



Heathrow Airport Ltd – Déclaration relative au réseau

Exercice clos le 31 décembre 2027

Table des matières

Glossaire.....	4
1 Généralités	7
1.1 Informations sur la société	7
1.1.1 Infrastructure	7
1.1.2 Systèmes réseau HAL.....	8
1.1.3 Services actuels.....	8
1.2 Objectif de la déclaration relative au réseau	9
1.3 Aspects juridiques	9
1.3.1 Cadre juridique.....	9
1.3.2 Statut et responsabilité	9
1.3.3 Procédure d'appel	9
1.4 Structure de la déclaration relative au réseau	10
1.5 Période de validité mise à jour et publication	10
1.5.1 Période de validité.....	10
1.5.2 Processus de mise à jour	10
1.6 Contact et informations complémentaires.....	10
1.7 RailNetEurope et coopération internationale	10
2 Infrastructure	11
2.1 Introduction.....	11
2.2 Étendue de l'infrastructure HAL.....	11
2.3 Description de l'infrastructure HAL	11
2.3.1 Tunnels ferroviaires	11
2.3.2 Gares ferroviaires	11
2.3.3 Centres de contrôle ferroviaire.....	12
2.3.4 Gabarit.....	12
2.3.5 Signalisation	12
2.3.6 Systèmes de communication	12
2.3.7 Disponibilité de l'infrastructure HAL.....	12
2.3.8 Réseau de connexion	13
2.4 Investissements et améliorations de l'infrastructure HAL.....	13
3 Conditions d'accès	13
3.1 Introduction.....	13
3.2 Conditions générales d'accès	13
3.2.1 Conditions d'accès à l'infrastructure HAL	13

3.2.2	Conditions d'inclusion dans le processus d'établissement des horaires	14
3.2.3	Licences	14
3.2.4	Certificat de sécurité	15
3.2.5	Assurance	15
3.3	Dispositions contractuelles	15
3.3.1	Contrats d'accès	15
3.3.2	Code réseau HAL	15
3.4	Exigences spécifiques en matière d'accès	16
3.4.1	Acceptation du matériel roulant	16
3.4.2	Comité d'assurance ferroviaire HAL	16
3.5	Règles opérationnelles	16
3.5.1	Déclaration d'accès technique	16
3.5.2	Déclaration de capacité du cadre	16
3.5.3	Règles de planification des horaires	17
3.5.4	Normes et règles ferroviaires de Heathrow	17
4	Répartition des capacités	18
4.1	Introduction	18
4.2	Description du processus d'établissement des horaires	18
4.3	Sous-traitance	18
4.4	Élaboration des horaires	18
4.4.1	Processus de coordination	18
4.4.2	Demandes ponctuelles	19
4.4.3	Options d'accès futures	19
4.4.4	Résolution des litiges liés à l'accès	20
4.5	Approche en matière de gestion des capacités	20
4.6	Infrastructure saturée	20
4.7	Allocation de capacité pour la maintenance, le renouvellement et les améliorations	20
4.8	Annulation / non-utilisation	21
4.9	Mesures spéciales en cas de perturbation	21
4.9.1	Principes	21
4.9.2	Réglementation opérationnelle	21
5	Services et frais	21
5.1	Introduction	21
5.2	Offre minimale d'accès	21
5.3	Accès aux installations de service et fourniture de services	22
5.3.1	Description des installations de service (stations HAL)	22
5.3.2	Utilisation des équipements d'alimentation électrique pour la traction	23
5.3.3	Installations de ravitaillement	23

5.3.4 Gares voyageurs, bâtiments et autres installations	23
5.3.5 Terminaux de fret et gares de triage.....	23
5.3.6 Installations de formation des trains	24
5.3.7 Voies de garage.....	24
5.3.8 Installations techniques et d'entretien	24
5.4 Services supplémentaires	24
5.4.1 Courant de traction	24
5.4.2 Approvisionnement en carburant	24
5.4.3 Services pour les trains	24
5.4.4 Manœuvres et autres services	24
5.4.5 Services pour les transports exceptionnels et les marchandises dangereuses	24
5.4.6 Tout autre service supplémentaire	24
5.5 Services auxiliaires	24
6 Tarifs	24
6.1 Principes de tarification	24
6.2 Calcul des coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement	25
6.3 Méthodologie de calcul des frais d'accès	25
6.4 Frais d'accès aux voies.....	28
6.4.1 Redevance d'utilisation variable	28
6.4.2 Redevance d'accès fixe	28
6.5 Redevances d'accès aux gares	29
6.5.1 Redevance à long terme pour les gares.....	30
6.5.2 Dépenses admissibles pour les gares	30
6.6 Dispositions générales relatives aux redevances d'accès et aux redevances d'accès aux gares	31
6.6.1 Modifications des redevances	31
6.6.2 IPC	31
6.7 Tarif de congestion	31
6.8 Redevances pour l'électricité de traction (EC4T)	31
6.9 Système de performance	32
6.9.1 Annexe 8.....	32
6.9.2 Mesure.....	33
6.9.3 Calcul.....	33
6.9.4 Restriction d'utilisation	33
6.9.5 Variation des performances	33
6.9.6 Recalibrage et révision	33
Annexe A	34
Calendrier, processus d'établissement des horaires	344

Glossaire

ADRR	a la signification donnée à la section 1.4.3 ci-dessous.
Jonction aéroportuaire	signifie le nœud ferroviaire où l'infrastructure HAL rejoint le réseau ferroviaire britannique élargi.
Changements de circonstances	a la signification qui lui est donnée à la section 6.6.1 ci-dessous.
Période de facturation	a la signification qui lui est donnée à la section 6 ci-dessous.
Accord de répartition et de traitement des réclamations	signifie l'accord du même nom approuvé par l'ORR pour la répartition des responsabilités et le traitement des réclamations par des tiers.
CTA	signifie la zone centrale desservant les terminaux 2 et 3 de l'aéroport d'Heathrow.
EC4T	signifie la redevance qui couvre les coûts liés à la fourniture d'électricité à des fins de traction.
Accord tripartite EC4T	a la signification qui lui est donnée à la section 5.3.2 ci-dessous.
Déclaration d'accès technique	signifie les détails des règles d'urbanisme applicables à l'accès à l'infrastructure HAL
	zones et restrictions de l'infrastructure concernées par les inspections, la maintenance et les renouvellements.
ERTMS	signifie le système européen de gestion du trafic ferroviaire.
ETCS	signifie le système européen de contrôle des trains.
Great Western Railway	signifie First Greater Western Limited.
Group	signifie les filiales de Heathrow (SP) Limited.
GSM-R	signifie Global System Mobile Communications – Railway.
GTS	signifie GTS Rail Operations Limited (sous la marque Elizabeth Line).
HAL	signifie Heathrow Airport Limited.
HRAP	a la signification donnée à la section 3.4.2 ci-dessous.
Infrastructure HAL	signifie l'infrastructure ferroviaire dont HAL est le propriétaire et qui est située en Angleterre.
Code de réseau HAL	signifie un ensemble commun de règles qui s'appliquent aux parties ayant conclu un contrat pour les droits d'accès à l'infrastructure HAL.

HEOC	signifie Heathrow Express Operating Company.
HEP	signifie le plan d'urgence de Heathrow.
HRCR	signifie Heathrow Rail Control Room (anciennement HECR).
gestionnaire de l'infrastructure	a la signification qui lui est donnée dans la règle 2 du ROGS.
LUL	signifie London Underground Limited.
Autorisation de circulation	signifie l'autorisation accordée à un train de se déplacer d'un point à un autre en fonction des caractéristiques de l'infrastructure.
Network Rail	signifie Network Rail Infrastructure Limited.
Nouveau candidat	a la signification qui lui est donnée à la section 2.2.2 ci-dessous.
Règles techniques nationales notifiées	a la signification qui lui est donnée dans le règlement 2011/3066 sur l'interopérabilité ferroviaire.
ORR	signifie l'Office of Rail and Road (Office des chemins de fer et des routes).
Date de modification principale	signifie la date à laquelle l'horaire de travail entre en vigueur, soit le mois de décembre de chaque année. Voir l'annexe A pour plus de détails.
Centre de bloc radio	signifie une interface radio entre un train et l'infrastructure qui supervise la distance entre le train et les autres trains.
Loi sur les chemins de fer	signifie la loi de 1993 sur les chemins de fer.
Règlement	signifie le règlement de 2016 sur les chemins de fer (accès, gestion et octroi de licences aux entreprises ferroviaires), tel que modifié de temps à autre.
Restriction d'utilisation	a le sens qui lui est donné à l'annexe 8 du contrat d'accès aux voies.
RNE	a la signification qui lui est donnée à la section 1.7 ci-dessous.
ROGS	signifie le règlement de 2006 sur les chemins de fer et autres systèmes de transport guidés (sécurité), tel que modifié de temps à autre.
RPI	signifie l'indice général des prix de détail tous postes confondus, calculé par le CHAW et publié chaque mois.
SAC	signifie le contrat d'accès aux gares.
SMS	signifie le système de gestion de la sécurité.

SNRP	signifie « Déclaration des dispositions réglementaires nationales ».
TAC	signifie contrat d'accès à la voie.
Terminal 4	signifie le terminal 4 (aéroport d'Heathrow).
Terminal 5	signifie le terminal 5 (aéroport d'Heathrow).
Règles de planification des horaires	signifie les règles régissant les horaires standard et autres questions permettant la programmation des trains dans l'horaire de service.
TPWS/AWS	signifie le système de protection et d'alerte des trains et/ou le système d'alerte automatique.
Entreprise de transport	signifie toute personne qui exploite un véhicule en relation avec une infrastructure, à l'exclusion des personnes qui exploitent un véhicule uniquement dans le cadre d'une possession technique.
STI	a la signification qui lui est donnée dans l'avis sur les spécifications techniques nationales (NTSN) dans le contexte post-Brexit. Le NTSN est publié par le secrétaire d'État conformément à la règle 3B du règlement sur l'interopérabilité.
Réseau ferroviaire britannique élargi	signifie le réseau détenu et exploité par Network Rail auquel l'infrastructure HAL est connectée.

Les termes non définis dans la présente déclaration relative au réseau ont le sens qui leur est donné dans la réglementation.

Sauf indication contraire, toute référence dans la présente déclaration relative au réseau à une loi, une directive ou une disposition légale doit être interprétée comme une référence à cette loi, directive ou disposition légale telle que modifiée, prolongée, consolidée, remplacée ou réadoptée de temps à autre, et inclut tous les décrets, règlements, instruments ou autres textes législatifs subordonnés pris en vertu de la loi concernée.

1 Généralités

1.1 Informations sur la société

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

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

1.1.1 Infrastructure

HAL est propriétaire de l'infrastructure HAL et Network Rail est le gestionnaire de l'infrastructure/des actifs en vertu de la réglementation. La présente « **déclaration relative au réseau** » a été établie conformément à l'infrastructure HAL afin de satisfaire aux exigences de la réglementation 13(4). HAL a désigné Network Rail par contrat pour remplir ses obligations de gestionnaire d'actifs opérationnels en vertu de la réglementation ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure HAL, y compris les obligations énoncées dans les ROGS.

