sillon du réseau CVL dans leur demande.

#### **4.2.1 Calendrier des demandes de sillon ferroviaire et processus d'attribution**

Network Rail, pour le compte du GI CVL, suit le processus et le calendrier de planification des demandes de sillon ferroviaire tel que spécifié dans la partie D du code du réseau CVL.

Les horaires annuels applicables au réseau CVL entreront en vigueur le deuxième samedi de décembre. Il s'agit des Horaires principaux. Pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajuster leurs services au milieu de l'année, des horaires mis à jour sont publiés chaque mois de mai. Il s'agit des Horaires subsidiaires.

L'horaire principal 2025 s'étend du dimanche 15 décembre 2024 au samedi 17 mai 2025 et l'horaire subsidiaire du dimanche 18 mai 2024 au samedi 13 décembre 2025.

Les dates clés pour la mise au point de l'horaire 2025 par Network Rail (pour le compte du GI CVL) sont indiquées à l'Appendix C.

Le nouvel horaire de service pour 2025 sera publié le 14 juin 2024 et le 15 novembre 2024. Les entreprises ferroviaires ont le droit de faire appel si elles ne sont pas satisfaites du résultat.

#### 4.2.2 Calendrier inhérent aux horaires de service

Chaque année, à J-73 avant la date de modification principale, Network Rail (pour le compte du GI CVL) procédera à la publication d'un calendrier de dates pour la production d'horaires. Ce calendrier figure à l'Appendix C du présent Document de référence du réseau CVL. Le code du réseau CVL indique la date à laquelle chaque étape doit être complétée avant J-x. Chaque nouvel horaire commence à J-0 et donc J-1 est à 17 h 00 le vendredi, une semaine avant le changement d'horaire. Les différentes étapes sont ensuite numérotées à partir de ce point.

Network Rail produit également un document plus complet indiquant l'ensemble des dates et des étapes de la création de l'Horaire principal et des Horaires Subsidiaires (Appendix C) et le processus de modification hebdomadaire des horaires qui s'appliquera également au réseau CVL. De plus amples informations sont disponibles auprès de Network Rail, publiées dans leur dossier Règles opérationnelles (EAS - TPR) sur le lien suivant [ici](#).

Le calendrier de production de l'horaire de service pour le Réseau CVL, qui est exécuté par Network Rail pour le compte du GI CVL, est entièrement conforme au calendrier utilisé par Network Rail pour produire l'horaire de service inhérent au réseau Network Rail.

Les entreprises ferroviaires potentielles sont priées de contacter Network Rail pour obtenir des informations supplémentaires concernant le processus de planification des horaires de service inhérents au réseau CVL et d'envoyer une copie de leur demande d'informations au GI CVL (veuillez consulter les

coordonnées correspondantes de Network Rail et du GI CVL à la section 1.6 de ce document.

## Règles de planification des horaires

Le réseau CVL ne disposera pas de règles de planification des horaires propres. Les règles de planification des horaires publiées par Network Rail s'appliqueront au réseau CVL. Les règles de planification des horaires sont accessibles sur le site web de Network Rail ci-dessous, dans le dossier Règles opérationnelles (EAS - TPR) [ici](#).

Les règles de planification des horaires énoncent les éléments constitutifs du processus d'établissement des horaires. Ils comprennent des éléments tels que les temps de parcours par section (le temps que prennent les trains entre deux points) et les intervalles de passage (l'intervalle de temps entre deux trains sur la même voie).

Les règles de planification des horaires comportent deux parties : (i) un aperçu national et (ii) des sections spécifiques aux lignes, contenant de nombreuses informations nécessaires à l'élaboration des horaires.

La méthodologie nationale inhérente aux règles de planification des horaires contient une description « en langage clair » du processus de planification des horaires, ainsi que les détails du calendrier de planification et des exigences à satisfaire dans les demandes de créneaux ferroviaires effectuées par les entreprises ferroviaires. Elle contient également une procédure pour l'approbation des modifications à court terme des règles de planification des horaires. Le code du réseau CVL s'applique au réseau CVL et, par conséquent, toute référence contenue dans la méthodologie nationale se rapportant à Network Rail doit également être considérée comme concernant les lignes de Core Valley Lines. Le code du réseau CVL est disponible [ici](#)

Les sections spécifiques aux itinéraires contiennent des données telles que les points de synchronisation standard, les durées de circulation par tronçon pour des types de trains spécifiques, les limites d'espacement et de marge à maintenir entre les trains, les règles de fonctionnement des gares et les données sur la capacité des itinéraires. Elles fixent les règles régissant les synchronisations standard entre les gares et les jonctions ainsi que d'autres questions permettant de programmer les trains dans l'horaire de service pour les différentes parties du réseau ferroviaire de la Grande-Bretagne.

En ce qui concerne le réseau CVL, les entreprises ferroviaires prévoyant de nouveaux services importants ou des modifications significatives à leurs services qui ne sont pas considérés comme des événements doivent en notifier Network Rail (pour le compte du GI CVL, et une copie de cette



notification doit également être envoyée au GI CVL) dans les meilleurs délais et dans la mesure du possible avant J-55 (24 novembre 2023). Network Rail travaille ensuite sur des propositions avancées de J-55 (24 novembre 2023) à J-40 (8 mars 2024). Le calendrier le plus récent du processus de programmation se trouve à Appendix C de la présente Déclaration de réseau CVL. Les entreprises ferroviaires qui souhaitent modifier leurs services doivent envoyer une proposition d'accès à Network Rail (pour le compte du GI CVL, dont une copie doit également être envoyée au GI CVL). Les propositions d'accès reçues avant la Date de priorité à J-40 (8 mars 2024) ont une priorité plus élevée que celles reçues après la Date de priorité.

Lorsque des entreprises ferroviaires souhaitent exploiter de nouveaux services, elles doivent indiquer si elles disposent de droits d'accès non utilisés qu'elles souhaitent exercer ou si elles ont l'intention d'obtenir de nouveaux droits d'accès. Les services qui ne sont pas modifiés par une proposition d'accès seront maintenus dans les horaires sous la forme d'une proposition d'accès reportées.

Une fois que Network Rail (pour le compte du GI CVL) disposera de l'ensemble des propositions d'accès et des propositions d'accès reportées, il coordonnera l'ensemble des créneaux ferroviaires parmi les horaires pour le compte du GI CVL, de sorte que chaque train soit conforme aux règles de planification des horaires. Celle-ci a lieu entre J-40 (8 mars 2024) et J-26 (14 juin 2024). Les nouveaux horaires de service sont publiés le jour J-26. Si Network Rail n'est pas en mesure de trouver des créneaux conformes pour toutes les propositions d'accès et les propositions d'accès renouvelées, il attribuera des créneaux de train (au nom de GI CVL) dans l'ordre de priorité défini dans la condition D4.2.2 du code de réseau CVL [ici](#).

Si Network Rail doit prendre une décision sur la façon de planifier les horaires des créneaux ferroviaires avec le même niveau de priorité, il y procédera en utilisant les critères de décision énoncés à la condition D4.6 du Code du réseau CVL. ([ici](#))

Les critères de décision permettent de prendre en compte une série de facteurs lors de la détermination des priorités en matière d'utilisation des créneaux d'horaires des trains. Ces facteurs peuvent comprendre les niveaux antérieurs d'utilisation de la capacité visés au paragraphe 29(3) de la réglementation sur le transport ferroviaire.

Ce document sera mis à jour et publié à nouveau lorsque tous les détails seront connus.

### 4.2.3 Évaluation des risques et information sur le changement d'horaire

Les références au Groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaire et au Groupe d'assurance des changements d'horaire dans la présente section 4.2.3 sont destinées aux groupes dont les noms ont été établis par Network Rail pour gérer l'examen et l'évaluation des changements d'horaire sur le Réseau Network Rail, qui (en vertu des dispositions convenues entre le GI CVL et Network Rail) gèrera également l'examen et l'évaluation des changements d'horaires sur le réseau CVL pour le compte du GI CVL.

Dans le cadre du processus de planification des horaires réalisé par Network Rail (pour le compte du GI CVL), Network Rail procède à un examen et à une évaluation détaillés des modifications ultérieures apportées aux horaires établis au mois de décembre et de mai de chaque année. Il examine également les effets des changements passés, y compris le retour d'informations sur les actions, et envisage les conséquences des aspirations en matière de changement proposées au-delà du prochain calendrier.

Le groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires examine la pertinence de toutes les modifications d'horaire et détermine le niveau d'évaluation approprié à effectuer en fonction des connaissances et des informations locales.

Le groupe d'assurance liée aux changements d'horaire effectue une vérification d'assurance de haut niveau afin de surveiller les activités des groupes d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires et examine également les aspirations en matière de changement au-delà du prochain calendrier.

Le groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires peut également être tenu d'évaluer les travaux d'ingénierie majeurs (par exemple, les blocages) et les principales activités de changement d'activité avant que tout calendrier prescrit ne soit disponible. Dans ce cas, le groupe d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires peut se réunir assez longtemps avant de pouvoir procéder à un tel changement et peut utiliser des prévisions de spécifications de service pour permettre la réalisation de l'évaluation. Ceci peut inclure des spécifications de service développées par un groupe de pilotage d'événement.

Les présidents de groupes d'évaluation des risques liés aux changements d'horaires peuvent examiner le calendrier des événements et la liste associée des groupes de pilotage d'événement qui détaille les changements d'horaires en cours ou potentiels.

## 4.3 Réserve de capacité pour les restrictions temporaires de capacité

### 4.3.1 Principes généraux

Veillez vous référer à la section 4.2 pour plus de détails sur le processus d'allocation des capacités, la procédure de coordination applicable et le lieu de publication.

La déclaration d'accès technique CVL est établie chaque année par un processus de consultation énoncé à la partie D du code de réseau CVL (disponible sur le site Internet du GI [ici](#)).

La déclaration d'accès technique CVL et les Règles de planification des horaires de service constituent les droits fermes détenus par le GI CVL concernant la circulation des trains techniques et l'allocation de la capacité aux fins d'entreprendre des activités techniques. Veuillez consulter les conditions D3.4 et D3.5 du code du réseau CVL, qui établissent la procédure à suivre par le GI CVL pour entreprendre des activités de maintenance non prévues. Les opérateurs de services d'entretien et d'inspection sur le réseau CVL devront conclure un accord d'accès aux voies avec le GI CVL, qui ne sera pas réglementé par l'ORR.

### 4.3.2 Dates limites et informations fournies aux demandeurs

Le détail des exigences relatives à la réception des informations, y compris les dates de présentation des priorités et les délais de réponse, se trouve dans les dates d'établissement des horaires de décembre 2024 et de mai 2025 publiées par Network Rail. (voir Appendix C).

La déclaration d'accès technique CVL est contenue dans la publication Network Rail EAS et définit les règles régissant les modalités d'accès au réseau CVL, lorsqu'elles sont affectées par l'inspection, la maintenance, le renouvellement et d'autres travaux.

La déclaration d'accès technique comprend deux parties. La première partie est un bref aperçu national, qui définit les règles de planification au bénéfice principal de ceux qui ont besoin d'un accès technique (par opposition au train) au réseau. La deuxième partie contient des informations spécifiques à l'itinéraire et fournit des détails sur les abandons d'usage prévus du réseau en raison de travaux d'entretien, de renouvellement et d'amélioration. Le contenu peut être résumé comme suit :

- Section 1 – Présentation du document et des processus qu'il contient.
- Section 2 – Glossaire des termes, aidant les utilisateurs à comprendre la terminologie et les acronymes utilisés.

