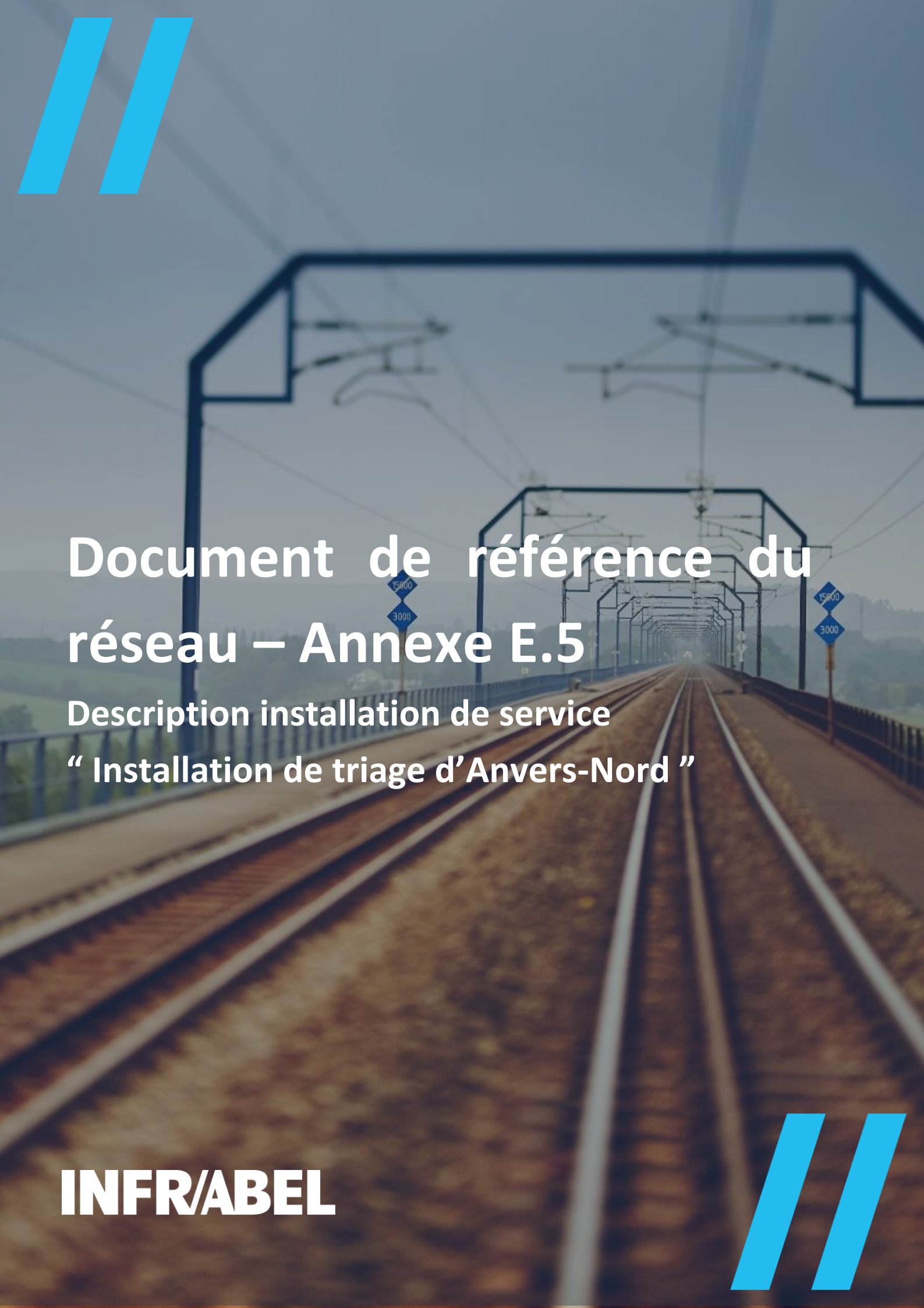


Document de référence du réseau – Annexe E.5

Description installation de service

“ Installation de triage d’Anvers-Nord ”

INFRABEL

Versions

Version	Date	Adaptations
1	15/06/2020	Première version
2	20/08/2020	Les principales adaptations sont : - l'ajout du chapitre 6 « Demande et allocation des capacités » ; - chapitres 1 et 2 : clarification quant à la fourniture de services pour compte propre dans cette installation de service.
3	11/12/2020	Point 3 : correction apportée quant aux blancs-travaux
4	18/08/2021	Points 6.1 et 6.2 : mise à jour des dates applicables pour l'horaire de service 2022.