Le diagramme (figure 1, page 8) montre comment l'infrastructure HAL est construite.

Schéma de l'infrastructure HAL

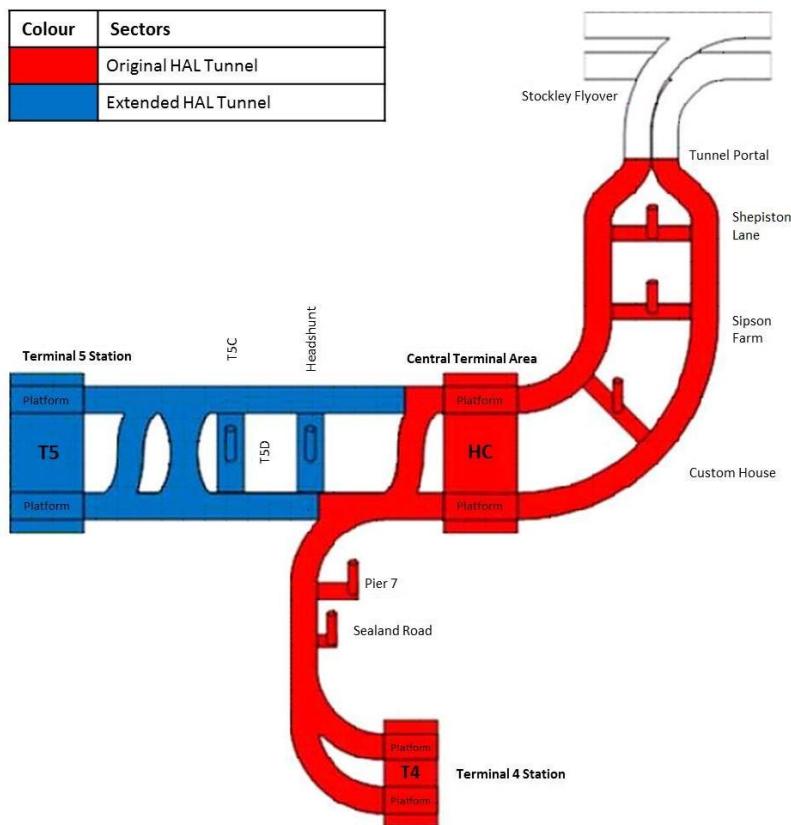


Figure 1

À 3,5 km de l'entrée du tunnel se trouve une gare intermédiaire (la gare CTA de Heathrow, ci-après dénommée « **gare CTA** ») qui permet aux passagers d'accéder aux terminaux 2 et 3 de Heathrow. Depuis la gare CTA, un tunnel à voie unique de 2,5 km relie la gare du terminal 4 et un tunnel de 2,6 km relie la gare du terminal 5. Toutes les stations disposent de deux quais

actifs. Vous trouverez plus de détails sur l'infrastructure HAL dans la section 3 ci-dessous.

1.1.2 Systèmes du réseau HAL

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

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

Système	IM , AM et Op	
	HAL	Network Rail
Voie		IM / AM / OP
Tunnels Structures	AM	IM / Op
Systèmes de communication ferroviaire		IM / AM / OP
Ventilation	IM / AM / Op	
Systèmes de communication non ferroviaires	IM / AM / Op	
HRCR	IM / Op	
Signalisation		IM / AM / Op
Gares	IM / AM / Op	
Lignes aériennes		IM / AM / Op

Légende : IM = gestionnaire d'infrastructure, AM = gestionnaire d'actifs et Op = exploitant

Figure 2

1.1.3 Services actuels

Deux services sont actuellement disponibles sur l'infrastructure HAL :

- **Heathrow Express** – un service sans arrêt entre l'aéroport de Londres Heathrow et Londres Paddington, exploité par Great Western Railway pour le compte de HEOC ; et
- **GTS Rail Operations (sous la marque Elizabeth Line)** – un service avec arrêts exploité par GTS reliant l'aéroport d'Heathrow à la gare de Londres Paddington, puis via le centre de Londres à l'une des gares de Shenfield via Stratford, ou à l'une des gares d'Abbey Wood via Canary Wharf. En général, les services au départ du terminal 5 sont semi-rapides entre l'aéroport et Londres Paddington, puis desservent toutes les gares jusqu'à Shenfield. Les services au départ du terminal 4 desservent toutes les gares jusqu'à Abbey Wood.

1.2 Objectif de la déclaration relative au réseau

La présente déclaration relative au réseau a pour objectif de satisfaire aux exigences du règlement 13(4) et de fournir une source unique d'informations essentielles qui seront requises par une entreprise ferroviaire ou une entreprise ferroviaire potentielle souhaitant exploiter des services ferroviaires sur l'infrastructure HAL. Elle fournit des informations générales sur l'infrastructure HAL, les conditions d'accès et les critères d'attribution des capacités et de paiement associés.

1.3 Aspects juridiques

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

1.3.1 Cadre juridique

Le cadre juridique du secteur ferroviaire en Grande-Bretagne est principalement régi par la loi sur les chemins de fer (Railways Act), la loi sur les chemins de fer de 2005 (Railways Act 2005), la loi sur la sécurité des chemins de fer et des transports de 2003 (Railways and Transport Safety Act 2003) et une série de textes législatifs secondaires, notamment les règlements. Toutes les législations, réglementations et directives européennes applicables en matière ferroviaire ont été intégrées dans le droit britannique par le biais des règlements 2019/518, 2019/1310 et 2019/82 relatifs aux chemins de fer (accès, gestion et octroi de licences aux entreprises ferroviaires) (modifications, etc.) (sortie de l'UE). Il convient de noter que l'Irlande du Nord est soumise à ses propres dispositions.

1.3.2 Statut et responsabilité

La présente déclaration relative au réseau est fournie conformément aux obligations qui incombent à HAL en vertu des règlements. Elle ne constitue ni une invitation à négocier ni une offre pour conclure un contrat. Toutefois, lorsqu'une entreprise ferroviaire conclut un contrat d'accès tarifaire (TAC) avec HAL, ce contrat confère une force contractuelle aux documents tels que le code de réseau HAL, la déclaration d'accès technique et les règles de planification des horaires qui sont mentionnés dans la présente déclaration relative au réseau.

Le modèle de TAC est disponible sur la page web consacrée à la réglementation ferroviaire de Heathrow :

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

Tous les efforts raisonnables ont été faits pour garantir l'exactitude des informations fournies dans le présent document. HAL décline toute responsabilité en cas d'erreurs, d'omissions ou d'inexactitudes. Les erreurs signalées à HAL seront examinées et corrigées le cas échéant.

1.3.3 Procédure de recours

Tout litige relevant des règles de résolution des litiges d'accès HAL (« ADRR ») est traité conformément à la procédure prévue dans ces règles, annexées au code de réseau HAL. La procédure traite les litiges découlant des TAC et des SAC. Le comité des litiges d'accès pour le réseau ferroviaire britannique élargi fournit des services dans le cadre de l'ADRR. Les frais liés à la fourniture de ces services sont répercutés sur les entreprises ferroviaires dans les TAC et les SAC.

Tout litige relatif aux questions couvertes par l'ADRR sera traité conformément à la procédure prévue dans ces règles. Les litiges relatifs à l'emploi du temps seront soumis à un comité chargé de l'emploi du temps (chapitre H). L'ADRR prévoit le renvoi de tout autre litige à divers forums appropriés (séparément ou conjointement), notamment la médiation, l'arbitrage et la conciliation. Le secrétaire du comité est disponible à temps partiel pour répondre à toute question que les parties pourraient avoir au sujet des procédures. Son adresse électronique est la suivante :

secretary@accessdisputesrail.org

L'ORR est l'organisme de réglementation auprès duquel un recours peut être adressé

conformément à la réglementation si un demandeur estime avoir été victime de discrimination ou d'un traitement injuste, ou s'il se sent lésé de quelque manière que ce soit.

Pour plus de détails, veuillez vous reporter à l'annexe 1 du code de réseau HAL, intitulée « Règles de résolution des litiges en matière d'accès », disponible sur le site web de HAL :

[Code de réseau HAL](#)

1.4 Structure de la déclaration de réseau

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

1.5 Période de validité, mise à jour et publication

1.5.1 Période de validité

Le présent document de référence du réseau est valable jusqu'au 31 décembre 2027 et sera révisé chaque année. Il s'applique aux demandes de capacités et à l'exécution des opérations de transport prévues (mouvements de trafic) sur l'infrastructure HAL pendant l'horaire 2027 qui commence le dimanche 13 décembre 2026 à 00h00 et se termine le samedi 11 décembre 2027 à 24h00.

1.5.2 Processus de mise à jour

La présente déclaration relative au réseau sera mise à jour et republiée sur le site Web HAL <https://www.heathrow.com> à mesure que des modifications y seront apportées.

1.6 Contact et informations complémentaires

Tous les documents relatifs à l'accès sont disponibles sur le site web de Heathrow : <https://www.heathrow.com>.

Si vous souhaitez obtenir de plus amples informations ou si vous avez des questions supplémentaires concernant la présente déclaration relative au réseau, le code de réseau HAL et/ou la nature ou l'accès à l'infrastructure HAL, veuillez contacter HAL :

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

rail@heathrow.com

Si une copie papier de la présente déclaration relative au réseau est requise, HAL est en mesure de la fournir, mais se réserve le droit de facturer les frais de production.

1.7 RailNetEurope et coopération internationale

Network Rail est membre de RailNet Europe (« RNE »), une organisation faîtière regroupant les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et les organismes européens d'attribution. RNE facilite les activités ferroviaires internationales en développant des processus commerciaux internationaux harmonisés sous forme de modèles, de manuels et de lignes directrices, ainsi que d'outils informatiques. Bien que HAL ne soit pas membre de RNE, le présent document de référence du réseau et les autres documents et processus qui y sont mentionnés ont été et sont susceptibles d'être influencés par la participation de Network Rail à l'organisation RNE, afin de maintenir l'alignement du présent document de référence du réseau et des autres documents et processus sur l'ensemble de l'infrastructure HAL et du réseau ferroviaire britannique au sens large.

Vous trouverez plus d'informations sur le RNE à l'adresse suivante : <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>.

2 Infrastructure

2.1 Introduction

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

- la gare CTA pour les correspondances vers les terminaux 2 et 3 ;
- la station Terminal 4 pour les correspondances vers le terminal 4 ; et
- la station Terminal 5 pour les correspondances vers le terminal 5.

L'infrastructure HAL se compose d'un tunnel à double tube reliant les stations CTA et Terminal 5. Un tunnel à tube unique relie la station Terminal 4 au réseau situé au sud de la station CTA. Toutes les stations disposent de deux quais, mais la station Terminal 5 peut être agrandie pour accueillir quatre quais si nécessaire.