- Section 3 – Lignes directrices pour l'octroi de possessions, définit les informations requises lors d'une demande de possession, comment demander un préavis tardif et les dates de soumission.
- Section 4 – Opportunités de possession standard, définissent, au profit de ceux qui ont besoin d'accéder à la ligne pour l'inspection, la maintenance et le renouvellement, les moments où la circulation d'aucun train n'est prévue dans l'horaire de service ou lorsque l'horaire de service permet aux trains de circuler sur un nombre réduit de lignes, et donc quand l'accès est généralement disponible.
- Section 5 – Maintenance stratégique, expose les détails des activités techniques planifiées sur une base cyclique (activités répétées à intervalles réguliers planifiés) et pouvant nécessiter certaines modifications des trains contenues dans l'horaire de service.
- Section 6 – Décrit l'introduction du processus d'impact sur l'accès à suivre pour permettre un accord entre Network Rail et les participants aux horaires pour la fourniture des demandes d'étude de capacité relatives à la Déclaration d'accès technique.
- Section 7 – Registre des possessions perturbatrices, détaille la fermeture temporaire de parties du réseau nécessaires à la maintenance, aux renouvellements et aux travaux de projet qui auront un impact sur les trains contenus dans l'horaire de service. Les détails incluent les dates, heures, lieux, lignes concernées en ce qui concerne les biens, les restrictions de vitesse temporaires, les méthodes de travail temporaires et toute autre restriction d'utilisation.

La déclaration d'accès technique CVL est publiée sur le site Web de Network Rail dans le cadre des « règles opérationnelles » [ici](#).

La déclaration d'accès technique CVL et les Règles de planification des horaires de service constituent les droits fermes détenus par le GI CVL concernant la circulation des trains techniques et l'allocation de la capacité aux fins d'entreprendre des activités techniques. Veuillez consulter les conditions D3.4 et D3.5 du code du réseau CVL, qui établissent la procédure à suivre par le GI CVL pour entreprendre des activités de maintenance non prévues.

#### 4.4 Incidence des accords-cadres

Un accord d'accès aux voies (qui est un accord-cadre) est un accord conclu entre le GI CVL et une entreprise ferroviaire qui précise les droits dont l'entreprise ferroviaire dispose pour une période habituellement supérieure à

un an. Les droits d'accès peuvent être des droits fermes ou des droits conditionnels.

L'horaire de service doit être conforme aux droits fermes de l'entreprise ferroviaire, à condition qu'ils aient été exercés au plus tard à la date de priorité correspondante. Network Rail (pour le compte du GI CVL) doit également tenter de satisfaire toutes les propositions d'accès appuyées par des droits conditionnels, mais les droits fermes ont toujours la priorité. S'il n'est pas possible de satisfaire à toutes les propositions d'accès, Network Rail (pour le compte du GI CVL) attribuera les créneaux ferroviaires dans l'ordre indiqué à la condition D4.2.2 du Code de réseau CVL.

#### 4.4.1 Déclaration de capacité du cadre

Les demandeurs potentiels ont besoin de transparence concernant la capacité du cadre allouée et la capacité indicative restante sur une ligne, une Déclaration de capacité du cadre est publiée sur le site Internet du GI [ici](#) (sous Déclaration de capacité du cadre), qui indique l'effet cumulatif de la capacité allouée via les Contrats d'accès aux voies sur différentes parties du réseau CV.

Les exigences concernant la proportion de capacité-cadre devant être utilisée par les parties aux contrats d'accès au réseau sont décrites dans la partie J du code du réseau CVL. Veuillez consulter la section 4.8.3 du présent Document de référence du réseau CVL pour plus de détails.

### 4.5 Processus d'attribution des sillons

#### 4.5.1 Demandes de sillons horaire annuels

Veuillez consulter la section 4.2.1.

#### 4.5.2 Demandes tardives de sillons horaire annuels

Le processus par lequel les propositions d'accès reçues entre D-40 et D-26, ainsi que les variations demandées après D-26 sont décrites dans la section D3 du Code du réseau CVL. Lorsque les entreprises ferroviaires souhaitent obtenir des sillons supplémentaires ou modifier l'un de leurs sillons existants, Network Rail (pour le compte du GI CVL) s'efforcera de traiter ces demandes conformément au processus utilisé pour les Variations de l'exploitation ferroviaire tel qu'énoncé dans la condition D3 du Code du réseau CVL.

Conformément aux obligations qui incombent au GI CVL en vertu du réglementation sur le transport ferroviaire, les procédures mises en œuvre par le GI CVL (qui sont gérées par Network Rail pour le compte du GI CVL) pour traiter les demandes d'allocation de capacité (y compris les demandes ad hoc) sont conçues pour garantir que Network Rail (pour le compte du GI CVL)

procède au traitement de l'ensemble des demandes des entreprises ferroviaires actuelles et potentielles de manière équitable et non discriminatoire.

#### 4.5.3 Demandes ad hoc de sillons

Après la publication du nouvel horaire de service (J-26 ), les entreprises ferroviaires peuvent souhaiter obtenir des sillons ferroviaires supplémentaires ou modifier ceux qui sont déjà inclus. Ces changements sont dénommés « Variations horaires », et les processus relatifs à leur gestion sont décrits dans la condition D3 du Code du réseau CVL. Les entreprises ferroviaires sont habilitées à présenter des demandes ad hoc de capacité en utilisant ces processus afin de faire face aux variations du trafic. Conformément aux obligations qui incombent au GI CVL en vertu du règlementation sur le transport ferroviaire et de la licence de réseau du GI CVL, les procédures mises en œuvre par le GI CVL pour traiter les demandes d'allocation de capacité (y compris les demandes ad hoc), qui sont traitées par Network Rail pour le compte du GI CVL, sont conçues de manière à ce que Network Rail (pour le compte du GI CVL) procède au traitement de toutes les entreprises ferroviaires actuelles et potentielles (y compris les opérateurs de fret et les opérateurs de services internationaux) de manière équitable et non discriminatoire.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire exploitant des services de voyageurs en libre accès ou franchisés cherche à obtenir un sillon supplémentaire, des droits fermes et/ou conditionnels supplémentaires dépassant la capacité stipulée dans son accord d'accès aux voies, à moins que cette entreprise ferroviaire ne dispose de droits inhérents à des créneaux ferroviaires supplémentaires (ou d'urgence) pour des événements spéciaux dans son Accord d'accès aux voies, un accord supplémentaire est nécessaire pour accorder les droits supplémentaires. Le GI CVL et l'entreprise ferroviaire doivent obtenir l'approbation de l'ORR pour tout accord supplémentaire. Une entreprise ferroviaire exploitant des services de fret ou d'affrètement est autorisée, en vertu de son contrat d'accès aux voies, à faire une offre pour l'utilisation de capacités disponibles sur le réseau CVL sans être tenue de conclure un accord supplémentaire avec le GI CVL (à moins que cette entreprise ferroviaire ne cherche à obtenir des droits fermes, auquel cas un accord supplémentaire avec le GI CVL serait nécessaire). Le GI CVL et l'entreprise ferroviaire concernée devront obtenir l'approbation de l'ORR pour tout accord supplémentaire.

Les modifications relatives aux travaux d'ingénierie relevant de la condition D3 du code du réseau CVL sont planifiées sur une base hebdomadaire dans le but de disposer d'un horaire confirmé 12 semaines avant leur exploitation, qui

pourra ensuite être utilisé, en toute confiance, par les entreprises ferroviaires et par leurs voyageurs pour planifier leurs voyages.

Toutefois, le GI CVL peut, à l'occasion, devoir prendre des dispositions à brève échéance. Ces questions sont abordées sous la condition D3 du code du réseau CVL. Veuillez consulter également le paragraphe 4.3.

#### 4.5.4 Processus de coordination

Le processus de coordination concernant les demandes de capacité d'infrastructure visées à la règle 23 du règlementation sur le transport ferroviaire est énoncé à la partie D du Code du réseau CVL. Le GI CVL assurera la liaison avec toutes les entreprises ferroviaires en ce qui concerne les événements qui doivent être inclus dans le calendrier des événements de Network Rail. Ces modifications sont gérées par un groupe de pilotage d'événement établi conformément à la condition D7 du code du réseau CVL. Les dates de publication du projet et du calendrier final des événements sont indiquées à Appendix C.

#### 4.5.5 Procédure de règlement des litiges

##### 4.5.5.1 Comité des horaires

Les entreprises ferroviaires disposent de certains droits de recours contre les décisions prises au cours du processus d'établissement des horaires. Ces recours sont entendus par un comité spécialisé des horaires conformément aux règles de résolution des litiges d'accès CVL (vous trouverez plus d'informations ci-dessous). Les recours sont régis par la condition D5 du code du réseau CVL et par les règles de résolution des litiges en matière d'accès CVL. Ces règles fournissent le cadre dans lequel le comité des horaires peut demander des renseignements afin de déterminer comment un litige peut être réglé. Les renvois au comité des horaires doivent être faits dans les délais prescrits par la condition D5. Cette procédure de règlement des litiges vise à éviter ou à minimiser l'impact sur les délais du processus d'établissement des calendriers. Les décisions du comité des horaires peuvent faire l'objet d'un autre niveau d'appel auprès de l'office de régulation du rail conformément à la condition D5 du code du réseau CVL.

##### 4.5.5.2 Règles de résolution des litiges liés à l'accès aux CVL

Le code du réseau CVL [ici](#), comprend les Règles d'accès et de résolution des litiges et définit les options de résolution des litiges qui découlent de contrats commerciaux particuliers. La finalité des règles de résolution des litiges d'accès CVL consiste à fournir une structure claire, cohérente et efficace, pour le traitement des litiges découlant des contrats d'accès et du code du réseau

CVL (notamment les modifications du réseau CVL ainsi que les véhicules utilisés sur le réseau CVL mais excluant les litiges relatifs aux horaires sauf raisons majeures pour lesquelles le litige pertinent ne devrait pas être attribué au comité des horaires).

Les litiges relatifs à l'exécution sont gérés conformément aux dispositions spécifiques du régime d'exécution lui-même (énoncées intégralement à l'Annexe 8 de chaque Contrat d'accès au réseau), permettant un règlement rapide directement entre les parties au contrat d'accès. Les parties peuvent également demander conseil auprès de la commission interprofessionnelle d'imputation des retards. Dans le cas où un litige demeure non résolu par le biais de l'Annexe 8 du contrat d'accès au réseau ou des directives reçues de la commission d'attribution des retards, les dispositions des règles de résolution des litiges d'accès CVL s'appliquent.

#### 4.6 Infrastructure congestionnée

En vertu du Règlement 26 de la réglementation sur le transport ferroviaire, le GI CVL doit déclarer l'élément pertinent du Réseau CVL comme étant congestionné si :

- après coordination et consultation, il n'est pas possible de répondre de manière adéquate à une demande de capacité sur le Réseau CVL ;  
ou
- au cours de la préparation des horaires de service pour la période suivante, il semble probable qu'un élément du Réseau CVL sera congestionné au cours de cette période.

Le réseau CVL n'est actuellement pas un réseau congestionné au sens de la définition ci-dessus. Toute déclaration d'infrastructure congestionnée faite par le GI CVL sera publiée dans de futurs Documents de référence du réseau CVL.