Table des matières

Versions 1
Table des matières 2
1. Informations générales 3
1.1. Introduction 3
1.2 Exploitant d'installation de service 3
1.3 Durée de validité et processus d'adaptation 4
2. Services 5
3. Description de l'installation de service 6
3.1 Liste et noms de toutes les installations 6
3.2 Localisation 7
3.3 Heures d'ouverture 8
3.4 Caractéristiques techniques 8
3.5 Modifications prévues dans les caractéristiques techniques 9
4. Coûts 10
4.1 Informations sur les coûts 10
4.1.1 Coûts propres à Infrabel 10
4.1.2 Autres coûts 10
4.2 Informations sur les réductions 10
5. Conditions d'accès 10
5.1 Exigences légales 10
5.2 Conditions techniques 11
5.3 Fourniture pour compte propre de services ferroviaires 12
5.4 Systèmes IT 13
6. Demande et allocation des capacités 13
6.1 Demandes d'accès 13
6.2 Réponses aux demandes 13
6.3 Information concernant la capacité disponible et les restrictions temporaires de capacité 14

1. Informations générales

1.1. Introduction

Infrabel a établi ce document conformément au règlement d'exécution 2017/2177 de la Commission européenne. Ce document décrit l'accès à et l'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord située dans le port d'Anvers, à savoir les faisceaux B1, B2, C1 et C2 et les bosses de triage faisceaux B et faisceaux C. Une carte reprenant les faisceaux et bosses concernés se trouve au point 3.2.

Infrabel est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge et, dans le cadre de l'installation de triage d'Anvers-Nord, elle est également considérée en tant qu'exploitant d'une installation de service.

Ce document est publié sur le site : https://infrabel.be/fr/networkstatement.

1.2 Exploitant d'installation de service

Infrabel est propriétaire et exploitant de cette installation de service pour laquelle Infrabel :

- offre l'accès à l'installation de triage aux entreprises ferroviaires et ;
- fournit des services aux entreprises ferroviaires afin que le triage puisse se dérouler sans encombre (système informatique, contrôleur des circulations AUTRI (triage automatique), …).

Dans cette installation, la fourniture de services se fait pour compte propre et s'entend au sens du règlement d'exécution 2017/2177. Les services pour lesquels l'entreprise ferroviaire est elle-même responsable sont mentionnés dans le point 5.3.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des adresses nécessaires et des données de contact importantes.

Coordonnées officielles d'Infrabel

Infrabel S.A. de droit public
Place Marcel Broodthaers 2
B-1060 Bruxelles

Adresse de l'installation décrite

Blok 9 Antwerpen Noord
Noorderlaan 630
Haven 500
B-2030 Anvers

Coordonnées des services administratifs

Qui ?	Numéro de téléphone	E-mail	Heures d'ouverture
Area Manager North East	03 204 22 00	itms.areane.manager@infrabel.be	Du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 12h30 à 16h30
Secrétariat Area Manager	03 204 22 02	itms.areane.secretariat.manager@infrabel.be	Du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 12h30 à 16h30

Coordonnées des services opérationnels (Block 9 Anvers-Nord)

Qui ?	Numéro de téléphone	Heures d'ouverture
Téléphone d'urgence	**03 204 41 00**	
Contrôleur des circulations AUTRI pour les faisceaux B	03 204 45 71	Du lundi 06h00 au samedi 06h00
Contrôleur des circulations AUTRI pour les faisceaux C	03 204 45 67	Du dimanche 17h00 au lundi 14h00
Safety Supervisor (pour l'ensemble de la zone de travail du block 9 Anvers-Nord)	03 204 45 68	Du dimanche 22h00 au samedi 14h00

L'ensemble des autres coordonnées des services administratifs et opérationnels se trouvent dans le protocole local relatif à l'utilisation de l'infrastructure pour la zone d'action d'Anvers-Nord (triage), disponible (en néerlandais) sur le Business Corner d'Infrabel via partners.infrabel.be. Pour pouvoir utiliser le Business Corner, les entreprises ferroviaires doivent adresser une demande à leur *Account Manager*.