2.2 Étendue de l'infrastructure HAL

La présente déclaration relative au réseau couvre l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire appartenant à HAL. L'infrastructure HAL s'étend du portail du tunnel aux gares du terminal 4 et du terminal 5, comme le montre *la figure 1* ci-dessus.

2.3 Description de l'infrastructure HAL

2.3.1 Tunnels ferroviaires

Il y a deux tunnels à partir du portail du tunnel.

Les tunnels peuvent être exploités de manière bidirectionnelle, avec des installations permettant le croisement au niveau du portail du tunnel, de la gare CTA et de la gare du terminal 5.

Le trajet se déroule entièrement dans des tunnels. La plupart des tunnels ont été creusés, les autres ayant été construits selon la méthode de la tranchée couverte.

La voie ferrée à l'intérieur des tunnels est constituée d'une dalle en béton, et plusieurs endroits sont équipés d'un système de lubrification des rails et de gestion de la friction au sommet des rails. L'ensemble du tracé est équipé d'une caténaire fournissant un courant de traction de 25 kV.

Des puits d'intervention sont prévus à certains endroits pour permettre l'évacuation et l'accès des services d'urgence. Des points d'intervention existent également aux entrées des tunnels et dans les stations. Des passages transversaux relient les tunnels jumeaux. Tous les tunnels sont équipés de passerelles d'urgence, au niveau des voies pour les services d'urgence et au niveau des quais pour les passagers. Un système de ventilation des tunnels assure l'apport d'air frais, élimine l'air vicié et permet de contrôler la direction du flux d'air. La ventilation est contrôlée depuis le HRCR.

Une conduite d'incendie humide est installée dans tous les tunnels afin de fournir aux services d'urgence une alimentation en eau pour lutter contre les feux en cas d'incendie dans un train. Elle est complétée par un système de ventilation forcée qui garantit que les voies d'évacuation des passagers et les voies d'accès des services d'urgence restent exemptes de fumée.

La vitesse maximale sur la ligne est de 80 mph.

De plus amples informations techniques sur l'infrastructure sont disponibles dans l'annexe sectionnelle Network Rail Western and Wales Rail - référence de section d'itinéraire GW180.

L'annexe sectionnelle de Network Rail est disponible :

[Annexe électronique nationale - Network Rail](#)

2.3.2 Gares ferroviaires

HAL assure la maintenance des actifs dans les gares ferroviaires des terminaux 2 et 3, du

terminal 4 et du terminal 5. La sécurité opérationnelle et la gestion des gares, ainsi que leur accès, sont gérés par HAL.

Vous trouverez plus de détails sur les gares ferroviaires HAL à la section 5.3.1.

2.3.3 Centres de contrôle ferroviaire

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

2.3.4 Gabarit

L'écartement nominal des voies est de 1 435 mm. L'infrastructure HAL peut accueillir des trains conformes au gabarit W10 de Network Rail, avec un poids maximal par essieu de 25,4 tonnes.

2.3.5 Signalisation

La ligne est équipée d'un système de signalisation à blocs à circuits de voie à aspects multiples avec protection automatique des trains. Toutes les lignes sont équipées d'un système de signalisation permettant un fonctionnement bidirectionnel. La vitesse maximale autorisée est de 80 mph, avec des restrictions de vitesse permanentes plus basses dans les gares et entre la gare CTA et la gare du terminal 4. L'ETCS a été installé en tant que système superposé et seuls les trains équipés de l'ETCS peuvent circuler sur la branche de l'aéroport d'Heathrow.

L'infrastructure HAL a été modernisée et équipée d'un système ERTMS de niveau 2 superposé au système conventionnel existant entre Airport Junction et les butées d'arrêt des gares des terminaux 4 et 5.

Les itinéraires signalisés, reliés à l'infrastructure de l'aéroport d'Heathrow, qui sont équipés d'un système ERTMS de niveau 2 superposé, partent d'Acton sur la ligne principale et les lignes de secours dans les deux sens. Dans le sens descendant, les signaux SN321, SN323 et SN325 assurent le contrôle final d'entrée à Heathrow pour les trains qui n'ont pas réussi à passer à l'ETCS niveau 2. L'autorisation de mouvement ETCS utilisée sur ces itinéraires est générée par un centre de blocage radio situé au Thames Valley Signalling Centre et transmise aux trains équipés de l'ETCS via des liaisons radio GSM-R.

Au niveau ERTMS 2, les trains communiquent avec le centre de blocage radio par GSM-R. Le centre de blocage radio communique avec l'interconnexion et génère des autorisations de mouvement qui sont transmises aux trains : la majorité des balises installées sur la voie sont passives et envoient des paquets d'informations fixes lorsqu'elles sont interrogées par le lecteur de balises d'un train. Les exigences opérationnelles pour l'utilisation du système ERTMS niveau 2 sont disponibles dans le document Network Rail Stage TB2 Operational Concept 146152-NWR-REP-OPP-000002-A04.

2.3.6 Systèmes de communication

Le système de communication actuellement utilisé est le GSM-R. Ce système est interfacé avec le système de description des trains de signalisation et permet au personnel de signalisation de communiquer avec les conducteurs de chaque train.

2.3.7 Disponibilité de l'infrastructure HAL

L'infrastructure HAL reste ouverte 365 jours par an, sauf accord particulier entre les entreprises ferroviaires et HAL. La déclaration d'accès technique régit principalement l'utilisation de la capacité de l'infrastructure HAL à des fins de maintenance et d'autres activités visant à garantir la qualité, la fiabilité et la disponibilité de l'infrastructure HAL.

Il convient de noter qu'un week-end par an, le réseau HAL est fermé pour notre week-end annuel d'ingénierie et de maintenance. Les détails de nos fermetures annuelles figurent dans la déclaration d'accès technique applicable. Pendant notre fermeture annuelle le week-end, l'accès ferroviaire à l'aéroport est assuré par la ligne Piccadilly du métro de Londres. La déclaration d'accès technique est disponible sur le site web de Heathrow Rail : <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/rail-regulation>.

2.3.8 Réseau de connexion

L'infrastructure HAL est reliée au réseau ferroviaire britannique élargi au niveau de l'entrée du tunnel. Le réseau ferroviaire britannique élargi est détenu et exploité par Network Rail et dispose de connexions au niveau de l'entrée du tunnel.

2.4 Investissements et améliorations de l'infrastructure HAL

Lorsque des investissements ou des améliorations sont nécessaires à l'infrastructure HAL, ces changements sont considérés comme des modifications du réseau HAL, telles que définies dans le code du réseau HAL. Les dispositions de la PARTIE G du code du réseau HAL, incorporées par référence dans les TAC et SAC pertinents, ainsi que le processus de modification correspondant, s'appliquent.

3 Conditions d'accès

3.1 Introduction

L'accès au réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni est principalement régi par la réglementation. La réglementation couvre également les infrastructures ferroviaires situées en dehors du réseau ferroviaire élargi du Royaume-Uni, sauf exemption.

HAL désigne Network Rail comme son agent contractuel pour la fourniture des services ferroviaires pertinents inclus dans le code de réseau HAL afin de permettre le fonctionnement harmonieux des deux infrastructures. La portée de ces services et les accords contractuels sont intégrés dans les accords contractuels entre HAL et Network Rail.

HAL reste responsable de la fourniture des services prévus dans le code de réseau HAL, tandis que Network Rail est chargé de gérer et de fournir ces services pour le compte de HAL.

3.2 Conditions générales d'accès

Afin d'obtenir l'accès à l'infrastructure HAL et d'y exercer ses activités, le demandeur devra remplir les conditions énoncées ci-dessous.

3.2.1 Conditions d'accès à l'infrastructure HAL

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

- soit (i) une licence valide d'entreprise ferroviaire en vertu de l'article 8 de la loi sur les chemins de fer ou une exemption valide accordée par l'ORR, soit (ii) une licence d'entreprise ferroviaire de transport de passagers ou une licence d'entreprise ferroviaire de transport de marchandises, et un SNRP accordé ou reconnu en vertu du règlement de 2005 sur les chemins de fer (octroi de licences aux entreprises ferroviaires), tel que modifié par le règlement de 2019 sur les chemins de fer (octroi de licences aux entreprises ferroviaires) (modification, etc.) (sortie de l'UE) de 2019 ;
- un certificat de sécurité valide et en cours de validité délivré en vertu du ROGS (voir section 3.2.4 ci-dessous) ;
- une assurance appropriée (voir section 2.3.3 ci-dessous) ;
- un accord TAC en vigueur avec HAL pour l'infrastructure que le demandeur a l'intention d'utiliser, et tout autre accord spécifié dans le TAC concerné ;
- un SAC en vigueur avec HAL pour les gares que le demandeur a l'intention d'utiliser ;
- une confirmation écrite de la signature de l'accord de répartition et de traitement des réclamations ; et
- une confirmation écrite d'un TAC avec Network Rail autorisant l'accès à l'infrastructure

HAL.

Avant de conclure un nouveau TAC ou de prolonger ou d'augmenter de manière substantielle la capacité-cadre d'un TAC existant, HAL tiendra compte des éléments suivants :

- la garantie d'une utilisation optimale de la capacité d'infrastructure disponible sur l'infrastructure HAL, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacité prévues ;
- les besoins commerciaux légitimes du demandeur ;
- si le demandeur a démontré qu'il avait réellement l'intention et la capacité d'utiliser la capacité demandée dans le TAC, en tenant compte notamment de tout manquement antérieur, le cas échéant, à l'utilisation de la capacité-cadre et des raisons de ce manquement, comme prévu dans le règlement ;
- les besoins des passagers et du secteur du fret ;
- la garantie d'un accès non discriminatoire à l'infrastructure HAL et la prise en compte de la disponibilité des installations connexes et des services fournis dans ces installations, dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure HAL ;
- le financement du gestionnaire de l'infrastructure HAL et le développement futur de l'infrastructure HAL ;
- la promotion de l'efficacité de l'exploitation de l'infrastructure HAL et, dans la mesure du possible, des installations connexes, y compris la maintenance, l'amélioration et le renouvellement prévus ;
- l'assurance d'une gestion proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de ressources suffisantes de l'infrastructure HAL ; et
- les critères de priorité applicables à l'attribution des voies dans la procédure d'établissement des horaires, tels que visés à l'article 26 du règlement, et les déclarations relatives aux infrastructures saturées.

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

Le processus de planification horaire est ouvert à deux catégories de candidats : ceux qui font parties d'un TAC existant avec HAL et ceux qui se sont engagés de bonne foi à conclure un tel TAC (les « nouveaux candidats »).

Un nouveau candidat n'aura pas besoin de satisfaire aux exigences mentionnées ci-dessous pour participer au processus initial d'établissement des horaires, mais il devra satisfaire à chacune de ces exigences avant de pouvoir utiliser effectivement la ou les voies ferroviaires.