Dans le cas où l'intégralité ou une partie du Réseau CVL devient congestionnée, le GI CVL suivra le processus indiqué ci-dessous pour gérer la congestion. Le processus prévoit les étapes suivantes :

- Étape 1 : identification du segment de réseau congestionné et/ou du fuseau horaire ;
- Étape 2 : entreprendre l'analyse des capacités, à moins qu'un plan de renforcement des capacités ne soit en cours de mise en œuvre ;
- Étape 3 : négociation d'une résolution commerciale ;



Étape 4 : application du cadre réglementaire pour classer les demandes par ordre de priorité, comme indiqué dans la partie D4.2 du code du réseau CVL [ici](#); et

Étape 5 : détermination d'une résolution d'investissement spécifique telle qu'identifiée dans le plan de renforcement des capacités.

Les processus de planification à long terme du GI CVL offrent déjà la possibilité de déterminer les éléments de l'infrastructure congestionnée et de fournir une série de plans d'analyse de la capacité qui doivent être publiés en association avec de telles déclarations.

Remarque – Il n'existe actuellement aucune déclaration de congestion applicable au réseau CVL.

#### 4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

Les entreprises ferroviaires doivent solliciter l'autorisation du GI CVL pour le transport de marchandises dangereuses et sont tenues, lorsqu'elles sollicitent cette autorisation, d'indiquer si le transport qu'elles souhaitent effectuer présente une charge de nature telle qu'il doit être effectué en tant que transport exceptionnel. Actuellement aucune entreprise ferroviaire n'est autorisée à transporter des marchandises dangereuses sur le réseau CVL.

Veuillez consulter les sections 3.4.3 et 3.4.4 du présent Document de référence du réseau CVL pour plus d'informations.

#### 4.8 Règles après l'attribution de sillon

##### 4.8.1 Règles inhérentes à la modification de sillon

Les règles sont stipulées à la Condition D3 du code du réseau CVL.

##### 4.8.2 Règles inhérentes à l'altération de sillon

Les règles sont stipulées à la Condition D3 du code du réseau CVL.

##### 4.8.3 Règles de non-utilisation

La partie J du Code de réseau CVL, qui est incorporée dans chaque Contrat d'accès au réseau, prévoit un moyen par lequel les droits d'accès peuvent être supprimés si une entreprise ferroviaire omet de les utiliser, à moins que cette défaillance ne soit due à des motifs non-économiques indépendants de la volonté de l'entreprise ferroviaire. Le quota seuil spécifique exigé par le Règlement 29 du Règlements ferroviaires est spécifié dans la partie J4.2 du Code de réseau CVL [ici](#), mais doit être lu conjointement avec l'ensemble de la partie J4.

#### 4.8.4 Règles d'annulation

Lorsqu'une entreprise ferroviaire se substitue à une autre dans la fourniture de services de transport à un tiers pour le transport de marchandises, un processus prévu dans la partie J7 du code du réseau CVL permet la cession et la redistribution des droits d'accès. Cela reflète le Règlement 29(1) de la Réglementation sur les transports ferroviaires.

#### 4.9 Refonte du processus international de planification des horaires (TTR)

Le réseau CVL ne comprend pas ou ne fait pas partie d'un corridor international de fret actuel et, par conséquent, cette section n'est pas applicable et n'est pas utilisée. Les informations sur le TTR peuvent également être trouvées sur le site Internet de RNE dans le document : Structure commune et guide de mise en œuvre du Document de référence du réseau pour l'horaire 2025 (4.9.1 à 4.9.3 [ici](#))

## 5. Services et tarifs

### 5.1 Introduction

Cette section précise les modalités et principes tarifaires d'accès au Réseau CVL, applicables du 1er avril 2024 au 31 mars 2029. Par la suite, les tarifs seront revus et ajustés par le GI CVL sur une base quinquennale pour coïncider avec les périodes de contrôle de Network Rail.

Des informations supplémentaires sont fournies à l'Annexe 7 des Accords d'accès aux voies du GI CVL pour les entreprises ferroviaires de transport de passagers, de fret et de charter franchisées. Des modèles d'Accord d'accès aux voies sont disponibles sur le site Internet du GI [ici](#), sous la rubrique Documentation du gestionnaire d'Infrastructure.

Les Règlements 6(1) et 6(2) de la Règlementation sur les transports ferroviaires imposent au GI CVL de fournir à toutes les entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire :

- le forfait d'accès minimum ; et l'accès (y compris l'accès aux voies) aux installations de service et à la fourniture de services, comme indiqué à la section 5.3 ci-dessous.

L'article 6(12) de la Règlementation sur les transports ferroviaires prévoit la fourniture de l'un des services auxiliaires indiqués à la section 5.5 ci-dessous auprès du GI CVL, mais le GI CVL n'est pas tenu de fournir les services sollicités.

### 5.2 Principes de tarification

Les segments de marché ci-dessous reflètent l'Annexe 3 de la Règlementation sur le transport ferroviaire, qui stipule que la liste des segments de marché définis par les gestionnaires de l'infrastructure doit contenir au moins les trois segments suivants : les services de fret, les services de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et les autres services de passagers.

Les segments de marché applicables à notre infrastructure sont :

- passager franchisé
- passager en libre accès
- affrètement
- fret.

La liste des segments de marché doit être examinée au moins tous les cinq ans et l'organisme de réglementation visé à la règle 31 de la réglementation sur le transport ferroviaire doit contrôler cette liste conformément au Règlement 32 de la réglementation sur le transport ferroviaire.

### 5.2.1 Cotes de crédit, solidité financière et capacité opérationnelle

Les opérateurs potentiels devront nous assurer qu'ils sont financièrement et pratiquement en mesure d'exploiter avec succès un service ferroviaire. Le GI CVL peut demander une cote de crédit formelle pour une entreprise ferroviaire, ou pour une société mère ou un bailleur de fonds, assortie d'une garantie bancaire à une valeur qui sera fixée pour couvrir nos engagements.

### 5.2.2 Système de tarification

Les tarifs sont établis dans les Accords d'accès aux voies par lesquels le GI CVL autorise les entreprises ferroviaires à utiliser le réseau CVL. Ces contrats nécessitent l'approbation de l'office de régulation du rail, et, par conséquent, cette approbation s'étend aux ententes de facturation qui s'y trouvent. Les Accords d'accès aux voies contiennent une disposition autorisant le GI CVL à modifier ces modalités de tarification sur une base périodique, environ tous les cinq ans.

De façon générale :

- L'ORR est responsable de l'élaboration du cadre de tarification pour le réseau CVL et le GI CVL est responsable du calcul de tous les frais d'accès aux voies existants dans ce cadre ; et
- le coût de base inhérent à la fourniture du réseau CVL est couvert par les redevances aux entreprises ferroviaires.

Le cadre de tarification pour le réseau CVL est publié sur le site web de l'ORR [ici](#)

### 5.2.3 Tarifs

La présente section présente les différents frais d'accès au réseau CVL. Ils sont basés sur les modalités de tarification qui s'appliquent au réseau Network Rail pour la période de contrôle 7 (CP7), déterminées par le Bureau du rail et de la route et applicables jusqu'au 31 mars 2024.

Nous percevons une gamme de frais d'accès auprès des entreprises ferroviaires de transport de passagers franchisées, de passagers à accès libre, de fret et de charters. Ces frais peuvent inclure :

- Frais d'utilisation variables
- Suppléments de frais d'accès
- Frais supplémentaires, par exemple (pour les services demandés en dehors des heures normales de fonctionnement)
- Frais d'utilisation des ressources d'électrification (à définir)
- Frais d'électricité de traction (à définir).

Ces frais d'accès sont décrits plus en détail ci-dessous.

Les frais d'accès sont basés sur le forfait d'accès minimal et les Règlements ferroviaires, dont il est question à la section 5.3.

Les frais d'accès aux voies pour le réseau CVL qui sont applicables du 1<sup>er</sup> avril 2024 au 31 mars 2029, sont basés sur les frais de NR pour la même période.

### 5.3 Forfait d'accès minimum et tarifs

5.3.1 Le forfait d'accès minimum, tel que stipulé à l'Annexe 2 de la réglementation sur le transport ferroviaire, comprend les éléments suivants :

- a) le traitement des demandes de capacités d'infrastructure ; et
- b) le droit d'utiliser la capacité qui est accordée, en particulier :
  - (i) l'infrastructure ferroviaire, y compris les voies, les points et les jonctions nécessaires pour utiliser cette capacité ;
  - (ii) les équipements d'alimentation électrique destinés au courant de traction, lorsqu'ils sont disponibles et nécessaires pour utiliser la capacité ;
  - (iii) le contrôle des trains, y compris la signalisation, la réglementation, la répartition et la communication et la fourniture d'informations sur la circulation des trains ; et
  - (iv) toutes les autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel la capacité a été accordée.

La règle 6(1) de la réglementation sur le transport ferroviaire exige que les gestionnaires de l'infrastructure fournissent à toutes les entreprises ferroviaires le forfait d'accès minimal de manière non discriminatoire. Une entreprise

ferroviaire est autorisée à faire appel à l'ORR en vertu de la règle 32 de la réglementation sur le transport ferroviaire si elle se voit refuser le droit qui lui est conféré en vertu de la règle 6(1).

### 5.3.2 Frais d'utilisation variables (FUV)

Les frais d'utilisation variables ont pour but de recouvrer nos coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement qui varient selon le trafic. En termes économiques, ils reflètent le coût marginal à court terme. Par conséquent, ils ne reflètent pas le coût de la fourniture ou de la modification de la capacité ou de la capacité du réseau CVL. Les frais d'utilisation variables sont payés par les entreprises ferroviaires franchisées de transport de passagers, de marchandises, d'affrètement et de passagers en libre accès. Les frais d'utilisation variables pour les entreprises ferroviaires de transport de passagers, de fret, d'affrètement et de libre accès sur le réseau CVL seront calculés et facturés de la même façon que Network Rail calcule et facture les opérateurs pour l'accès aux voies sur le réseau Network Rail, en utilisant le calculateur d'utilisation variable [ici](#) et les conseils associés [ici](#).

Les principes de base des frais d'utilisation variables que le GI CVL facturera sur le réseau CVL ont été établis par Network Rail pour le réseau Network Rail, et reposent en grande partie sur une analyse ascendante des coûts différentiels inhérents à Network Rail. Premièrement, Network Rail a établi le total des coûts variables associés à l'ensemble du trafic sur le réseau. Ces coûts ont ensuite été répartis entre les différents véhicules en fonction de leur propension relative à causer des dommages au réseau. Cette propension est établie à partir d'une analyse des causes d'usure du réseau et des caractéristiques relatives des différents types de matériel roulant. Le GI CVL facturera les entreprises ferroviaires sur la même base sur le réseau CVL.

Le coût de l'entretien et du renouvellement de la voie varie en fonction de facteurs tels que la charge par essieu, la vitesse, la masse non suspendue et la rigidité en lacet. Plus la charge par essieu, la vitesse, la masse non suspendue et la rigidité en lacet sont élevées, plus les dommages causés à l'infrastructure sont élevés, ce qui entraîne des coûts d'entretien et de renouvellement plus élevés. Ainsi, les frais d'utilisation variables facturés sur le réseau CVL reflètent ces caractéristiques.

Pour les entreprises de chemin de fer qui formulent des demandes de renseignements, le GI CVL fournira une estimation des frais pour un nouveau type de véhicule, en utilisant la méthodologie Network Rail, lorsqu'il recevra les informations suivantes :

- poids à vide
- nombre d'essieux
- masse non suspendue
- rigidité en lacet
- vitesse maximale ou vitesse de fonctionnement du véhicule
- nombre de places assises (véhicules de tourisme seulement)
- comptage de la force de roulement (véhicules de transport de marchandises seulement)
- poids opérationnel (véhicules de transport de marchandises seulement).