1.3 Durée de validité et processus d'adaptation

Cette description de l'installation de triage n'a pas de durée de validité déterminée, elle est valable dès sa publication. Ce document sera mis à jour si des modifications substantielles surviennent et les entreprises ferroviaires qui auront demandé d'accéder à cette installation en seront averties par e-mail.

La plupart des informations contenues dans cette description figurent également dans les protocoles locaux pour l'utilisation de l'infrastructure d'Anvers-Nord. Il existe deux protocoles locaux pour la zone décrite, à savoir des règles spécifiques au gestionnaire de l'infrastructure pour la zone d'action d'Anvers-Nord : général (ci-après dénommé protocole local général) et des règles spécifiques au gestionnaire de l'infrastructure pour la zone d'action Anvers-Nord : triage (ci-après dénommé protocole local triage).

La première partie de ces deux documents sont disponibles sur le *Business Corner* d'Infrabel.

Si malgré tous les efforts d'Infrabel pour fournir des informations correctes, des divergences devaient apparaître entre cette description de l'installation de service et les protocoles locaux, ces derniers prévaudront.

2. Services

Comme indiqué ci-dessus, Infrabel :

- offre l'accès à l'installation de triage aux entreprises ferroviaires et ;
- fournit des services aux entreprises ferroviaires de telle sorte que le triage puisse se dérouler sans encombre.

Dans cette installation, la fourniture de services se fait pour compte propre et s'entend au sens du règlement d'exécution 2017/2177.

Ci-dessous est reprise la description du fonctionnement du triage par gravité.

Tant dans les faisceaux B que dans les faisceaux C, les wagons peuvent être triés par gravité. Les wagons sont freinés par des freins de voie contrôlés par le système de triage automatique « Siemens ». La commande des aiguillages et des signaux est effectuée par l'ordinateur, suivant la planification des voies prévue par l'entreprise ferroviaire dans le bulletin de triage.

Pour qu'une rame de wagons puisse être triée par le système de triage automatique, il faut au minimum les personnes suivantes :

- un contrôleur des circulations AUTRI (triage automatique) du gestionnaire de l'infrastructure au block 9,
- un opérateur de triage de l'entreprise ferroviaire au block 9,
- un perchiste [1] de l'entreprise ferroviaire sur la bosse de triage,
- un conducteur de l'entreprise ferroviaire.

En ce qui concerne les moyens, il faut :

- une locomotive de refoulement de l'entreprise ferroviaire,
- un système électronique de gestion des wagons via lequel l'entreprise ferroviaire peut transférer les données requises sur les wagons à l'ordinateur MSR du système de triage automatique d'Infrabel.

L'opérateur de triage prépare le bulletin de triage pour le contrôleur des circulations AUTRI et le perchiste, il suit le remplissage des voies et commande l'ordinateur de tri. Il travaille en étroite collaboration avec le contrôleur des circulations qui établit les itinéraires, commande la locomotive de refoulement pendant les mouvements d'approche et de triage et communique au poste EBP quelle locomotive de refoulement doit être dirigée vers quelle voie de triage.

Voici un aperçu des tâches assumées par le contrôleur des circulations AUTRI et qui comprennent donc le service à l'entreprise ferroviaire. Les tâches de l'opérateur de triage, du perchiste et du conducteur sont décrites au point 5.3.

Tâches du contrôleur des circulations AUTRI

Le contrôleur des circulations AUTRI exécute les tâches suivantes :

- Tracer les itinéraires pour les mouvements d'approche et de triage vers et sur la bosse de triage, ainsi que pour les autres parcours qui doivent passer par la zone de triage ;
- Exécuter les procédures pour la délivrance des ordres de franchissement ;

[1] Agent situé sur la bosse de triage, chargé de dételer les différentes coupes à l'aide d'un bâton de triage.