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

- mettre à disposition un document de spécifications techniques de conformité pour l'infrastructure HAL ;
- examiner l'attribution des capacités et informer le demandeur du résultat (celui-ci sera basé sur l'horaire de travail en vigueur à ce moment-là) ; et
- si les voies ferroviaires souhaitées sont disponibles ou susceptibles de le devenir, HAL donnera son accord à Network Rail et demandera au demandeur de suivre le processus de planification horaire existant de HAL et le processus de planification horaire pertinent de Network Rail pour accéder à l'infrastructure HAL. HAL décline toute responsabilité si un opérateur candidat ne parvient pas à s'entendre avec Network Rail sur les conditions requises pour l'accès.

3.2.3 Licences

La loi sur les chemins de fer (Railways Act) érige en infraction le fait d'exercer l'activité d'opérateur ferroviaire en Grande-Bretagne sans être titulaire d'une licence ou d'une

dérogation à l'obligation de licence accordée conformément à ladite loi. Cette obligation de licence est réputée satisfaite lorsqu'une personne souhaitant exercer l'activité d'opérateur ferroviaire, dans le cadre du champ d'application du règlement, est titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire de transport de voyageurs ou d'une licence d'entreprise ferroviaire de transport de marchandises.

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

L'arrêté de 1994 sur les chemins de fer (Heathrow Express) (exemptions) exempte HAL des exigences en matière de licence prévues par la loi sur les chemins de fer. Il convient de noter que le régime prévu par le règlement de 2005 sur les chemins de fer (octroi de licences aux entreprises ferroviaires) continue de s'appliquer.

3.2.4 Certificat de sécurité

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

3.2.5 Assurance

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

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

3.3 Dispositions contractuelles

3.3.1 Contrats d'accès

À l'exception des accès d'urgence, chaque demandeur doit conclure un TAC et un SAC avec HAL afin de couvrir l'ensemble des opérations prévues.

Si un candidat souhaite conclure un accord d'accès, il doit contacter dès que possible le responsable de la réglementation ferroviaire et de l'accès de HAL à l'adresse rail@heathrow.com afin de discuter des conditions requises.

3.3.2 Code de réseau HAL

Le code de réseau HAL est un ensemble de règles communes qui sont intégrées dans chaque TAC. Le TAC régit les relations juridiques entre HAL et l'entreprise ferroviaire concernée. En cas de conflit d'interprétation entre le code de réseau HAL et un TAC, le code de réseau HAL prévaut.

Le code de réseau HAL prévoit la possibilité pour HAL et/ou l'entreprise ferroviaire de modifier :

- l'horaire de service ;
- le matériel roulant utilisé ;
- l'infrastructure HAL ; et
- le code de réseau HAL lui-même.

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

Le code de réseau HAL est en cours de révision et des modifications y seront apportées le cas échéant. Les modifications proposées feront l'objet d'une consultation auprès de nos opérateurs et parties prenantes.

Comme indiqué à la section 1.4.3 ci-dessus, les ADRR sont annexées au code de réseau HAL.

Le code de réseau HAL est disponible sur le site web de Heathrow Rail Regulation :

[Code de réseau HAL](#)

3.4 Exigences d'accès spécifiques

3.4.1 Acceptation du matériel roulant

Toute partie souhaitant introduire un nouveau véhicule sur l'infrastructure HAL ou apporter une modification au fonctionnement ou à la conception d'un véhicule existant doit tenir compte de l'impact de cette modification sur toutes les autres entreprises ferroviaires et sur Network Rail en tant que gestionnaire de l'infrastructure.

Étant donné que tout nouveau véhicule devra être capable de fonctionner à la fois sur l'infrastructure HAL et sur l'infrastructure de Network Rail, afin de réduire la charge administrative qui pèse sur les entreprises ferroviaires dans l'exercice de cette fonction, il est prévu que les exigences du processus de Network Rail soient d'abord satisfaites. HAL procédera ensuite à un examen des résultats afin de confirmer l'aptitude de l'entreprise ferroviaire à exploiter l'infrastructure HAL via les processus de modification spécifiques prévus dans le code de réseau HAL. Dans le cas improbable où HAL imposerait une exigence plus contraignante que Network Rail, une confirmation, des informations ou des tests supplémentaires pourraient être nécessaires.

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

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

3.4.2 Comité d'assurance ferroviaire de HAL

Le comité d'assurance ferroviaire de Heathrow Airport Limited (« HRAP ») est un comité compétent indépendant, chargé d'évaluer les applications techniques et opérationnelles liées à l'infrastructure HAL, y compris l'introduction d'une nouvelle entreprise ferroviaire et de nouveau matériel roulant sur l'infrastructure HAL.

Le processus et le mandat du HRAP sont disponibles sur demande.

3.5 Règles opérationnelles

3.5.1 Déclaration d'accès technique

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

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

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

[Déclaration d'accès technique 2025](#)

[Déclaration d'accès technique 2026](#)

3.5.2 Déclaration de capacité-cadre

HAL publie chaque année une déclaration de capacité-cadre. L'objectif de cette déclaration est d'apporter clarté et transparence sur les droits d'accès dans le cadre des TAC et sur la probabilité que les demandes de capacité soient acceptées.

La déclaration de capacité-cadre de Heathrow Rail est disponible sur le site Web de Heathrow Rail Regulation : [Déclaration de capacité-cadre de Heathrow](#).

3.5.3 Règles de planification des horaires

HAL, en consultation avec toutes les entreprises ferroviaires concernées et dans le but d'atteindre un équilibre optimal entre la disponibilité de l'accès et la fiabilité des performances du service, élaborera les règles de planification des horaires applicables à l'infrastructure HAL.

Les règles de planification des horaires régissent les horaires standard entre les gares et les jonctions, ainsi que d'autres questions permettant de planifier les trains dans l'horaire de service sur l'infrastructure HAL.

Les règles définitives de planification des horaires seront publiées avec les informations relatives aux appels d'offres pour les horaires avant le début de la période de développement des horaires, en prévision de la date de changement de principe pertinente, et resteront en vigueur pendant 12 mois.

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

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

[Règles de planification des horaires 2025](#)

[Règles de planification des horaires 2026](#)

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

Le code d'exploitation ferroviaire approuvé par l'industrie, intégré à la section H du code de réseau HAL, couvre les procédures opérationnelles, les plans d'urgence et les dispositifs de contrôle requis en cas d'événements « hors cours ». Le plan d'urgence de Heathrow (le « HEP ») décrit les dispositions spécifiques à l'infrastructure HAL et relatives aux interfaces entre l'infrastructure HAL et l'aéroport de Heathrow. Le code d'exploitation ferroviaire et les dispositifs du HEP ont pour objectif commun de maintenir l'exploitation des services ferroviaires sur l'infrastructure HAL conformément à l'horaire de service, ainsi que, si nécessaire, de rétablir l'exploitation conformément à l'horaire de service, en tenant compte (i) des besoins des passagers, (ii) des intérêts de la sûreté et de la sécurité, (iii) de l'exploitation efficace et économique de l'infrastructure HAL et des trains qui y circulent, et (iv) des critères publiés par l'ORR.

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

- une procédure de notification et de communication relative aux événements perturbateurs et/ou aux événements perturbateurs raisonnablement prévisibles ;
- les politiques ferroviaires ;
- les procédures d'horaires d'urgence en cas de perturbation prolongée ;
- les dispositions prises pour dégager les voies bloquées et venir en aide aux trains en panne ; et
- les interfaces entre l'infrastructure HAL et l'aéroport d'Heathrow.

3.5.4 Normes et règles ferroviaires de Heathrow

Toutes les normes Network Rail applicables sont respectées en ce qui concerne l'infrastructure HAL et doivent être respectées conjointement avec les exigences SMS HAL et les spécifications techniques. HAL exploite et met en œuvre un SMS, conforme aux exigences du ROGS, dans le cadre de ses autorisations de sécurité. Les exigences du SMS s'appliquent à toutes les activités de HAL et à celles de ses sous-traitants. En outre, les processus de gestion de la

sécurité de l'aéroport d'Heathrow complètent et soutiennent le SMS de HAL, et les exigences de ces processus éclairent et guident les activités formelles de gestion des interfaces.

4 Allocation des capacités

4.1 Introduction

HAL est responsable de l'allocation des capacités par l'octroi de TAC et sera chargé de tous les aspects du processus d'allocation, y compris la vérification que le demandeur respecte toutes les exigences techniques, opérationnelles et de sécurité nationales applicables.

4.2 Description du processus de programmation

Le processus de programmation (régis par la partie D du code de réseau HAL) est ouvert à toute personne qui fait partie du code de réseau HAL en vertu d'un accord TAC conclu avec HAL, ou à toute personne qui propose de bonne foi de conclure un tel accord TAC et qui a accepté d'être liée par la partie D.

À la demande d'une entreprise ferroviaire actuelle ou potentielle, HAL fournira des conseils sur la probabilité de disponibilité des voies ferroviaires sur l'infrastructure HAL. Ces conseils seront basés sur l'horaire en vigueur à ce moment-là. Si ces voies ferroviaires sont disponibles ou susceptibles de le devenir, HAL guidera l'entreprise ferroviaire tout au long du processus d'établissement des horaires et de l'accord/coordination avec Network Rail.

4.3 Sous-traitance

HAL a sous-traité les responsabilités liées à la gestion du processus de programmation des horaires pour l'infrastructure HAL (telles que les responsabilités liées à l'attribution des voies, à la coordination et à la validation des horaires) à Network Rail, comme décrit dans les parties pertinentes du code de réseau HAL. Ces responsabilités sont assumées par Network Rail sous les instructions de HAL. L'accès à l'infrastructure HAL nécessite l'entrée dans le réseau ferroviaire britannique élargi. Par conséquent, les demandeurs d'accès doivent non seulement solliciter des droits auprès de HAL, mais également auprès de Network Rail. Pour simplifier, le calendrier des demandes d'accès à l'infrastructure HAL reflète l'horaire utilisé sur le réseau ferroviaire britannique élargi. De plus amples détails sont fournis à l'annexe 1 de la partie D du code de réseau HAL.

Network Rail établit les horaires du réseau ferroviaire britannique élargi et de l'infrastructure HAL à l'aide du protocole standard Network Rail. Les demandes relatives aux horaires doivent être envoyées au service de production des horaires Network Rail à The Quadrant Milton Keynes.

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

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

La partie D du code de réseau HAL est disponible sur le site web de Heathrow Rail :

[Code de réseau HAL](#)

4.4 Élaboration des horaires

4.4.1 Processus de coordination

Conformément à ses obligations en vertu de la réglementation, les procédures de HAL pour traiter les demandes d'attribution de capacité (y compris les demandes ponctuelles) sont conçues pour garantir que toutes les entreprises ferroviaires actuelles et potentielles sont traitées de manière équitable et non discriminatoire.