Les frais d'utilisation variables appliqués à la circulation des CVL sont les mêmes que ceux utilisés sur l'infrastructure de Network Rail, pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2024 au 31 mars 2029.

Bien que la base de calcul des frais d'utilisation variables pour le fret soit similaire à celle des véhicules de passagers, il existe quelques différences essentielles :

Tout d'abord, pour les wagons de marchandises, des ajustements sont apportés aux frais d'utilisation variables pour tenir compte de la relative « convivialité de la voie » du type de suspension/bogie. L'objectif de cet ajustement est d'encourager l'utilisation de types de suspension/bogie « respectueux de la voie », ce qui se traduira par une réduction des coûts d'infrastructure. Cet ajustement varie d'une réduction de 14,2 % à une augmentation de 9,8 % et est basé sur la méthodologie du « Ride Force Count » pour un wagon de marchandises donné. Le « Ride Force Count » est une mesure développée pour fournir une évaluation quantitative de la « convivialité de la voie » du type de suspension/bogie d'un wagon, suivant une modélisation de la dynamique du véhicule.

Deuxièmement, les frais d'utilisation variables du fret varient selon le type de marchandise transportée. Cela s'explique par le fait que la vitesse et le poids d'exploitation d'un véhicule de fret peuvent varier considérablement selon le type de marchandise transportée, ce qui se reflète dans les frais d'utilisation variables. La liste des types de marchandises utilisés aux fins de la tarification est présentée ci-dessous :

- biomasse

- produits chimiques
- industrie de l'approvisionnement en électricité à base de charbon (ESI)
- autres charbons
- matériaux de construction
- secteur automobile domestique
- intermodal intérieur
- déchets domestiques
- entreprise
- automobile européenne
- conventionnel européen
- intermodal européen
- marchandise générale
- minéraux industriels
- minerai de fer
- logistique du courrier et des primes
- autre
- pétrole
- service postal britannique
- acier.

### 5.3.3 Électricité de traction

Il est prévu que les entreprises ferroviaires puissent utiliser le courant électrique pour la traction à partir de juin 2024. Une ligne OLE 25 kV discontinuée est actuellement en cours d'installation sur le réseau CVL. Les principes de tarification de l'électricité de traction pour ce réseau, avec les variantes à un ou plusieurs opérateurs, selon le cas, sont énumérés ci-dessous :

5.3.3.1 Deux compteurs d'infrastructure de point d'approvisionnement en électricité seront installés, l'un au point d'approvisionnement de Network Rail à Canton,



et l'autre au point d'approvisionnement d'AIW à Ton Teg (Upper Boat).

5.3.3.2 L'électrification des lignes aériennes de Core Valley Lines (CVL) à 25 kV CA utilise des sections mises à la terre en permanence (PES), sous des structures restreintes, et plusieurs sections sans caténaire, désignées comme « électrification intelligente » (électrification discontinue). En conséquence, tous les trains électriques circulant sur le réseau CVL doivent pouvoir servir d'interface avec le système d'électrification via l'infrastructure Track link III, les balises APCO via les lecteurs embarqués et disposer d'une source d'énergie secondaire, par exemple des batteries. C'est le cas des véhicules tri-modes Flirt de Stadler et des véhicules de la rame de tramway City link.

5.3.3.3 Tous les trains utilisant une alimentation électrique de traction doivent pouvoir être équipés de compteurs.

5.3.3.4 Les opérateurs peuvent s'approvisionner en énergie chez qui ils le souhaitent.

5.3.3.5 Coûts de la traction

- (i) Un opérateur : l'opérateur paiera tous les coûts associés au courant de traction, à l'alimentation de traction et aux pertes.
- (ii) Plusieurs opérateurs : AIW met en place les moyens d'approvisionnement et facture le COT au prix de l'électricité convenu avec son fournisseur, plus une redevance pour l'exploitation et la maintenance (couvrant une contribution à l'usure) de l'équipement de traction, ainsi que ses pertes de transmission

5.3.3.6 Dispositions en matière d'approvisionnement

- (i) Un Opérateur : le courant électrique pour la traction (EC4T) ne sera pas fourni par AIW ; il est la propriété de TfWRL.
- (ii) Plusieurs opérateurs : AIW permettra la fourniture de courant à tous les opérateurs.

5.3.3.7 Frais

Les frais EC4T seront calculés comme suit :

Frais EC4T (£) = (consommation d'électricité enregistrée sur les compteurs du train (kWh) - régénération de l'électricité enregistrée sur les compteurs du train (kWh)) x (1 + augmentation des pertes de distribution) x tarif (pence/kWh).

5.3.3.8 Facturation

La facturation est effectuée à terme échu, toutes les 4 semaines.

5.3.3.9 AIW facturera comme suit l'utilisation des ressources d'électrification.

- (i) Un opérateur : AIW facturera l'utilisation de ses équipements de distribution et de fourniture d'électricité au moyen d'une redevance d'utilisation des équipements d'électrification (EAUC).
- (ii) Plusieurs opérateurs : AIW facturera l'utilisation de ses équipements de distribution et de fourniture d'électricité au moyen d'une redevance d'utilisation des équipements d'électrification (EAUC). Lorsque plus d'une entreprise ferroviaire consomme de l'électricité de traction sur le CVL à un moment donné, il y aura un ajustement annuel pour refléter toute différence entre le coût recouvré comme ci-dessus et le coût réel de la fourniture d'électricité de traction pour AIW. Ce processus d'ajustement se déroulera à la fin de chaque année se terminant le 31 mars.

#### 5.3.4 Suppléments de frais d'accès

Un supplément de frais d'accès peut être exigé des entreprises ferroviaires franchisées et en libre accès, afin de recouvrer le coût inhérent à l'obligation de payer une indemnité conformément à l'Annexe 4 de l'Accord d'accès aux voies en cas de perturbation causée par un volume efficace de possessions (ou de restrictions d'utilisation) sur le réseau CVL (voir la section 5.6.6 pour plus de détails sur les modalités de compensation).

Le Contrat d'accès au réseau pour le réseau CVL comprend des dispositions pour facturer un supplément de frais d'accès. Toutefois, les entreprises ferroviaires peuvent se retirer des dispositions de l'annexe 4. Aucun supplément de frais d'accès n'est actuellement facturé sur le réseau CVL.

#### 5.3.5 Accès aux voies pour les infrastructures de service

Outre les frais d'accès aux voies pour l'utilisation de l'infrastructure, la réglementation sur le transport ferroviaire prévoit des droits d'accès aux voies pour les infrastructures de service et la fourniture de services tel que prévu à la section 5.3.

En vertu de ces Réglementations, le GI CVL peut recouvrer les coûts associés aux frais suivants tels qu'indiqués ci-dessous à la section 5.3.6.

- Redevances à long terme de la gare
- Loyer de la propriété

- Frais de dépôt
- Taxes environnementales

### 5.3.6 Fourniture des services visés à la section 5.3

Concernant les gares du réseau CVL, des frais peuvent être appliqués en vertu des termes de tout Accord d'accès aux gares et de tout contrat de location que les entreprises ferroviaires concluent avec nous sur l'ensemble du réseau CVL. Ces frais sont indiqués dans les sections suivantes de ladite section 5.3.6.

#### 5.3.6.1 Redevances à long terme de la gare

La redevance permet au GI CVL de recouvrer les dépenses d'entretien, de renouvellement et de réparation (MRR) associées à toutes les gares pour lesquelles il est gestionnaire de l'infrastructure, qui ne sont pas financées par ailleurs.

Les redevances à long terme de la gare payables aux gares CVL sont actuellement fixés à 0 £.

#### 5.3.6.2 Loyer de propriété pour les gares

Le loyer de propriété est payé par les opérateurs des gares en vertu de leur contrat de location de la gare et n'est pas réglementé par l'ORR.

Bien que le loyer des gares soit assujéti à l'indexation de l'IPR, il n'existe pas de processus officiel d'examen ou de révision du loyer pour refléter les changements du niveau d'activité commerciale ou la croissance des revenus dans les gares.

#### 5.3.6.3 Frais de dépôt

Une installation de ravitaillement en carburant est située sur le réseau CVL à Rhymney, et est gérée par TfWRL. L'autorisation de TfWRL est nécessaire afin d'obtenir l'accès à cette installation et les frais associés (rendez-vous à la section 1.6.3 pour obtenir les coordonnées).

#### 5.3.6.4 Taxes environnementales

Les frais d'accès aux voies établis par le GI CVL ne comprennent actuellement aucune redevance environnementale spécifique ni aucun rabais. Toutefois, la partie E du code du réseau CVL prévoit le recouvrement des coûts liés aux conditions environnementales découlant des activités des entreprises ferroviaires. Les rabais, s'ils sont accordés, doivent être conformes au paragraphe 6 de l'Annexe 3 de la réglementation sur le transport ferroviaire, et ils sont mentionnés ultérieurement dans la présente section.

### 5.3.7 **Traitement des demandes de capacité d'infrastructure**

Ce service fait référence aux processus énoncés à la section 4 (Attribution de capacité) du présent Document de référence du réseau CVL. Ce service est actuellement gratuit.

### 5.3.8 **Utilisation de la capacité attribuée**

Il n'y a actuellement aucune amende ou pénalité pour la non-utilisation d'une capacité attribuée.

### 5.3.9 **Forfait d'accès minimal pour les installations connectées**

En ce qui concerne les installations ferroviaires qui ne font pas partie du réseau CVL, la fourniture du forfait d'accès minimal relève de la responsabilité du fournisseur de services concerné.

## 5.4 **Services et frais supplémentaires**

### 5.4.1 **Services pour les trains (préchauffage, approvisionnement en eau, élimination des déchets de toilettes, etc.)**

Ce service n'est pas offert actuellement sur le réseau CVL.

### 5.4.2 **Services pour les transports exceptionnels et les marchandises dangereuses**

Le GI CVL peut fournir une assistance pour l'évaluation des risques nécessaires inhérente au transport de marchandises dangereuses sur le réseau CVL. Les frais inhérents à cette activité sont convenus au cas par cas.

### 5.4.3 **Tout autre service supplémentaire**

Des frais supplémentaires peuvent être facturés dans le cas où un poste d'aiguillage, par exemple, doit être ouvert spécifiquement en dehors des heures fixées dans les règles de planification des horaires afin d'accueillir un nouveau service ou de nouveaux services. Ils seront déterminés au cas par cas et énoncés dans l'Accord d'accès aux voies correspondant de l'entreprise ferroviaire.

En ce qui concerne les gares du réseau CVL, des frais peuvent être appliqués selon les modalités de tout Accord d'accès aux gares et contrats de location que les entreprises ferroviaires concluent avec nous sur l'ensemble du réseau CVL.

## 5.5 Services et frais auxiliaires

Dans la mesure où le GI CVL fournit des services auxiliaires lorsque ceux-ci s'inscrivent dans le cadre d'un Accord d'accès aux voies, les principes de tarification sont énoncés à la section 5.2.

### 5.5.1 Accès au réseau de télécommunications

Sur le réseau CVL, l'infrastructure et les services GSM-R et FTN sont fournis par Network Rail (au moyen d'équipements de télécommunications appartenant à Network Rail) pour être utilisés par le GI CVL.

L'utilisation du réseau de communication du GI CVL, y compris les éléments décrits à la section 2.3.12 du présent Document de référence du réseau CVL, s'applique aux activités comprises dans le forfait d'accès minimal.