- Commander la locomotive de refoulement pendant le mouvement d'approche et de triage ;
- Effectuer le suivi des wagons triés ;
- Informer le perchiste lorsqu'une rame à trier approche de la bosse de triage, et maintenir un contact étroit permanent avec cet agent ;
- Communiquer au poste EBP quelle locomotive de refoulement doit être dirigée vers quelle voie de triage ;
- Être particulièrement vigilant à chaque fois qu'une rame de wagons en mouvement poussé est envoyée dans le faisceau de triage depuis la bosse de triage. Ceci afin d'immobiliser, en cas d'éventuelle rupture d'attelage, le(s) véhicule(s) échappés avec les fonctions appropriées ;
- Coopérer étroitement avec l'opérateur de triage et suivre ses recommandations (l'ordre des rames à trier...) afin d'assurer le meilleur déroulement possible des opérations ;
- Prendre les mesures de sécurité nécessaires pour l'exécution de travaux de maintenance dans l'installation de triage et les aiguillages de triage (mise hors service de la zone concernée...) ;
- Verrouiller les aiguillages de triage en position déviée pour protéger les locomotives qui se trouvent sur les voies de triage ;
- Verrouiller les aiguillages de triage en position déviée pour protéger les personnes qui effectuent des opérations sur les voies de triage ;
- …

3. Description de l'installation de service

La description complète du fonctionnement du triage en régime automatique se trouve au point 1.3 du protocole local triage d'Anvers-Nord.

3.1 Liste et noms de toutes les installations

Les faisceaux et bosses suivants font partie de l'installation de triage d'Anvers-Nord et peuvent être utilisés par les entreprises ferroviaires.

Installation	Voies correspondantes
Faisceau de réception B1	Voies 401 à 411
Faisceau d'arrivée B2	Voies 501 à 540
Faisceau de réception C1	Voies 101 à 119 et voies en impasse 178, 186 et 684
Faisceau d'arrivée C2	Voies 209 à 264 et voies en impasse 293, 294, 295 et 296
Bosse faisceaux B	-
Bosse faisceaux C	-

Un aperçu complet de toutes les voies disponibles par faisceau se trouve au point 1.3.2 du protocole local général. Pour chaque voie, il est indiqué : la longueur opérationnelle, la caténaire, le degré de pente, s'il s'agit d'une voie en impasse et la plus petite largeur d'entrevoie.

Un aperçu des équipements techniques par voie figure également dans l'annexe F.1 du document de référence du réseau.

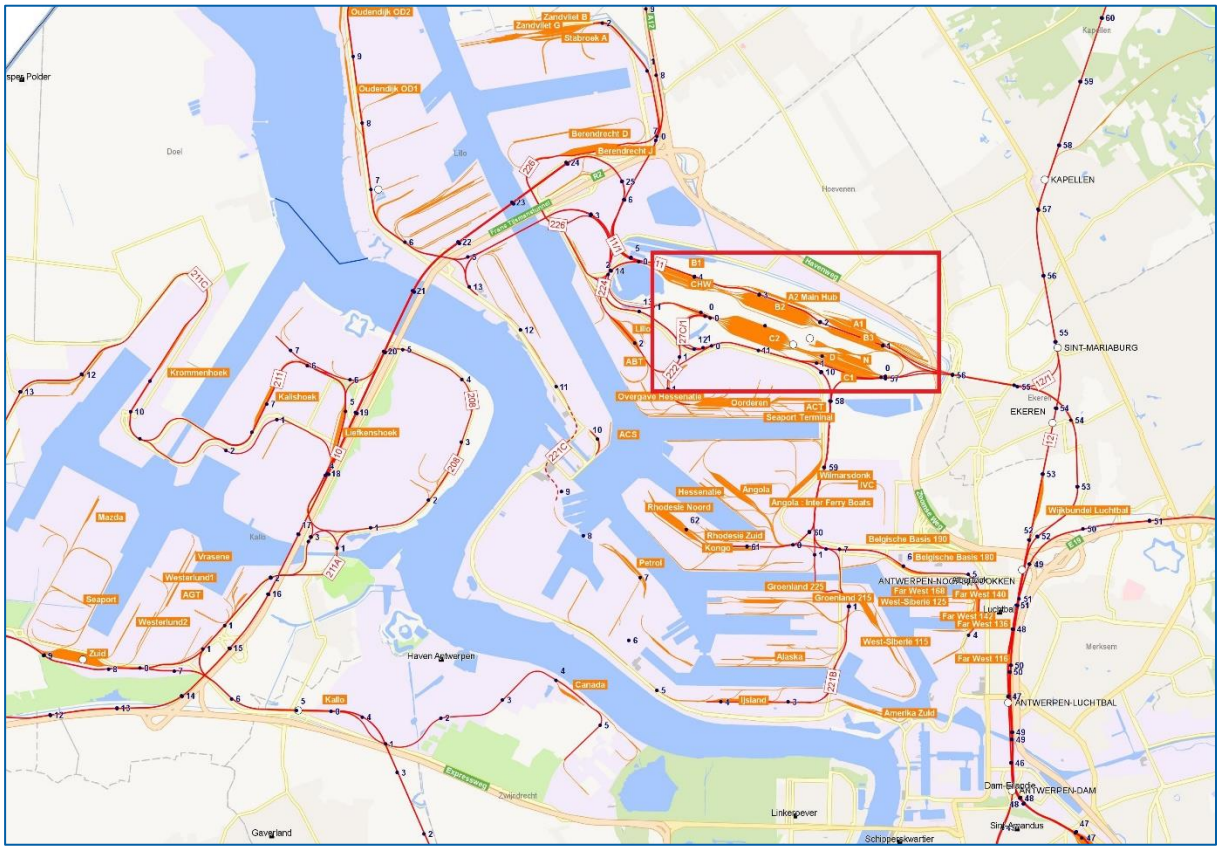
Les voies privées et/ou les raccordements ferroviaires ne relèvent pas du champ d'application de ce document.