Le cas échéant, HAL diffuse des plans détaillés couvrant la mise en œuvre des programmes d'entretien et de renouvellement à ses titulaires de droits d'accès et les met à la disposition de tout nouveau demandeur d'accès qui en fait la demande. Les titulaires de droits d'accès sont tenus de faire une

déclaration officielle de leurs aspirations en matière de voies ferroviaires fournies dans le cadre de leurs TAC. Conformément à l'annexe 4, paragraphe 2(1) du règlement, les décisions relatives aux horaires ne seront pas prises avant la fin de la période de consultation correspondante. L'annexe 1 présente le calendrier du processus d'établissement des horaires. Le processus de programmation des horaires pour l'infrastructure HAL adopte le processus industriel de Network Rail afin de permettre l'alignement des voies ferroviaires avec les services des lignes principales. Les entreprises ferroviaires soumissionneront pour des voies dans le cadre d'un processus unique auprès de Network Rail, tant pour le réseau ferroviaire britannique élargi que pour l'infrastructure HAL, comme si l'infrastructure HAL et le réseau ferroviaire britannique élargi ne faisaient qu'un.

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

- l'horaire de travail et ses modifications ;
- l'annexe sectionnelle ;
- les avis d'exploitation hebdomadaires ;
- le code d'exactitude des données de performance ;
- le guide d'attribution des retards ;
- le code d'exploitation ferroviaire ; et
- le code des systèmes ferroviaires.

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

- la déclaration d'accès technique ; et
- les règles de programmation des horaires.

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

[Déclaration d'accès technique 2025](#)

[Déclaration d'accès technique 2026](#)

[Règles de programmation des horaires 2025](#)

[Règles de programmation des horaires 2026](#)

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

4.4.2 Demandes ponctuelles

En plus de faire une demande de voie conformément au processus annuel de programmation horaire, le demandeur potentiel peut soumettre des demandes de modification ponctuelle pour des voies ferroviaires individuelles à Network Rail au nom de HAL. HAL ou Network Rail répondra dans les plus brefs délais, et toujours dans les cinq jours ouvrables suivant la réception de la demande.

Les demandes effectuées plus de deux jours avant la date prévue pour la circulation du train seront traitées dans le cadre des dispositions de programmation à court terme prévues par le processus industriel de Network Rail. Toute demande effectuée le jour même de la circulation ou les deux jours précédents sera traitée par l'équipe de contrôle de Network Rail.

4.4.3 Options d'accès futures

Un contrat TAC distinct, appelé « option d'accès », doit être conclu avec HAL lorsque le demandeur souhaite exploiter des trains nécessitant des améliorations spécifiques de l'infrastructure HAL et pour lesquels il prévoit de réaliser des investissements importants. L'activation du contrat sera subordonnée à la réalisation des investissements et des travaux.

4.4.4 Résolution des litiges en matière d'accès

Comme décrit dans la procédure d'appel à la section 1.3.3 ci-dessus, tout litige concernant les questions d'horaires sera traité conformément à la procédure décrite au chapitre H du règlement. Les litiges non liés aux horaires sont gérés selon la procédure décrite à la section 1.3.3.

Si les offres des entreprises ferroviaires donnent lieu à des litiges concernant les voies, ceux-ci seront soulevés par l'entreprise ferroviaire auprès de Network Rail, qui informera HAL du litige. Il incombe à HAL de répondre à ces litiges conformément à la procédure prévue dans le code de réseau HAL.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire soumissionne et que l'accès n'est pas disponible, Network Rail informera HAL de l'indisponibilité de l'accès et HAL en informera l'entreprise ferroviaire concernée.

Pour plus de détails, veuillez vous reporter à l'annexe 1 du code de réseau HAL intitulée « Règles de résolution des litiges en matière d'accès », disponible sur le site web de HAL :

[Code de réseau HAL](#)

4.5 Approche en matière de gestion des capacités

Afin de déterminer comment répartir les capacités de manière équitable et non discriminatoire, HAL appliquera la procédure décrite dans la partie D du code de réseau HAL, y compris tout ou partie des critères de décision. Les critères de décision définissent l'objectif que HAL doit s'efforcer d'atteindre et les considérations dont elle doit tenir compte lors de l'attribution des capacités sur l'infrastructure HAL. Les critères de décision figurent dans la partie D du code de réseau HAL, accessible via le lien fourni à la section 4.3 ci-dessus.

4.6 Infrastructure saturée

La réglementation exige que HAL déclare comme saturées les zones de son réseau où, après coordination des demandes de capacité et consultation des demandeurs, il n'est pas possible de satisfaire toutes les demandes d'accès. HAL ne déclare actuellement aucune partie de son infrastructure comme saturée.

Si tout ou partie de l'infrastructure HAL venait à être saturée, HAL suivrait la procédure prévue à l'article 26 du règlement pour gérer la saturation. Cette procédure comprend l'identification des zones/périodes de saturation, l'analyse des capacités, l'étude des options possibles avec un plan d'amélioration des capacités et la consultation de toutes les parties concernées.

Si l'infrastructure HAL est déclarée saturée, HAL s'attend à collaborer avec chaque entreprise ferroviaire pour toutes les questions relatives à la saturation et/ou à la capacité. Si une partie de l'infrastructure HAL est déclarée saturée, HAL peut, conformément au règlement, imposer une redevance supplémentaire afin de refléter la rareté de la capacité pendant les périodes de saturation déclarées. Voir la section 6.7 ci-dessous.

À l'exception des quais supplémentaires du terminal 5, il n'est pas possible d'augmenter la capacité au-delà de l'état « tel que construit » de l'infrastructure HAL.

Pour plus de détails, veuillez vous reporter au code réseau HAL disponible sur le site Web HAL :

[Code réseau HAL](#)

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

HAL est responsable de l'attribution des capacités pour la maintenance, les renouvellements et les améliorations, et chaque exemple de ces travaux dans une période donnée d'élaboration des horaires sera publié chaque année dans le cadre de la déclaration d'accès technique correspondante. Les capacités requises pour ces travaux seront également précisées dans la déclaration d'accès technique et gérées dans le cadre du processus de planification des trains. La maintenance des itinéraires est limitée aux périodes où aucun service régulier n'est prévu ou à celles convenues par toutes les parties.

En cas de restriction de capacité résultant de travaux de maintenance, de rénovation ou d'amélioration pendant une période où un service régulier est prévu, HAL attribuera la capacité de

manière équitable et non discriminatoire et appliquera les critères de priorité énoncés à la condition D4.2 du code de réseau HAL.

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

[Déclaration d'accès technique 2025](#)

[Déclaration d'accès technique 2026](#)

Les coordonnées de HAL sont indiquées à la section 1.7 ci-dessus si vous souhaitez obtenir de plus amples informations sur le processus d'élaboration des horaires.

4.8 Non-utilisation / Annulation

La partie J du code de réseau HAL prévoit un moyen de résilier les droits d'accès dans le cas où une entreprise ferroviaire ne les utilise pas (sauf pour des raisons non économiques indépendantes de la volonté de l'entreprise ferroviaire concernée). Cela inclut la condition J4 : Non-utilisation et le paragraphe 4.2 Quota d'utilisation et période d'e d'utilisation :

[Code de réseau HAL](#)

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

4.9 Mesures spéciales en cas de perturbation

4.9.1 Principes

En cas d'événement perturbateur, Network Rail, en collaboration avec HAL, est chargé de décider des mesures appropriées à prendre pour rétablir l'horaire de travail dès que cela est raisonnablement possible. Ces mesures sont définies dans les plans d'urgence convenus et dans le code d'exploitation ferroviaire figurant dans la partie H du code de réseau HAL. Network Rail assumera la responsabilité de la régulation des trains afin de minimiser les retards, conformément aux pratiques standard du secteur. Les entreprises ferroviaires sont tenues de coopérer à ces mesures, qui peuvent inclure la mise à disposition de traction et de personnel de bord pour dégager la ligne.

4.9.2 Régulation opérationnelle

Network Rail, agissant au nom de HAL, élabore et maintient des politiques de régulation ferroviaire afin de fournir un cadre permettant aux signaleurs de prendre des décisions de régulation de manière équitable, cohérente et dans le meilleur intérêt de toutes les entreprises ferroviaires et de leurs passagers, dans la mesure où cela est raisonnablement possible.

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

5 Services et frais

5.1 Introduction

Le règlement accorde aux demandeurs le droit à un ensemble de services ferroviaires fournis par HAL. Le règlement crée une présomption d'accès et accorde à tout demandeur le droit de solliciter l'accès à une gamme de services et d'installations pour exploiter des services ferroviaires.

Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de fournir : (a) le guichet unique minimal ; (b) l'accès aux voies et aux installations de service ; et (c) des services. Ces éléments sont examinés plus en détail dans la suite de la présente section 5.

5.2 Offre minimale d'accès

Le paquet d'accès minimal comprend :

- le traitement des demandes de capacité d'infrastructure ; et
- le droit d'utiliser cette capacité telle qu'elle est accordée et, en particulier :
 - le droit d'utiliser les voies, les aiguillages et les jonctions nécessaires pour exploiter cette capacité ;
 - le contrôle des trains, y compris la signalisation, la régulation des trains, la répartition, la communication et la fourniture d'informations sur les mouvements des trains ; et
 - toutes les autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel la capacité a été accordée.

5.3 Accès aux installations de service et fourniture de services

5.3.1 Description des installations de service (gares HAL)

L'étendue de la plupart des installations fournies dans les gares HAL (terminaux 2 et 3, terminal 4 et terminal 5 de Heathrow) est déterminée par HAL. Vous trouverez des informations détaillées sur les installations de ces gares sur le site web de National Rail :

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

HAL entretient les actifs situés dans les gares ferroviaires des terminaux 2 et 3, du terminal 4 et du terminal 5. La sécurité opérationnelle et la gestion des gares, ainsi que leur accès, sont gérés par HAL.

Les détails décrivant les conditions requises pour les demandes d'accès sont inclus dans le document relatif aux dispositions relatives aux permis d'accès au site HAL, disponible sur demande. L'accès n'est accordé qu'avec le permis correspondant et délivré à condition que les conditions requises dans ce permis soient remplies. La gestion des permis est assurée sur place par le HRCR.

L'accès aux gares HAL est contrôlé par des portes situées aux entrées principales et sécurisé par des portillons automatiques. Ceux-ci sont situés au niveau des quais dans les gares des terminaux 4 et 5 et au niveau du hall dans la gare CTA.

L'accès aux quais se fait par des ascenseurs et des escaliers roulants. Toutes les zones sont non-fumeurs et cette politique est renforcée par des panneaux, la présence du personnel et la vidéosurveillance. Des barrières sont en place pour empêcher les chariots à bagages des passagers d'être amenés sur les quais de la gare.

La conception des quais comprend des bandes tactiles permettant aux passagers malvoyants d'évaluer la proximité du bord du quai. Les dégagements au bord des quais font l'objet d'une dérogation aux normes ferroviaires afin de réduire au minimum l'espace entre le quai et les marchepieds du train, d'une hauteur de 1 100 mm. Des dispositifs de comblement des espaces entre le quai et le train ont été installés afin de réduire le risque d'accidents pour les passagers. Il convient de noter que ces dispositifs auront un impact sur l'interface entre le quai et le train lors de l'introduction de nouveau matériel roulant.