### 5.5.2 Fourniture d'informations supplémentaires

Des frais seront imposés pour la fourniture d'informations supplémentaires, qui seront évalués en fonction de la nature et de la portée des informations demandées et prélevés conformément à la réglementation sur le transport ferroviaire, en fonction du temps nécessaire et du coût des matériaux utilisés.

### 5.5.3 Tout autre service auxiliaire

Dans la mesure où GI CVL fournit des services auxiliaires, qui peuvent inclure l'accès au réseau de télécommunication et la fourniture d'informations supplémentaires, lorsque ceux-ci s'inscrivent dans le cadre d'un accord d'accès aux voies, les principes de tarification sont énoncés à la section 5.2.

### 5.5.4 Frais de rareté

Les modalités de facturation sur le Réseau CVL n'incluent pas de frais de rareté.

## 5.6 Pénalités et incitations financières

### 5.6.1 Pénalités inhérentes à la modification de sillon

Les règles de planification des horaires de service s'appliquent. Il s'agit notamment de demandes de planification courtes et très courtes. Il n'y a pas de pénalités spécifiques pour les changements acceptés.

### 5.6.2 Pénalités inhérentes à l'altération de sillons

L'altération de sillon engendrée par l'indisponibilité de l'infrastructure, la connaissance de l'itinéraire par le conducteur ou à tout autre événement

similaire en temps réel est couverte par les dispositions du système de performance en place (veuillez consulter les sections 5.6.6 et 5.7).

### 5.6.3 Pénalités pour non-utilisation

Sur le réseau CVL, il n'existe actuellement aucune disposition tarifaire de non utilisation/réservation en vertu de la règle 17 de la Réglementation sur les transports ferroviaires.

### 5.6.4 Pénalités pour l'annulation de sillons

Sur le réseau CVL, il n'existe actuellement aucune disposition tarifaire de non utilisation/réservation en vertu de la règle 17 de la Réglementation sur les transports ferroviaires.

### 5.6.5 Incitations/Escomptes

En dehors des règles fondamentales de planification des horaires de service et des dispositifs de performance appliqués, il n'existe aucune incitation ni aucun escompte supplémentaires spécifiques actuellement appliquées sur le réseau CVL.

### 5.6.6 Restrictions d'utilisation

Lorsqu'une entreprise ferroviaire subit des coûts et des pertes de revenus générés par des perturbations techniques sur le réseau CVL, et à condition que l'entreprise ferroviaire fasse partie du programme, l'Annexe 4 de l'Accord sur l'accès aux voies énonce les modalités selon lesquelles les entreprises ferroviaires sont indemnisées pour ces coûts et pertes de revenus. À compter du 1er avril 2024, les entreprises ferroviaires peuvent choisir de se retirer ou non de ces dispositions.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire de voyageurs (non charter) ou de marchandises a également conclu un Accord d'accès aux voies avec Network Rail, les dispositions relatives à l'indemnisation payable en cas de restriction d'utilisation du réseau CVL (c-à-d. le régime des possessions) seront administrées par Network Rail (pour le compte du GI CVL) et les dispositions de l'Annexe 4 du Contrat d'accès au réseau avec Network Rail s'appliqueront. Il est à noter que les entreprises ferroviaires ont la possibilité de se retirer de ces dispositions à partir du 1<sup>er</sup> avril 2024.

## 5.7 Système de performance

### 5.7.1 Principes généraux et objectifs

Le régime de performance du réseau CVL prévoit une indemnisation aux entreprises ferroviaires pour les retards et les annulations dont l'entreprise ferroviaire n'est pas directement responsable. Il s'agit d'un régime qui prévoit une indemnisation basée sur la performance du GI CVL et des entreprises ferroviaires.

Sur le réseau Network Rail, les paiements d'indemnisation sont basés sur les retards attribués, les points de référence et les taux de paiement : si une partie cause plus de retard que le montant de référence, elle paie un montant égal au retard excessif multiplié par un taux de paiement. Les paiements sont fixés par une formule (au lieu d'obliger les parties à négocier 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 permet de réduire les coûts administratifs et juridiques qui seraient engagés si les parties devaient présenter une demande pour chaque incident. Il existe différents points de référence et taux de paiement pour les retards causés par Network Rail et par les opérateurs. De même, le régime du fret et celui des passagers utilisent des mesures de retard différentes.

Ce régime de performance est défini dans l'Annexe 8 du modèle du Contrat d'accès au réseau de Network Rail.

Ce régime de performance est parfois désigné sous le nom de « modèle en étoile ». Le diagramme au verso illustre de manière simple l'accord contractuel :

Les Accords d'accès aux voies pour le réseau CVL comprennent un régime de performance à l'Annexe 8 de ces accords qui repose essentiellement sur le modèle de Network Rail, dont les principaux principes sont énoncés aux sections 5.7.2 et 5.7.3 du présent document. Toutefois, lorsqu'une entreprise ferroviaire exploitée sur le réseau CVL a également conclu un Accord d'accès aux voies avec Network Rail, Network Rail a convenu d'administrer à la fois le régime de performance du réseau Network Rail et le régime de performance du réseau CVL en tant que « modèle en étoile unique » comme si les deux réseaux constituaient un seul et même réseau. Dans ces conditions, l'Annexe 8 de l'accord d'accès aux voies pour le réseau CVL est mise hors service conformément à la section 1a de l'Annexe 8 des accords consolidés d'accès aux voies CVL, tels que publiés par l'ORR.

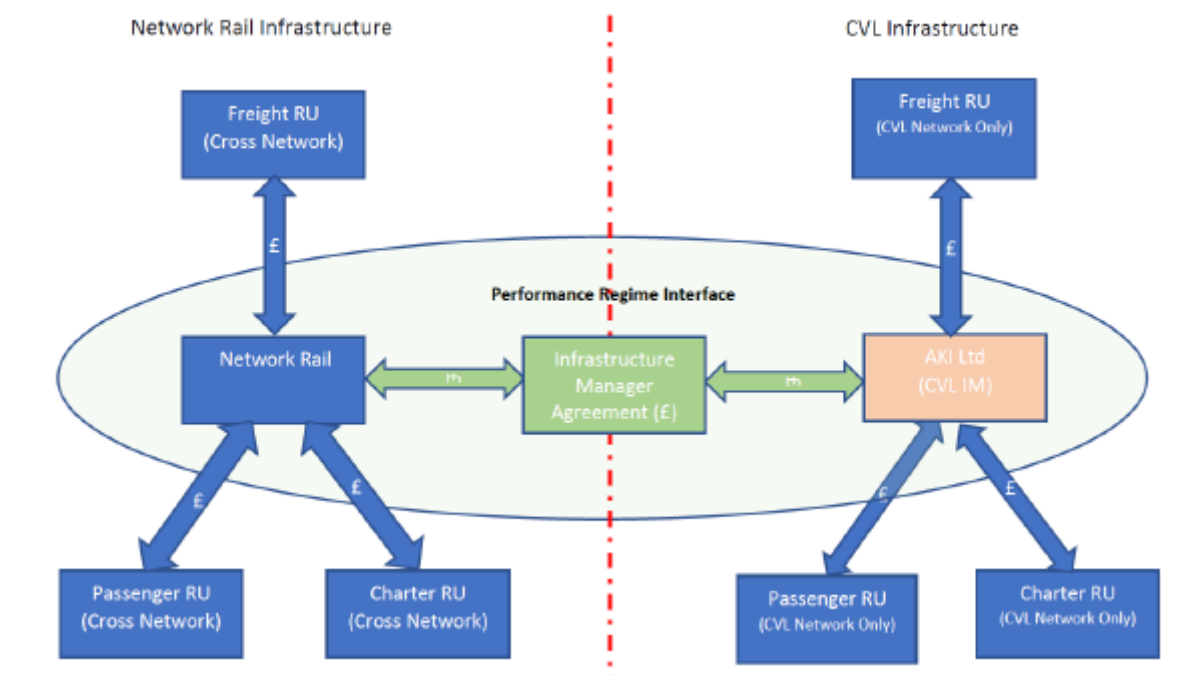
En vertu du modèle en étoile unique, l'entreprise ferroviaire sera indemnisée par Network Rail pour les retards et les annulations survenus sur le réseau CVL et versera une compensation à cette dernière en vertu de son Accord d'accès aux voies de Network Rail. Pour ce faire, lorsqu'une entreprise

ferroviaire qui sollicite l'accès au réseau CVL a conclu un Contrat d'accès au réseau avec Network Rail, une modification sera nécessaire au Contrat d'accès au réseau existant avec Network Rail afin de refléter l'exploitation du modèle en étoile unique.

Dans le cadre de ce modèle en étoile unique, Network Rail et le GI CVL ont conclu un accord en vertu duquel Network Rail verse ou reçoit une indemnisation de la part du GI CVL en ce qui concerne les retards et annulations sur le Réseau CVL et l'impact que cela présente sur le Réseau Network Rail et vice versa (l'« **Accord du gestionnaire d'infrastructure** »).

Le diagramme ci-dessous est une illustration simple de la disposition contractuelle du modèle en étoile unique (en indiquant les entreprises ferroviaires (EF) disposant de Contrats d'accès au réseau sur les deux réseaux) :

[modèle en étoile unique]



## 5.7.2 Suivi des performances

Le suivi des performances sur le Réseau CVL est assuré au moyen de rapports en temps réel à l'aide du système TRUST de Network Rail. Les incidents générant des retards et des annulations sont consignés et leur impact sur chaque train est enregistré. Les résultats de ce système servent à mesurer les retards sur une base quotidienne, hebdomadaire et périodique, ainsi qu'à effectuer des analyses à long terme, comme les performances d'une année à l'autre.



La performance du GI et des entreprises ferroviaires par rapport à leurs objectifs est mesurée à l'aide des données du système TRUST et de la performance par rapport à des critères de référence, qui déterminent si des paiements ou une indemnisation sont dus.

### 5.7.3 Incitation

Dans le cas d'une entreprise ferroviaire opérant uniquement sur le réseau CVL, les objectifs de référence inhérents à cette entreprise ferroviaire et au GI CVL sont énoncés dans l'Accord d'accès aux voies conclu entre ces parties.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire opère sur le réseau CVL et le réseau Network Rail, selon le modèle en étoile unique :

- la cible de référence de l'entreprise ferroviaire sera incluse dans la cible de référence dans son accord d'accès aux voies pour le réseau Network Rail ; et
- l'objectif de référence du GI CVL en vertu du modèle en étoile unique est énoncé dans l'Accord du gestionnaire de l'infrastructure.

Les objectifs de référence du GI CVL et des entreprises ferroviaires de transport de passagers, d'affrètement et de fret dans le cadre du régime de performance sont censés être fixés à des niveaux réalistes mais difficiles pour toutes les parties. Si le GI CVL et les entreprises ferroviaires opèrent à leurs niveaux de référence respectifs, aucun paiement n'est effectué en vertu de l'Annexe 8.

En ce qui concerne les franchises passagers, les entreprises ferroviaires peuvent également demander une indemnisation supplémentaire si les performances sont médiocres sur une période prolongée, le déclencheur étant lorsque les performances de la CVL sont inférieures de plus de 20 pour cent à l'objectif de référence sur une base annuelle mobile.

Concernant les entreprises ferroviaires de fret, les critères de référence et les taux de paiement établis par le GI CVL et les opérateurs de fret sont communs à tous les opérateurs de fret, et reflètent le coût engagés par les opérateurs de fret, ainsi que le souhait de conserver la simplicité au sein du régime de performance du fret.