Des armoires contenant du matériel de secours sont installées dans tous les halls de la gare. Elles contiennent des téléphones d'urgence, des bouches d'incendie, des dévidoirs, des extincteurs portatifs et du matériel de secours. L'éclairage de la gare est alimenté par deux sources indépendantes.

Des systèmes sont en place pour garantir la propreté des gares et l'absence de déchets. Toutes les salles de stockage sont verrouillées et leur accès est restreint. Le stockage des produits de nettoyage et d'entretien est strictement contrôlé.

Le complexe de la station CTA comprend deux tunnels de quai séparés par un tunnel central d'une longueur de 204 m. L'accès et la sortie se font à chaque extrémité de la station par des escaliers fixes, des couloirs, des passages souterrains, des ascenseurs ou des escaliers roulants vers les terminaux 2 et 3. Un puits d'intervention des services d'urgence est prévu, qui comprend

un ascenseur dédié à la lutte contre l'incendie et un escalier d'intervention, qui sert également d'escalier de secours. Des escaliers de secours supplémentaires sont prévus à l'extrémité nord de la gare et à deux points intermédiaires le long de la gare. L'accès pour les véhicules d'urgence est assuré au niveau des puits d'intervention et de toutes les issues de secours.

La gare du terminal 4 se compose de deux tunnels de quais, d'une longueur respective de 201 m (quai 1) et 209 m (quai 2), séparés sur une partie de leur longueur par un tunnel de hall. L'accès et la sortie se font par l'extrémité nord de la station, via des escaliers fixes, des couloirs, des passages souterrains ou des escaliers roulants. Des passages transversaux à l'extrémité nord permettent d'accéder aux quais et au hall. Des ascenseurs relient le hall de la station aux arrivées et aux départs du terminal 4. Les escaliers roulants relient les arrivées du terminal 4 via un hall séparé. Un puits d'intervention des services d'urgence est prévu, qui comprend un ascenseur dédié à la lutte contre l'incendie et un escalier d'intervention, qui sert également d'escalier de secours. Des escaliers de secours sont également prévus à un point intermédiaire le long de la gare. Des passages transversaux d'évacuation permettent d'accéder aux quais et aux escaliers de secours. L'accès pour les véhicules d'urgence est prévu au niveau des puits d'intervention et de toutes les issues de secours.

La gare du terminal 5 se compose de deux tunnels de quais, situés dans le hall de la gare et séparés par le hall de la gare, avec une longueur de quai utilisable de 217 m. En outre, il existe une gare LUL séparée, composée de deux tunnels de quais dans le hall de la gare. Cette opération est entièrement séparée par des panneaux en verre renforcé et en béton de la gare du terminal 5 gérée par HAL. Le hall de la gare est construit entre le parking principal du terminal 5 et le terminal 5 lui-même. L'accès et la sortie des stations LUL et de la ligne principale se font par des points d'accès séparés au sein du Terminal 5. La gare du Terminal 5 est composée de quatre niveaux : les quais, la mezzanine, les arrivées et les départs. La mezzanine abrite des locaux techniques, des bureaux et les systèmes de gestion de la gare.

L'accès et la sortie du hall de la gare du Terminal 5 se font par un noyau central de circulation verticale composé de quatre ascenseurs desservant les arrivées et les départs et d'un autre itinéraire avec des escaliers roulants. Les quais sont séparés du hall principal par des panneaux de verre renforcé avec des points d'accès dédiés aux extrémités est et ouest du hall principal. Des issues de secours sont prévues à trois endroits du hall. La sortie s'effectue par des escaliers fixes menant à des lieux de sécurité désignés au sein du complexe du terminal 5. Les ascenseurs pour passagers sont utilisés comme moyens d'évacuation pour les personnes à mobilité réduite et comme accès pour les services d'urgence sous contrôle par clé. L'accès des véhicules se fait par la voie de service de Wellington Road et est une zone réglementée dont l'accès est réservé aux personnes disposant d'une habilitation de sécurité.

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

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

La fourniture et le paiement de l'énergie consommée pour la traction sur l'infrastructure HAL seront régis par un accord tripartite distinct entre l'entreprise ferroviaire concernée, Network Rail et HAL (« accord tripartite EC4T ») et sont exclus des redevances d'accès à la voie et des redevances de gare décrites à la section 6 ci-dessous.

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

5.3.3 Installations de ravitaillement

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.3.4 Gares voyageurs, bâtiments et autres installations

Veuillez vous reporter à la section 3 ci-dessus.

5.3.5 Terminaux de fret et gares de triage

Non pertinent avec l'infrastructure HAL.

5.3.6 Installations de formation des trains

Non pertinent avec l'infrastructure HAL.

5.3.7 Voies de garage

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.3.8 Installations de maintenance et autres installations techniques

Non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4 Services supplémentaires

5.4.1 Courant de traction

Comme décrit dans la section 5.3.2 ci-dessus.

5.4.2 Approvisionnement en carburant

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.3 Services pour les trains

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.4 Mancœuvres et autres services

Service non pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.5 Services pour les transports exceptionnels et les marchandises dangereuses

Ce service n'est pas pertinent pour l'infrastructure HAL.

5.4.6 Tout autre service supplémentaire

Non fournis par HAL.

5.5 Services auxiliaires

Aucune disposition n'est prévue pour les services auxiliaires. Pour toute demande supplémentaire, veuillez contacter HAL à l'adresse indiquée à la section 1.7 ci-dessus.

6 Frais

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

La réglementation établit un cadre général de tarification. Le cas échéant, et sous réserve du cadre de tarification convenu avec l'ORR, HAL s'efforcera de déterminer les frais d'utilisation de l'infrastructure HAL en se référant à ce cadre de tarification. Les frais liés à l'électricité de traction sont régis et gérés par Network Rail.

6.1 Principes de tarification

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

Les redevances d'accès sont fixées sur la base prévue dans le paquet d'accès minimal (voir section 5.2 ci-

dessus) et dans la réglementation. Elles comprennent les redevances d'accès aux voies, les redevances de gare et les redevances pour services supplémentaires.

Les redevances d'accès aux voies sont fixées au coût directement lié à l'exploitation des services ferroviaires, de sorte que, dans des conditions commerciales normales et sur une période raisonnable, HAL ne subisse ni perte financière nette ni gain financier net du fait de l'exploitation de ses infrastructures. Afin de récupérer intégralement les coûts supportés par HAL, avec l'accord de l'ORR, HAL récupérera les coûts qui ne sont pas directement liés à l'exploitation des services ferroviaires au moyen d'une majoration qui ne sera appliquée qu'aux segments du marché jugés par l'ORR comme étant en mesure de supporter ce coût, conformément au paragraphe 2 de l'annexe 3 du règlement. La liste des segments de marché soumis à la majoration est la suivante :

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

HAL publie séparément, sur une base annuelle, une liste de prix qui fixe le niveau maximal des redevances qui seront perçues par HAL pour les services, ces coûts étant soumis à une période de consultation de 60 jours avec les entreprises ferroviaires avant leur publication. La liste actuelle de prix est disponible sur le site web Heathrow – Rail Regulation :

[Liste des prix d'accès aux voies de HAL pour 2025 - dix trains par heure](#)

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

HAL, en tant que propriétaire de l'infrastructure, a procédé à une répartition des coûts pour chaque élément de dépense qu'elle prévoit raisonnablement d'engager au cours de la période de facturation.

Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés sur la base du profil historique des dépenses, en tenant compte des normes de service et de performance requises.

Conformément aux pratiques du secteur, HAL a adopté une approche de modélisation des coûts d'ingénierie basée sur un modèle de projection ascendant, conformément aux plans de gestion des actifs, afin de calculer les coûts de renouvellement. Ces coûts ont été projetés jusqu'en 2049 à l'aide de l'approche standard de gestion des actifs, qui prend en compte, entre autres facteurs, les performances actuelles des actifs, leur durée de vie technique restante et l'utilisation future des infrastructures de HAL. Un coût moyen de renouvellement pour chaque système d'actif a ensuite été utilisé pour calculer les redevances d'accès aux voies.

HAL procédera à une révision contractuelle (ajustement à la hausse ou à la baisse) via le TAC et le SAC des redevances fixes d'accès aux voies (voir section 6.4.2 ci-dessous) et des redevances à long terme pour les gares (voir section 6.5.1 ci-dessous) tous les cinq ans ou, si cela intervient plus tôt, à la fin du contrat d'accès concerné. La prochaine date de révision est fixée à 2028. L'ajustement réel à la hausse ou à la baisse permettra de s'assurer que tout déficit ou excédent de recouvrement est ajusté afin que HAL et l'entreprise ferroviaire ne subissent pas d'impact négatif résultant de modifications des dépenses prévues pour le renouvellement et l'amélioration en raison de circonstances imprévues.

L'ajustement réel à la hausse ou à la baisse tiendra compte de :

- la différence entre les dépenses de renouvellement prévues et réelles ;
- la différence entre les dépenses d'amélioration prévues et réelles et le rendement associé ; et
- la valeur temporelle de l'argent.

6.3 Méthodologie de calcul des redevances d'accès

HAL a élaboré son régime de tarification d'accès afin de se conformer aux principes de reflet des coûts définis par le règlement et par le règlement d'exécution 2015/909 de la Commission européenne (tel que modifié et repris dans la législation nationale). HAL s'est également efforcé de s'aligner sur les pratiques du secteur, principalement Network Rail, HS1 et la section centrale d'exploitation de la ligne Elizabeth, dont le gestionnaire d'infrastructure est Rail for London Limited (une filiale de Transport for London).

Un résumé des étapes à suivre est présenté ci-dessous.

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

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

- section de voie :
 - jonction de l'aéroport à la gare CTA ;
 - de la gare CTA à la gare du terminal 5 ; et
 - de la gare CTA à la gare du terminal 4 ; et
- gare :
 - Station CTA ;
 - Station Terminal 4 ; et
 - Station Terminal 5.

Par exemple :

Élément de coût	Emplacement	Base de répartition
Entretien des aiguillages	CTA vers le terminal 4 et CTA vers le terminal 5	Nombre et emplacement des commutateurs
Coûts d'inspection des infrastructures	Toutes les sections de voie	Longueur des voies

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

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

Par exemple :

Poste de coût	Emplacement	Nature
Entretien des aiguillages	CTA vers le terminal 4 et CTA vers le terminal 5	Coûts directs
Coût d'inspection des infrastructures	Toutes les sections de voie	Fixe

Étape 3) HAL a identifié le facteur déterminant pour chaque coût. L'attribution des coûts directement engagés à leurs facteurs déterminants à court terme et des autres coûts (fixes ou liés à la capacité) à leurs facteurs déterminants à long terme a permis de répartir les coûts de manière appropriée entre les utilisateurs du réseau. Les facteurs déterminants identifiés sont les suivants :

- les mouvements des trains ; et
- le type de train (poids du train).

Par exemple :

Poste de coût	Emplacement	Nature	Conducteur
Entretien des aiguillages	Station CTA vers la station du terminal 4 et station CTA vers la station du terminal 5	Directement engagés	Type de train (poids du train)
Coûts d'inspection des infrastructures	Toutes les sections de voie	Fixe	Mouvements des trains

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

Après avoir classé les coûts en fonction de leur emplacement, de leur nature et de leur facteur déterminant, et après avoir réparti les coûts identifiés, les étapes suivantes de l'exercice ont consisté à calculer les coûts unitaires et à les convertir en frais pour des parties spécifiques du réseau.

Étape 5) Chaque coût a été divisé par la valeur de son principal facteur déterminant, à savoir les mouvements des trains ou le type de train, afin de calculer un coût unitaire pour chaque élément/facteur.

Par exemple :

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

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

Par exemple, pour la voie reliant la station CTA à la station du terminal 4 :

Emplacement	Nature	Facteur	Coûts unitaires totaux
Voie reliant la station CTA à la station Terminal 4	Coûts directs	Mouvements des trains	Coûts unitaires liés aux mouvements des trains
	Frais fixes (c'est-à-dire non directement engagés)	Mouvements des trains	Coûts unitaires liés aux mouvements des trains
	Directement engagés	Type de train (poids du train)	Coûts unitaires liés au poids du train
	Fixe (c'est-à-dire non directement engagé)	Type de train (poids du train)	Coûts unitaires liés au poids du train

Étape 7) La dernière étape consiste à convertir les coûts en redevances. Cette conversion est effectuée en fonction de la nature et de la localisation des coûts, conformément aux directives de l'ORR. Les sections suivantes fournissent plus de détails sur les redevances d'accès aux voies, d'accès aux gares et autres.

6.4 Redevances d'accès aux voies

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

- Redevance d'utilisation variable ; et
- Redevance d'accès fixe aux voies.

Vous trouverez plus de détails sur les redevances d'accès aux voies dans la section 6.6 ci-dessous.

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

Emplacement	Directement encourus	Fixe (c'est-à-dire non directement encouru)
Voie – Jonction de l'aéroport à la station CTA	Frais d'utilisation variables	Frais fixes d'accès à la voie
Voie – De la station CTA à la station Terminal 4	Frais d'utilisation variables	Frais fixes d'accès à la voie
Voie – Station CTA à station Terminal 5	Frais d'utilisation variables	Frais fixes d'accès à la voie

6.4.1 Frais d'utilisation variables

Cette redevance est définie afin de recouvrir tous les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement directement liés à l'exploitation d'un service ferroviaire. Comme décrit dans la section consacrée à la méthodologie, la redevance d'utilisation variable payable par chaque train circulant sur le réseau varie en fonction de la partie du réseau sur laquelle il circule et du facteur de coût correspondant.

HAL applique la redevance d'utilisation variable sur la base du mouvement de chaque train.

6.4.2 Redevance fixe d'accès aux voies

Cette redevance est définie afin de recouvrir les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement qui ne varient pas en fonction de l'exploitation d'un service ferroviaire (coûts non directement engagés). Comme décrit dans la section consacrée à la méthodologie, la redevance fixe d'accès à la voie ferrée payable par chaque opérateur ferroviaire varierait en fonction de la partie du réseau qu'il exploite, du nombre prévu de trains et du poids des trains utilisés.

HAL applique la redevance fixe d'accès à la voie sur la base du nombre de mouvements de trains.

Le recouvrement de ces frais se fera sous forme de majoration et sera soumis à l'approbation de l'ORR. Il ne sera appliqué qu'aux segments du marché jugés par l'ORR capables d'en supporter le coût, conformément au paragraphe 2 de l'annexe 3 du règlement. La liste des segments de marché soumis à la majoration est la suivante :

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

6.5 Frais d'accès aux gares

Outre les redevances d'accès aux voies, le règlement prévoit des droits d'accès aux installations et à la fourniture de services, comme indiqué à la section 5.3 ci-dessus. Dans le cas de HAL, les seules redevances pertinentes sous cette rubrique concernent les gares voyageurs (l'électricité de traction est traitée séparément).

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

Les redevances d'accès aux gares utilisent également la même méthodologie que les redevances d'accès aux voies. HAL a ventilé les dépenses en fonction de l'emplacement spécifique sur l'infrastructure HAL. Pour les redevances d'accès aux gares, ces dépenses comprennent les dépenses admissibles et les renouvellements aux gares CTA, Terminal 4 et Terminal 5. Dans les cas où le coût est réparti entre plusieurs gares, la répartition indique toutes les gares concernées et la répartition des coûts est effectuée en fonction de la taille des gares.

Poste de coût	Emplacement	Base de répartition
Conduites d'eau et drainage	Station CTA	N/A
Conduite sans passager	Stations CTA et Terminal 4	Taille de la station
Conduite sans passager	Station Terminal 5	N/A
Entretien des installations	CTA, stations Terminal 4 et Terminal 5	Taille de la station
Entretien du système d'incendie	CTA, stations Terminal 4 et Terminal 5	Taille de la station

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

Poste de coût	Emplacement	Catégorie
Conduites d'eau et drainage	Station CTA	Basé sur la capacité
Conduite sans passager	Stations CTA et Terminal 4	Basé sur la capacité
Conduite sans passager	Station Terminal 5	Basé sur la capacité
Entretien des installations	CTA, stations des terminaux 4 et 5	Basé sur la capacité
Maintenance du système d'incendie	CTA, stations Terminal 4 et Terminal 5	Basé sur la capacité

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

Poste de coût	Emplacement	Facteur de coût pour le prix unitaire
Conduites d'eau et drainage	Station CTA	Mouvements des trains
Conduite sans passager	Stations CTA et Terminal 4	Mouvements des trains
Conduite sans passager	Station terminal 5	Mouvements des trains
Maintenance des installations	CTA, stations Terminal 4 et Terminal 5	Mouvements des trains
Maintenance du système d'incendie	CTA, stations Terminal 4 et Terminal 5	Mouvements des trains

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

Chaque coût a été divisé par la valeur de son principal facteur déterminant, à savoir les mouvements des trains ou le type de train, afin de calculer un coût unitaire pour chaque élément/facteur.

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

La dernière étape de l'exercice consiste à convertir les coûts en redevances. Cela se fait en fonction de la nature et de la localisation des coûts, et conformément aux directives de l'ORR.

En vertu de la réglementation, HAL peut récupérer les coûts liés aux gares voyageurs et applique les redevances suivantes :

- Redevance à long terme pour les gares
- Dépenses admissibles (QX) Ces frais sont décrits ci-dessous.

6.5.1 Redevance à long terme pour les gares

Cette redevance est définie afin de recouvrir les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement qui ne varient pas en fonction de l'exploitation d'un service ferroviaire. Cette redevance est analogue à la redevance fixe d'accès aux voies, mais elle concerne les coûts engagés dans les gares. Comme décrit dans la section consacrée à la méthodologie, la redevance à long terme pour les gares payable par chaque entreprise ferroviaire varierait en fonction de la gare utilisée et du nombre de trains prévu.

HAL applique la redevance à long terme par mouvement de train.

6.5.2 Dépenses admissibles pour les gares

Les dépenses admissibles couvrent les coûts d'exploitation des équipements communs des stations CTA, Terminal 4 et Terminal 5. Cela comprend les coûts liés au nettoyage des stations, à la collecte et à l'élimination des déchets et à la mise à disposition de personnel. Elles se composent d'un élément fixe pour la période de facturation et d'un élément correspondant aux frais de gestion,

qui est prélevé sous forme de pourcentage des dépenses admissibles fixes et couvre les coûts centraux indirects et les frais généraux liés à l'exploitation des stations HAL. Les frais de gestion des dépenses admissibles comprennent également une composante bénéficiaire qui vise à couvrir le risque lié à la fourniture de services « QXables » à durée déterminée.

6.6 Dispositions générales relatives aux redevances d'accès aux voies et aux redevances d'accès aux gares

À la suite de l'application de la méthodologie décrite ci-dessus, la liste des prix publiée sur le site web présente les redevances d'accès aux voies et aux gares applicables pour la période de facturation (sous réserve de l'indexation sur l'IPC et des événements de révision des redevances). Les redevances seront appliquées de manière égale et non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires dans tous les segments de marché concernés, conformément à la réglementation. Nos listes de prix actuelles sont les suivantes :

[Liste des prix d'accès aux voies HAL 2025 - dix trains par heure](#)

6.6.1 Modifications des redevances

Les frais sont fixes pour la période de facturation. Cependant, HAL peut revoir les frais en cas de « changements de circonstances » tels que :

- des changements dans l'utilisation (nombre de places dans les trains) supérieurs ou inférieurs à 5 % ;
- un changement dans la législation ou la réglementation ou une décision réglementaire (y compris la révision par l'ORR des frais de HAL et l'approbation des majorations conformément au paragraphe 2 de l'annexe 3 du règlement) ; et
- un mécanisme général de révision « fourre-tout » soumis à l'accord de HAL et de toutes les entreprises ferroviaires.

Tout réexamen à la suite d'un tel événement comprendra une période de consultation avec les bénéficiaires et les parties intéressées, les redevances définitives devant être publiées par HAL au moins 60 jours avant leur mise en œuvre, comme le prévoient le TAC et le SAC.

6.6.2 IPC

Pendant la période de tarification, les redevances seront modifiées le 1er janvier de chaque année afin de refléter l'inflation indexée sur l'IPC.

La dernière liste de prix HAL est disponible à l'adresse suivante :

[Liste des prix d'accès aux voies ferrées de HAL pour 2025 - dix trains par heure](#)

6.7 Tarif de congestion

Le paragraphe 1(8) de l'annexe 3 du règlement autorise un gestionnaire d'infrastructure à prélever une redevance afin de refléter la rareté de la capacité d'un segment identifiable de l'infrastructure pendant une période de congestion. Si, à un moment quelconque, l'infrastructure HAL devient congestionnée au sens de l'article 26 du règlement, le gestionnaire de l'infrastructure envisagera la possibilité d'organiser une enchère pour la capacité sur l'infrastructure HAL, ce qui pourrait donner lieu à une redevance de congestion.

6.8 Redevances d'électricité de traction (EC4T)

Le paiement de la consommation d'énergie pour l'alimentation électrique de traction sur l'infrastructure HAL (frais EC4T) est exclu des redevances d'accès aux voies et des redevances de gare payables respectivement au titre des TAC et des SAC. L'alimentation électrique de traction fournie par Network Rail est facturée dans le cadre de l'accord tripartite EC4T correspondant, Network Rail se chargeant de la facturation et du recouvrement des paiements pour le compte de HAL.

Les trains circulant sur l'infrastructure HAL tirent leur électricité de traction du système électrique aérien. L'électricité alimentant le système électrique aérien de l'infrastructure HAL est fournie par une station

d'alimentation appartenant à Network Rail, qui alimente également le réseau ferroviaire britannique au sens large.