Concernant les entreprises ferroviaire d'affrètement, les indices de référence et les taux de paiement établis par le GI CVL et les opérateurs de services d'affrètement CVL sont communs à tous les opérateurs de services d'affrètement, et reflètent les coûts engagés par les opérateurs de service d'affrètement, ainsi que le souhait de conserver la simplicité dans le régime de performance des affrètements.

Le système de performance doit satisfaire aux exigences énoncées au Règlement 16 et à l'Annexe 3 de la réglementation sur le transport ferroviaire.

#### 5.7.4 Gouvernance et résolution des litiges

La procédure initiale de résolution des litiges relatifs au système de performance est définie dans les contrats d'accès aux voies de chaque entreprise ferroviaire. Lorsqu'une entreprise ferroviaire dispose également d'un Accord d'accès aux voies conclu avec Network Rail (et que, par conséquent, le système de performance est administré par Network Rail pour le compte du GI CVL) la procédure relative aux litiges concernant le système de performance est énoncée à l'Annexe 8 de chaque Accord d'accès aux voies, sinon les règles inhérentes à la résolution des litiges de CVL s'appliqueront. Ces règles sont disponibles [ici](#), sous forme d'addendum au code du réseau, sur le site internet du GI.

#### 5.8 Modifications des frais

Les frais imposés par le GI CVL aux opérateurs de trains sont déterminés dans le cadre d'un processus d'examen de routine effectué par le GI CVL. Le processus d'examen de routine établit les frais imposés par le GI CVL pour une période de cinq ans (autre que pour la période initiale au cours de laquelle les frais seront réexaminés pour la première fois le 1er avril 2024). Au cours de cette période, les modifications apportées aux tarifs peuvent faire l'objet d'augmentations chaque année pour tenir compte de l'inflation.

#### 5.9 Modalités de facturation

Toutes les factures seront envoyées aux entreprises ferroviaires par ou pour le compte du GI CVL et sont généralement établies sur une base périodique (quatre semaines). Les détails spécifiques sont décrites dans l'accord spécifique d'accès aux voies. Les recours en cas de non-paiement comprennent les frais d'intérêt, la suspension du contrat et la résiliation.

## 6. Opérations

### 6.1 Introduction

Cette section contient des détails inhérents aux règles concernant les obligations du demandeur et/ou du GI CVL à respecter pour les opérations de train et de manœuvre.

Le GI CVL coopère avec Network Rail afin d'assurer une coordination efficace aux frontières du GI et d'optimiser le rétablissement du service après une interruption.

### 6.2 Règles d'exploitation

Le réseau CVL fait partie des grandes lignes de chemin de fer britanniques. Par conséquent, les normes relevant du code des normes du Railway Group (normes du Railway Group, normes de l'industrie ferroviaire et publications opérationnelles nationales, y compris le Rule Book) s'appliquent. La conformité aux normes établies par le Railway Group est obligatoire. Il s'agit de normes techniques et de procédures d'exploitation qui contribuent à la sécurité de l'exploitation et de l'interopérabilité du réseau ferroviaire.

Les normes du groupe ferroviaire et celles de l'industrie ferroviaire, ainsi que les publications des opérations nationales, sont émises par le RSSB et peuvent être consultées sur le site internet du RSSB. Certaines normes sont accompagnées par des notes d'orientation, également publiées par le RSSB. Le RSSB a intégré la gestion de ces normes dans le travail qu'il effectue pour soutenir l'industrie en matière de normes d'interopérabilité.

Le GI CVL est membre du RSSB.

Les normes du groupe ferroviaire sont disponibles [ici](#).

En outre, les règles suivantes s'appliquent également :

#### 6.2.1 Code du réseau CVL

Le code du réseau CVL est un ensemble commun de règles qui est incorporé par référence dans chaque contrat d'accès au réseau. Le code du réseau CVL couvre la relation juridique multilatérale entre le GI CVL et chaque entreprise ferroviaire qui utilise le réseau CVL. Bien que le code du réseau CVL ne crée pas de relation contractuelle entre les entreprises ferroviaires, il convient de noter qu'en cas de conflit d'interprétation entre le code du réseau CVL et le Contrat d'accès aux voies applicable, le code du réseau CVL prévaut.

Toute personne qui est partie prenante d'un contrat d'accès aux voies est tenue de respecter toutes les obligations du code du réseau CVL.

Le code du réseau CVL établit les procédures relatives au fonctionnement du réseau CVL. Le code régit les modifications, y compris les modifications apportées aux véhicules ferroviaires et au réseau CVL lui-même. Le code du réseau CVL traite également du processus d'établissement des horaires de service, en abordant les perturbations opérationnelles et l'amélioration des performances, la planification et le suivi.

Le code du réseau CVL peut être consulté sous la rubrique Documentation du site Internet de GI [ici](#).

### 6.2.2 Code opérationnel des chemins de fer CVL (ROC)

Le Code d'exploitation ferroviaire a pour objet de soutenir l'exploitation des services ferroviaires sur le réseau CVL et de rétablir l'exploitation du réseau CVL après une interruption.

Le Code opérationnel des chemins de fer CVL est similaire à celui en vigueur sur le réseau Network Rail et est inclus dans la section H du Code du réseau CVL (voir 6.2.1). Il est prévu d'introduire un Code d'exploitation ferroviaire CVL spécifique, qui sera publié sur le site Internet du GI une fois établi conformément au Plan ROC de CVL [ici](#).

### 6.2.3 Code de précision des données de performance

Le code de précision des données de performance [ici](#) est intégré au code du réseau CVL (partie B) et englobe les normes définies en matière de précision des données de performance. Il est utilisé dans le cadre du système de surveillance de la performance, qui évalue les responsabilités respectives en matière de retards et d'annulations de trains. Le système s'inscrit dans le cadre d'accords contractuels et de processus qui encouragent l'amélioration des performances et la réduction des perturbations.

### 6.2.4 Principes et règles d'imputation des retards

Le document « Principes et règles d'imputation des retards », est intégré au code du réseau CVL [ici](#) (partie B) et fournit des orientations pour la cohérence de l'application et de l'approche de toutes les parties impliquées dans le processus d'imputation des retards. Cela permet de conserver des registres précis des causes de retard et d'annulation des services de train résultant d'incidents survenant sur le réseau CVL. Le document répond à la nécessité de disposer d'informations de gestion ainsi que de l'obligation pour les parties d'être indemnisées en conséquence des retards subis.

## 6.2.5 Règles de résolution des litiges d'accès aux CVL

Les règles de résolution des litiges d'accès aux CVL indiquent la manière dont les litiges relatifs aux contrats d'accès sont résolus. Des informations supplémentaires sont disponibles à la section 4.5.5.2.

## 6.2.6 Procédures d'exploitation nationale du Network Rail

Afin de garantir la cohérence des dispositions entre les gestionnaires d'infrastructure adjacents, le réseau CVL opère essentiellement selon les mêmes procédures d'exploitation que Network Rail et a établi des accords d'interface opérationnelle à cet effet. Ces dispositions seront examinées et révisées de temps à autre (en particulier lorsque le centre de contrôle intégré du CVL sera opérationnel).

## 6.3 Mesures d'exploitation

### 6.3.1 Principes

Les mesures à prendre en cas de perturbation ou de perturbation anticipée du réseau CVL afin de maintenir et, le cas échéant, de rétablir l'exploitation des services ferroviaires sur le réseau CVL conformément à l'horaire de service, sont énoncées dans le Code d'exploitation ferroviaire CVL (veuillez consulter la section 6.2.2 de la présente Déclaration de réseau CVL pour plus de détails).

Lorsqu'un événement perturbateur se produit, le contrôleur de service ICC, en liaison avec Network Rail, déterminera les mesures appropriées pour rétablir l'horaire de service dès que cela est raisonnablement possible, en tenant compte des besoins des entreprises ferroviaires, des intérêts de la sûreté et de la sécurité et de l'exploitation efficace et économique des trains et du réseau CVL. Les entreprises ferroviaires sont tenues de coopérer en ce qui concerne ces activités, y compris la mise à disposition de trains et de personnel de bord pour les assister.

Le GI CVL dirigera le processus d'élaboration et de maintien des plans d'urgence et des codes de pratique qui peuvent être mis en œuvre en cas d'événements perturbateurs. Lorsqu'il est prévu qu'un événement perturbateur se poursuive pendant une période prolongée, Network Rail (pour le compte du GI CVL) peut élaborer un horaire modifié en consultation avec les entreprises ferroviaires affectées.

### 6.3.2 Réglementation opérationnelle

Le GI CVL élabore et maintient des politiques de réglementation des trains de manière à fournir un cadre permettant de prendre des décisions réglementaires d'une manière équitable, cohérente et dans le meilleur intérêt

de l'ensemble des entreprises ferroviaires, dans la mesure où elles peuvent raisonnablement être réalisées, et faciliter l'atteinte de leurs objectifs de performance.

Les politiques de réglementation sur le transport ferroviaire sont établies par le GI CVL en consultation avec les entreprises ferroviaires, qui sont susceptibles de proposer des modifications.

Tout litige est réglé par référence aux règles de résolution des litiges d'accès CVL et, le cas échéant par voie d'appel auprès du Bureau du rail et de la route.

### 6.3.3 Perturbations

Le Code opérationnel des chemins de fer CVL prévoit des plans d'urgence pour faire face aux changements apportés au service ferroviaire pouvant entraîner des perturbations de l'exploitation. Il peut s'agir d'horaires modifiés planifiés à l'avance pouvant être téléchargés rapidement sur les systèmes du secteur utilisés sur le réseau CVL afin que les passagers puissent consulter les services ferroviaires qui seront offerts le jour suivant.

Lorsqu'un problème est imprévu, mais qu'il risque d'entraîner une perturbation de l'exploitation et qu'il n'existe aucun plan d'urgence pour le régler, le GI CVL consultera les entreprises ferroviaires concernées dans la mesure du possible et déterminera la mesure la plus appropriée à prendre.

## 6.4 Outils d'informations et de surveillance des trains

Les informations relatives à la performance des trains en temps réel pour le Réseau CVL sont conservées dans le système TRUST, géré par Network Rail, qui couvre également le reste du réseau britannique. TRUST prend également en charge le système d'information sur les trains (TIS) de RNE.

TIS est une application Web qui permet de gérer les trains internationaux en fournissant des données en temps réel sur les trains internationaux. Les données pertinentes sont obtenues directement à partir des systèmes de Network Rail et l'ensemble des informations provenant des différents GI sont combinées en un parcours ferroviaire unique, du départ ou de l'origine à la destination finale. Ainsi, un train peut être surveillé du début à la fin au-delà des frontières.

Les entreprises ferroviaires et les exploitants de terminaux peuvent également avoir accès au TIS et ils peuvent adhérer au Conseil consultatif du TIS RNE. L'ensemble des membres de ce Conseil accordent à tous les autres membres un accès intégral aux données du TIS s'ils participent au même parcours ferroviaire. Sans cela, des accords mutuels doivent être signés entre les

entreprises ferroviaires et entre les entreprises ferroviaires et les opérateurs de terminaux.

L'accès au TIS est gratuit. Un compte d'utilisateur peut être demandé par le biais du service d'assistance de TIS RNE :

[support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu)

Plus d'informations sont disponibles sur le site de RNE [ici](#).

**Remarque** : le réseau CVL ne fait pas partie d'un corridor de fret international actuel.



## 7. Installations de service

### 7.1 Introduction

Comme défini dans les Règlements d'accès et de gestion, les exploitants d'installations de service doivent fournir au GI des informations sur l'accès et la facturation de l'installation de service et des services.