La méthode de calcul et de paiement des redevances pour la consommation d'électricité de traction sur l'infrastructure HAL est conforme à la méthode utilisée par Network Rail pour le calcul et le paiement des redevances pour la consommation d'électricité de traction sur le réseau ferroviaire britannique au sens large.

Dans le cadre de l'accord tripartite EC4T, HAL, Network Rail et l'entreprise ferroviaire concernée ont donc convenu que les frais liés à la consommation d'électricité de traction sur l'infrastructure HAL seront gérés par Network Rail et seront calculés et payés conformément au cadre industriel applicable au réseau ferroviaire britannique élargi.

Les entreprises ferroviaires sont équipées de compteurs embarqués pour mesurer la consommation EC4T et sont facturées en conséquence par Network Rail.

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

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

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

À la fin de chaque exercice financier, Network Rail, au nom de HAL, procède à un rapprochement des volumes qui compare la consommation d'électricité estimée et la consommation réelle, toute augmentation ou diminution étant répercutée sur l'entreprise ferroviaire concernée.

Pour plus d'informations sur les frais d'électricité de traction, consultez les [règles relatives à l'électricité de traction \(networkrail.co.uk\)](#) et la page CP7 du site web de Network Rail :

[\(Frais d'accès CP7 - Network Rail\).](#)

Pour plus d'informations sur les réunions à bord des trains, consultez le site web de Network Rail :

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

6.9 Système de performance

Le règlement impose au gestionnaire de l'infrastructure de mettre en place un système de performance dans le cadre de son système de tarification. Ce système de performance doit être conçu de manière à inciter les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à minimiser les perturbations et à améliorer la performance du réseau ferroviaire.

Les détails du système de performance figurent dans la partie B du code de réseau HAL, disponible sur le site web Heathrow – Rail Regulation :

[Code de réseau HAL](#)

6.9.1 Annexe 8

L'annexe 8 du TAC définit un cadre dans lequel HAL verse des paiements à l'entreprise ferroviaire ou vice versa, lorsque la partie dont les performances sont insuffisantes cause des retards supérieurs à son indice de référence spécifié. Les paiements sont reçus lorsque les retards causés par une partie donnée sont inférieurs à l'indice de référence.

Le régime de performance a trois fonctions clés :

- réduire l'exposition des entreprises ferroviaires aux pertes résultant de retards et d'annulations indépendants de leur volonté, en les indemnisant pour les pertes subies en raison de ces retards. Cela réduit leur niveau de risque lié à l'exploitation et à l'investissement dans le secteur ;
- offrir à HAL des incitations financières pour réduire les retards qu'elle cause aux entreprises ferroviaires ; et

- fournir aux opérateurs des incitations financières pour réduire les retards qu'ils causent aux autres opérateurs.

Les paiements prévus à l'annexe 8 sont basés sur le retard attribué, les repères et les taux de paiement. Cela signifie que si une partie cause un retard supérieur à son repère, elle paie un montant égal au retard excédentaire multiplié par un taux de paiement. Les paiements sont déterminés selon une formule (au lieu d'exiger des parties qu'elles négocient les pertes réelles pour chaque retard), en fonction d'un taux de paiement et de la comparaison entre les performances réelles et le niveau de référence. Ce système de formule réduit les coûts administratifs et juridiques qui seraient engagés si les parties étaient tenues de présenter une réclamation pour chaque incident individuel.

6.9.2 Mesure

Les performances de l'infrastructure HAL sont enregistrées dans les systèmes de surveillance de Network Rail. Le processus d'enregistrement et de désignation des fautes restera en place et sera rapporté et géré au nom de HAL par Network Rail. Ce processus reflète la pratique générale actuelle dans l'ensemble du réseau ferroviaire britannique.

Les performances du service seront mesurées en termes de ponctualité par rapport à l'horaire publié. Lorsque tout retard est imputable à une entreprise ferroviaire, celle-ci devra verser une compensation à HAL pour ces retards et/ou annulations, afin que HAL puisse indemniser toute autre entreprise ferroviaire affectée par ces retards et/ou annulations.

6.9.3 Calcul

Les taux de paiement des entreprises ferroviaires seront calculés sur la base d'une estimation de l'impact des performances de l'entreprise ferroviaire concernée sur les autres entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure HAL, en tenant compte de la responsabilité de HAL envers ces entreprises. Les taux de paiement seront basés sur le nombre de minutes de retard x £ par minute / mouvement / temps de trajet, prélevés après 3 minutes de retard. Tout train retardé au-delà du service suivant sera considéré comme un service annulé aux fins de la détermination du taux de paiement et sera soumis à une taxe d'annulation équivalente à une redevance de mouvement supplémentaire. Les modifications apportées à cette méthodologie feront l'objet de propositions et de consultations dans le cadre de forums du secteur ferroviaire.

6.9.4 Restriction d'utilisation

Lorsque HAL prend possession de l'infrastructure HAL afin d'effectuer les travaux nécessaires (ce que l'on appelle une restriction d'utilisation), HAL indemnise les entreprises ferroviaires à un taux convenu dans le cadre du CTA concerné.

6.9.5 Variation des performances

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

6.9.6 Recalibrage et révision

Le programme de performance peut être révisé après un changement important ou si le régime du réseau ferroviaire britannique élargi est modifié de quelque manière que ce soit.

Annexe A

Calendrier des dates, processus d'établissement des horaires

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

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

Dates des changements d'horaires : 2026 – 2027

Année	Changement principal	Changement secondaire
2026	Dimanche 14 décembre 2025	Dimanche 17 mai 2026
2027	Dimanche 13 décembre 2026	Dimanche 16 mai 2027

Dates d'élaboration des horaires – Décembre 2026 Horaires

Dates d'élaboration des horaires	Changement principal	Modification secondaire
D73 - Notification officielle des dates du processus	18/07/2025	
Révision des règles de planification du calendrier		
D64 – Début de la consultation HAL sur les modifications proposées aux règles	19/09/2025	20/02/2026
D60 – Fin de la consultation HAL sur les modifications proposées aux règles	17/10/2025	20/03/2026
Règles relatives aux publications de planification	15/10/2025	14/05/2027
D59 – Publication du « projet de règles »	24/10/2025	27/03/2026
D54 – Réponses des opérateurs au « projet de règlement »	28/11/2025	01/05/2026
D54 à D44 – Révision HAL Réponses des opérateurs		
Règles relatives aux publications de planification	28/01/2026	14/05/2027
D44 – Publication des « règles définitives »	06/02/2026	10/07/2026
D41 – Fin de la période d'appel « Règles définitives »	27/02/2026	31/07/2026
Période de consultation initiale		
D64 – Publication du projet de calendrier des événements	19/09/2025	20/02/2026
D55 – Publication de la déclaration de capacité stratégique	21/11/2025	24/04/2026
D55 – Notification par les participants au TT des changements majeurs apportés au TT	21/11/2025	24/04/2026
D55 – Début de la période de consultation initiale	21/11/2025	24/04/2026
D54 – Publication du calendrier définitif des événements	28/11/2025	01/05/2026
D45 – NR doit fournir une copie du « calendrier de travail préliminaire »	30/01/2026	03/07/2026
D48 – Notification des voies internationales provisoires	09/01/2026	12/06/2026
D40 – Date de priorité	06/03/2026	07/08/2026
Période de préparation du calendrier		
D37 - Groupe d'évaluation des risques liés aux modifications du calendrier	27/03/2026	28/08/2026
D40 – Début de la période de préparation des horaires	06/03/2026	07/08/2026
D32 - Groupe d'assurance des modifications d'horaires	01/05/2026	02/10/2026
D26 - NR publie le nouvel horaire de travail TT	12/06/2026	13/11/2026

Nouveau WTT et fichiers système associés disponibles pour ATOC	12/06/2026	13/11/2026
Réponses des opérateurs au nouveau WTT	26/06/2026	27/11/2026
D22 – Fin de la période d'appel « Nouvel horaire de travail »	10/07/2026	11/12/2026
D19 – Fin du processus d'information sur le calendrier	31/07/2026	01/01/2027
D19 - Données électroniques CIF disponibles	31/07/2026	01/01/2027
D9 - Extrait d'horaire pris pour NRT Edit	09/10/2026	12/03/2027
D8 - Dates correspondantes de l'horaire proposées aux opérateurs	16/10/2026	19/03/2027
D4 - Données NRT envoyées aux éditeurs	13/11/2026	16/04/2027
Date de début du calendrier	13/12/2026	16/05/2027
Date de fin du calendrier	15/05/2027	11/12/2027

Révision du registre avancé des possessions (sections 5 et 7 EAS)	Exercice financier 1er semestre	Exercice financier 2^{2e} Semestre
2026 – 2027	05/04/2026 – 03/10/2026	04/10/2026 – 03/04/2027
F-64 – Début de la consultation HAL sur les modifications proposées à l'ARP	10/01/2025	11/07/2025
F-60 - Fin de la consultation HAL sur les modifications proposées à l'ARP	07/02/2025	08/08/2025
F-59 - Publication du projet d'ARP	14/02/2025	15/08/2025
F-54 - Réponses des opérateurs au projet d'ARP	21/03/2025	19/09/2025
F-54 à 46 - HAL examine les réponses des opérateurs au projet d'ARP		
F-46 - Publication de l'ARP révisé	16/05/2025	14/11/2025
F-43 - Fin de la période d'appel pour l'ARP révisé	09/06/2025	05/12/2025
2027 – 2028	04/04/2027 – 10/02/2027	10/03/2027 – 01/04/2028
F-64 – Début de la consultation HAL sur les modifications proposées à l'ARP	01/09/2026	10/07/2026
F-60 - Fin de la consultation HAL sur les modifications proposées à l'ARP	06/02/2026	07/08/2026
F-59 - Publication du projet d'ARP	13/02/2026	14/08/2026
F-54 - Réponses des opérateurs au projet d'ARP	20/03/2026	18/09/2026
F-54 à 46 - HAL examine les réponses des opérateurs au projet d'ARP		
F-46 - Publication de l'ARP révisé	15/05/2026	13/11/2026
F-43 - Fin de la période d'appel pour l'ARP révisé	08/06/2026	04/12/2026

Jours fériés et jours fériés bancaires 2026-2027

Jours fériés et jours fériés nationaux	2026	2027
Jour de l'An	1er janvier	1er janvier
2 janvier (Écosse)	2 janvier	2 janvier
3 janvier (dans tout le pays)		
4 janvier (Écosse)		
Vendredi saint	3 avril	26 mars
Lundi de Pâques	6 avril	29 mars
Fête du Travail	4 mai	3 mai
Vacances de printemps	25 mai	31 mars
Vacances de fin d'été (Écosse)	3 août	2 août
Vacances de fin d'été (Angleterre et Pays de Galles)	31 août	30 août
Saint-André (Écosse)	30 novembre	30 novembre
Jour de Noël	25 décembre	25 décembre
Lendemain de Noël	26 décembre	26 décembre
Vacances de Noël		27 décembre
Fête du lendemain de Noël	28 décembre	28 décembre

Jours couverts par les jours fériés exceptionnels (BHX)

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