Les exploitants d'installations de service doivent établir une description des installations de service pour les installations de service et les services dont ils sont responsables.

Le GI CVL doit faciliter la collecte d'informations sur les installations de service. Afin d'alléger la charge administrative des exploitants d'installations de service, un modèle de collecte des informations requises peut être consulté [ici](#).

Les exploitants d'installations de service sont dans l'obligation de fournir toutes les informations pertinentes aux gestionnaires d'infrastructure, conformément à la réglementation 13(3), 13(4) et 13(5) du règlement de 2016 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences des entreprises ferroviaires) [SI 2016/645], tel que modifié. Les informations contenues dans cette section sont fournies afin de détailler les installations de service exploitées par le GI CVL et celles exploitées par des tiers, qui sont connectées au Réseau du GI CVL. Les informations relatives aux installations de service exploitées par des tiers sont limitées à celles fournies par l'exploitant (y compris les liens) au moment de la publication (voir 7.2).

Pour aider les exploitants d'installations, un exemple de déclaration d'installation de service remplie (Avanti West Coast) est disponible [ici](#).

### 7.2 Aperçu des installations de service

Les informations communiquées dans cette section fournissent des détails sur les installations de service disponibles sur le réseau CVL.

Pour les installations qui ne sont pas gérées par le GI CVL, des liens vers les descriptions des installations de service fournies par les exploitants sont fournis dans les sections suivantes.

Les informations reçues après la publication de cette mise à jour seront incluses dans les futures éditions prévues du Document de référence du réseau uniquement.

Un modèle d'installation de service a été fourni aux propriétaires d'installations recensés afin de leur transmettre cette information, dont une copie est disponible [ici](#).

Le GI CVL invite les exploitants d'installations de service connectées au réseau ferroviaire CVL à envoyer leurs informations prêtes à être publiées ou un hyperlien vers leurs informations sur les installations de service à [CVLtrackaccess@amey.co.uk](mailto:CVLtrackaccess@amey.co.uk).

### 7.3 Installations de service

TfWRL est actuellement propriétaire des installations de chacune des gares CVL. Une installation de ravitaillement en carburant est située à Rhymney, et est gérée par TfWRL. Une installation de maintenance pour les véhicules du métro et du train léger est actuellement en construction à Taff's Well et sera exploitée par TfWRL.

Réseau. Les terminaux de fret appartiennent au secteur privé.

La description des installations de service pour les sites exploités par TfWRL est disponible [ici](#).

#### 7.3.1 Dispositions communes

En dehors des Gares de voyageurs louées à TfWRL, le Réseau CVL dispose de très peu d'installations de Service. Lorsqu'elles existent, elles sont décrites dans les sous-sections suivantes.

#### 7.3.2 Gares de voyageurs

##### 7.3.2.1 Informations générales

La section 2.3.3 fournit des informations supplémentaires concernant les Gares CVL. Veuillez vous référer à la liste des gares CVL à Appendix B du présent Document de référence du réseau CVL, comprenant les détails de quai.

Les hauteurs de quai dans toutes les gares du réseau CVL sont généralement plus élevées que celles rencontrées sur les chemins de fer d'Europe continentale. L'écartement (vertical et horizontal) entre les quais et les trains fait partie des considérations prises en compte lors de l'acceptation du nouveau matériel roulant sur le réseau CVL.

Des informations supplémentaires concernant l'acceptation des véhicules ferroviaires sont fournies à la section 3.4.1 et des informations détaillées sur l'infrastructure figurent dans l'Annexe sectionnelle [ici](#). Veuillez consulter la section 2.3 pour plus d'informations concernant l'Annexe sectionnelle

### 7.3.2.2 Services

L'étendue de la plupart des installations de service fournies dans les gares gérées par les entreprises ferroviaires est habituellement déterminée par le propriétaire de l'installation. Les informations détaillées concernant les installations de ces gares sont généralement disponibles sur le site internet de National Rail.

### 7.3.2.3 Description des installations de service

Les exploitants d'installations de service sont dans l'obligation de fournir toutes les informations pertinentes aux gestionnaires d'infrastructure, conformément à la réglementation 13(3), 13(4) et 13(5) du règlement de 2016 sur les chemins de fer (accès, gestion et licences des entreprises ferroviaires) [SI 2016/645], tel que modifié.

Le détail des installations de la gare, de l'accès, du personnel, de la vente de billets et de l'accessibilité peut être trouvé dans le document de Description des installations de service de TfW [ici](#).

Les informations relatives à l'accès technique aux gares CVL sont publiées dans l'Annexe sectionnelle [ici](#).

#### Frais

Les gares CVL sont exploitées par TfWR, qui loue les gares CVL au GI CVL. Les principes et la méthodologie des frais sont décrits dans la section 5.3.7. Pour obtenir des informations relatives à l'accès et aux frais d'accès aux Gares CVL et pour solliciter un modèle d'Accord d'accès aux gares (y compris les conditions d'accès aux gares applicables), veuillez contacter TfWR en utilisant les coordonnées indiquées à la section 1.6 du présent Document de référence du réseau CVL. TfWRL est actuellement la seule entreprise ferroviaire exploitant des services voyageurs sur le réseau CVL.

### 7.3.2.4 Conditions d'accès

Les autres entreprises ferroviaires (appelées bénéficiaires) qui souhaitent utiliser une gare CVL doivent conclure un accord d'accès à la gare avec TfWRL. Ces accords régissent la fourniture d'équipements et de services communs par le propriétaire de l'installation, y compris la disponibilité des halls et des quais, les équipements non exclusifs du personnel, le nettoyage de l'éclairage et la répartition des trains. De tels accords d'accès aux gares doivent être approuvés par le Bureau du rail et de la route avant d'être conclus, sous peine de nullité.

La gare centrale de Cardiff, qui fait partie de l'infrastructure du GI de Network Rail, est également exploitée par TfWRL. Les entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser les installations de cette gare devront conclure un accord d'accès aux gares distinct avec TfWRL.

Lorsqu'un demandeur conclut un Accord d'accès à la gare inhérent à une gare CVL, l'accord d'accès à la gare doit intégrer les Conditions d'accès à la gare

CVL qui énoncent les dispositions opérationnelles applicables à l'exploitation des gares CVL. Lorsqu'une demande nécessite un contrat d'utilisation de gare en ce qui concerne une gare CVL, le contrat d'utilisation de gare définit les dispositions opérationnelles applicables à l'exploitation et à l'utilisation de la gare CVL concernée. Toute question doit être adressée au propriétaire de l'installation ou à l'exploitant de l'installation de service selon le cas.

### 7.3.2.5 Attribution de capacité

Les demandes d'accès aux services de la gare doivent être adressées à TfWRL en utilisant les coordonnées qui figurent à la section 1.6 du présent Document de référence du réseau. Il incombe à TfWRL de répondre à toute demande et de coordonner le processus menant aux accords nécessaires ou au refus d'accès.

### 7.3.3 Terminaux de fret

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, le GI CVL n'exploite pas de terminaux de fret ni n'offre d'installations de terminaux de fret. Toute partie qui souhaite utiliser ces terminaux devra conclure un accord indépendant avec le propriétaire de l'installation ou le fournisseur de services du terminal auquel la réglementation sur le transport ferroviaire s'applique. Les coordonnées sont indiquées à la Section 1.6 du présent Document de référence du réseau.

Les deux points de connexion des installations de fret au réseau CVL se trouvent à Cwmbargoed, actuellement utilisé, et à Hirwaun, qui n'est pas actuellement utilisé.

Des informations supplémentaires relatives aux terminaux de fret sur le Réseau Network Rail sont disponibles : [ici](#).

#### 7.3.3.1 Point de stockage de Cwmbargoed

##### (i) Informations générales

Dans le cas du point de stockage de Cwmbargoed, il existe une convention de connexion et un bail entre le GI CVL et la société privée qui exploite le terminal de fret, régissant les conditions de la connexion. Les détails ci-dessous sont tels que connus : fournis par le propriétaire de l'installation au moment de la publication.

##### (ii) Services

L'installation est prévue pour le chargement du charbon dans des wagons à l'aide d'installations exploitées individuellement. Les installations sociales du site sont uniquement destinées au personnel qui

y travaille. L'accès à l'installation peut être organisé en contactant l'opérateur (voir section 1.6.9).

(iii) **Description des installations de service**

Le site de stockage de charbon de Cwmbargoed est exploité par Merthyr (South Wales) Limited. Il est desservi par une ligne unique à partir de Ystrad Mynach et comportant une installation de contournement exploitée par des points manuels à sa tête. Le point de connexion est à 19m 59ch. Il existe une cabine de bien-être de base dans la zone de passage/voie d'accès, qui est actuellement utilisée uniquement par les conducteurs de fret ferroviaire. Il y a aussi un pont-bascule sur site.

Les heures d'ouverture du site de stockage du charbon de Cwmbargoed sont les suivantes :

**Installations d'expédition et de collecte**

Du lundi au vendredi : de 6 h 00 à 17 h 00

Samedi : de 6 h 00 à 13 h 00

**Bureau**

Du lundi au vendredi : de 8 h 00 à 17 h 00

**Pont-bascule**

Du lundi au vendredi : de 6 h 00 à 17 h 00

Une description plus détaillée des installations de service pour ce site est disponible [ici](#).

Il n'existe pas de gares ni d'installations intermédiaires à Cwmbargoed. Pour obtenir les coordonnées de Merthyr (South Wales) Limited, veuillez consulter la section 1.6.9 du présent Document de référence du réseau.

### 7.3.3.2 Frais

Les frais inhérents à toute utilisation prévue de l'installation devront être convenus avec les propriétaires de l'installation auxquels s'applique la Réglementation sur les chemins de fer.

Des informations supplémentaires concernant les frais reçus du propriétaire de l'installation seront inclus dans la prochaine édition du présent Document de référence du réseau.

### 7.3.3.3 Conditions d'accès

L'utilisation de ces terminaux de fret relève d'un accord avec le propriétaire de l'installation terminale dont l'accès est régi par la loi sur les chemins de fer de 1993. Il peut être demandé à l'ORR d'ordonner que les droits d'accès soient accordés, en cas de désaccord entre les parties.

Lorsque l'accès ou la prestation de services est régi(e) par la réglementation sur le transport ferroviaire, il existe un droit d'appel auprès de l'ORR en ce qui concerne les décisions du propriétaire du terminal à cet égard.

### 7.3.4 Gares de triage et installations de formation des trains

Il n'existe actuellement aucune installation de ce genre sur le réseau CVL.

### 7.3.5 Voies de garage

Il n'existe aucune voie de garage dédiée sur le Réseau CVL.

Certains trains sont immobilisés pendant la nuit et reçoivent un nettoyage intérieur sur les voies de garage d'Aberdare, Treherbert et Rhymney. Cet accord est conclu avec le GI et permet l'entretien nécessaire des ressources du GI. Aucun frais ne sera facturé pour cet accord. Veuillez vous référer à l'Annexe sectionnelle pour plus de détails sur les longueurs de ces voies de garage.

D'autres dispositions de stationnement peuvent exister sur le réseau Network Rail.

### 7.3.6 Installations de maintenance

Un dépôt et une installation de maintenance qui seront exploités par TfWRL sont actuellement en construction à Taff's Well exclusivement pour l'utilisation des nouveaux véhicules du métro. Cette installation devrait être opérationnelle d'ici 2023. Une fois opérationnelle, les informations sur ce dépôt et cette installation de maintenance à Taff's Well seront fournies dans le document sur les installations du TfWRL [ici](#).

Une installation de ravitaillement en carburant LMD est en place à Rhymney, exploitée par TfW Rail (voir section 7.3.10).

Sur l'infrastructure gérée par Network Rail, le dépôt de Canton fournit des installations pour la maintenance légère. Ce dépôt ne fait pas partie du réseau CVL mais assure la maintenance de certains matériels roulants exploités sur le réseau CVL.

L'exploitant d'un dépôt est appelé propriétaire d'un dépôt. Les autres opérateurs de train ou les tiers qui achètent des services de dépôt pour le compte d'un opérateur de train (appelés bénéficiaires) qui souhaitent utiliser le dépôt doivent conclure un contrat d'accès avec le propriétaire de l'installation de dépôt concerné. L'approbation de l'office de régulation du rail pour le contrat est généralement requise.

Veuillez consulter le Document de référence du réseau Network Rail pour obtenir des informations supplémentaires concernant les installations de maintenance qui ne font pas partie du réseau CVL.

### **7.3.7 Autres installations techniques (y compris les installations de nettoyage et de lavage)**

Il n'existe actuellement aucune installation technique de ce type sur le réseau CVL.

Veuillez consulter la section 7.3.6 pour l'installation prévue à Taff's Well.

### **7.3.8 Installations portuaires maritimes et intérieures**

Il n'existe aucune installation portuaire maritime ou intérieure sur le réseau CVL.

### **7.3.9 Installations de secours**

Les dispositions de secours sont gérées par TfWRL, et se déroulent généralement aux extrémités de la vallée : Rhymney, Treherbert, et Merthyr.

### **7.3.10 Installations de ravitaillement en carburant**

Il existe actuellement une installation de ravitaillement en carburant sur le réseau CVL, qui est située sur la voie d'évitement n°4 à Rhymney. Cette installation est gérée par TfW Rail Ltd. qui en est locataire. (consultez la section 1.6.3 pour obtenir les coordonnées).

Veuillez consulter la section 7.3.6 pour l'installation prévue à Taff's Well.



## Appendix A – Carte de l'infrastructure gérée par AIW



## Appendix B - Gares CVL

### Partie 1 : liste des gares CVL

<i>Liste des gares CVL (par ordre alphabétique)</i>				
Aber	Energlyn and Churchill Park	Penrhiwceiber	Trehafod	
Abercynon	Fairwater	Pentre-Bach	Treherbert	
Aberdare	Fernhill	Pontlottyn	Treorchy	
Bargoed	Gilfach Fargoed	Pontypridd	Troed-y-Rhiw	
Birchgrove	Heath Low Level	Porth	Ty Glas	
Brithdir	Heath Low Level	Quakers Yard	Waun-Gron Park	
<a href="#">Butetown (2024)</a>	Lisvane & Thornhill	Radyr	Whitchurch (South Glamorgan)	
Caerphilly	Llanbradach	Rhiwbina	Ynyswen	
Cardiff Bay	Llandaff	Rhymney	Ystrad Mynach	
Cardiff Queen St	Llanishen	Taff's Well	Ystrad Rhondda	
Cathays	Llwynypia	Tir Phil		
Coryton	Merthyr Tydfil	Ton Pentre		
<a href="#">Route de Crwys (2024)</a>	Merthyr Vale	Tonypanyd		
Cwmbach	Mountain Ash	Treforest		
Danescourt	Pengam	Treforest Estate		
Dinas (Rhondda)				

**Partie 2 : Détails inhérents aux quais (veuillez consulter l'Annexe sectionnelle pour plus d'informations)**

<b>Gare</b>	<b>Quai</b>	<b>Longueur utile</b>
<b>Gares CVL</b>		<b>En mètres</b>
Aber	Bas	124
Aber	Haut	124
Abercynon	Bas	84
Abercynon	Haut	84
Aberdare	Simple	101
Bargoed	1	124
Bargoed	2	124
Birchgrove	Simple	65
Brithdir	Simple	124
Butetown dès 2024	1	125
Butetown dès 2024	2	125
Caerphilly	1 (Travée)	150
Caerphilly	2 (Bas)	230
Caerphilly	3 (Haut)	230
Cardiff Bay dès 2024	1	160
Cardiff Bay dès 2024	2	160
Cardiff Queen St	1 (Travée)	55
Cardiff Queen St	2 (Bas)	124
Cardiff Queen St	3 (Bas)	184
Cardiff Queen St	4 (Haut)	160
Cardiff Queen St	5 (Haut)	166
Cathays	Bas	124
Cathays	Haut	124
Coryton	Simple	65
Route Crwys à partir de 2025	Haut	90+
Route Crwys à partir de 2025	Bas	90+
Cwmbach	Simple	94
Danescourt	Bas	38
Danescourt	Haut	38
Dinas (Rhondda)	Simple	137
Energlyn and Churchill Park	1	126
Energlyn and Churchill Park	2	126
Fairwater	Bas	48
Fairwater	Haut	46
Fernhill	Simple	94
Gilfach Fargoed	Bas	16
Gilfach Fargoed	Haut	16
Heath Low Level	Bas	124
Heath Low Level	Haut	124
Heath Low Level	Simple	106
Hengoed	Bas	124
Hengoed	Haut	124
Lisvane & Thornhill	Haut	124
Lisvane & Thornhill	Bas	124

Les mises à niveau prévues sont indiquées en bleu

Llanbradach	Bas	124
Llanbradach	Haut	124
Llandaf	Bas	143
Llandaf	Haut	131
Llanishen	Bas	124
Llanishen	Haut	122
Llwynypia	Simple	124
Merthyr Tydfil	Simple	111
Merthyr Vale	Simple	94
Mountain Ash	Bas	97
Mountain Ash	Haut	97
Pengam	Bas	124
Pengam	Haut	124
Penrhiwceiber	Simple	94
Pentre-Bach	Simple	142
Pontlottyn	Simple	127
Pontypridd	1	138
Pontypridd	2	124
Pontypridd	3	124
Porth	(Bas)	124
Porth	(Haut)	132
Quakers Yard	Simple	126
Radyr	1 (Bas)	124
Radyr	2 (Haut)	108
Radyr	3 (Haut)	124
Rhiwbina	Simple	107
Rhymney	Simple	127
Taff's Well	Bas	142
Taff's Well	Haut	142
Tir-Phil	Bas	124
Tir-Phil	Haut	124
Ton Pentre	Simple	147
Tonypandy	Simple	147
Treforest	Bas	143
Treforest	Haut	143
Treforest Estate	Bas	183
Treforest Estate	Haut	183
Trehafod	Bas	137
Trehafod	Haut	137
Treherbert	Simple	135
Treorchy	Simple	124
Troed-y-Rhiw	Simple	139
Ty Glas	Simple	49
Waun-Gron Park	Bas	46
Waun-Gron Park	Haut	45
Whitchurch (South Glamorgan)	Simple	98
Ynyswen	Simple	124
Ystrad Mynach	Bas	124
Ystrad Mynach	Haut	124
Ystrad Rhondda	Bas	124

Ystrad Rhondda	Haut	124
Les mises à niveau prévues sont indiquées en bleu		

## Appendix C - Calendrier des horaires de service CLV

*Veillez noter que les références à « Network Rail » dans la présente Appendix C concernent Network Rail agissant au nom de GI CVL.*

### Dates d'élaboration des horaires – Horaires de décembre 2024 et mai 2025

	Modification majeure	Modification secondaire
J-73 Notification officielle des dates de traitement	21/07/2023	
<b>Révision des règles de planification des horaires de service</b>		
J-64 – Début de la consultation NR des modifications proposées Règles	22/09/2023	23/02/2024
J-64 – TCRAAG – Début de l'identification des dangers liés au plan ferroviaire (TP-HAZID)	22/09/2023	23/02/2024
J-60 – Fin de la consultation des modifications proposées aux Règles	20/10/2023	22/03/2024
J-60 – Règles de planification de la publication	20/10/2023	22/03/2024
J-59 – Publication du « Projet de règles »	27/10/2023	29/03/2024
J-56 – TCRAAG – Fin de l'identification des dangers liés au plan ferroviaire	17/11/2023	19/04/2024
J-55 – TCRAAG – Début de l'évaluation/atténuation du plan ferroviaire	24/11/2023	26/04/2024
J-54 – Réponses de l'opérateur au « Projet de règles »	01/12/2023	03/05/2024
J-54 à J-44 – Examen par Network Rail des Réponses des opérateurs		
Règles de planification des publications	31/01/2024	03/07/2024
J-44 – Publication des « Règles finales » (V2/V4)	09/02/2024	12/07/2024
J-41 – Fin de la période de recours pour les « Règles finales »	01/03/2024	02/08/2024
<b>Période de consultation initiale</b>		
J-64 – Publication du projet de calendrier des événements	22/09/2023	23/02/2024
J-45 – Publication de la Déclaration de capacité stratégique	02/02/2024	05/07/2024

J-55 – Notification par les participants à l'élaboration des horaires des principales modifications apportées aux horaires	24/11/2023	26/04/2024
J-55 – Début de la période de consultation initiale	24/11/2023	26/04/2024
J-54 – Publication du calendrier final des événements	01/12/2023	03/05/2024
J-45 – Network Rail doit fournir une copie des « horaires de services préalables »	02/02/2024	05/07/2024
J-48 – Notification des itinéraires internationaux provisoires	12/01/2024	
J-40 – Date prioritaire	08/03/2024	09/08/2024
<b>Période de préparation des horaires de service</b>		
J-40 – Début de la période d'élaboration des horaires	08/03/2024	09/08/2024
J-38 – TCrag – Fin de l'évaluation/atténuation du plan ferroviaire	22/03/2024	23/08/2024
J-37 – TCrag – Début de l'évaluation des risques liés au plan ferroviaire (T-REP)	29/03/2024	30/08/2024
J-33 – TCrag – Fin de l'évaluation des risques liés au plan ferroviaire (T-REP)	26/04/2024	27/09/2024
J-32 – TCrag – Début du panel d'assurance dédié aux changements des horaires (TP-RAP)	03/05/2024	04/10/2024
J-30 – TCrag – Panel d'assurance de changement de fin des horaires (TP-RAP)	17/05/2024	18/10/2024
J-26 – Publication par Network Rail des nouveaux horaires de service (WTT)	14/06/2024	15/11/2024
Mise à disposition des nouveaux horaires de service et des fichiers de système associés à ATOC	14/06/2024	15/11/2024
Mise à disposition des nouveaux horaires de service et des fichiers de système associés à ATOC	28/06/2024	29/11/2024
Réponses de l'opérateur aux nouveaux horaires de service		
J-22 – Fin de la période de recours « Nouveaux horaires de service »	12/07/2024	13/12/2024
J-15 – Processus de briefing sur les horaires terminé	30/08/2024	31/01/2025
J-14 – Données électroniques CIF disponibles	06/09/2024	07/02/2025

J-9 – Extrait d'horaire pris pour l'édition du RNI	11/10/2024	14/03/2025
J-8 – Dates correspondantes jours/horaires proposées aux opérateurs	18/10/2024	21/03/2025
J-4 – Données NRT envoyées aux éditeurs	15/11/2024	18/04/2025
Date d'entrée en vigueur des horaires	15/12/2024	18/05/2025
Date de fin des horaires	17/05/2025	13/12/2025

Remarque : les dates de changement sont basées sur la date de modification principale, à savoir le dimanche suivant le 2<sup>e</sup> samedi de décembre, et la modification secondaire au 3<sup>e</sup> dimanche de mai.