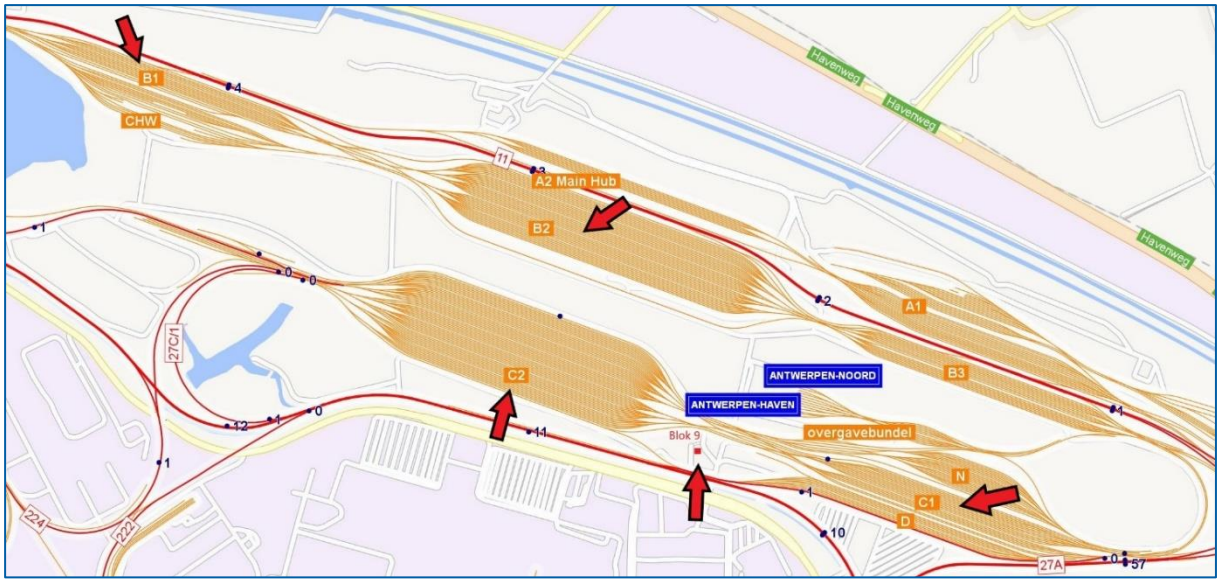
3.2 Localisation

Les bosses de triage et les faisceaux correspondants sont situés dans le port d'Anvers. Le block 9 est accessible par la route via la Noorderlaan (Noorderlaan 630, Haven 500, 2030 Anvers). Les faisceaux B1, B2, C1 et C2 se trouvent derrière et autour du block 9.

Les coordonnées du block 9 sont : N 51°17'27.0" - E 4°22'41.2".

Ci-dessous est reprise une carte des installations dans le port d'Anvers. Le rectangle rouge indique l'emplacement du block 9 et des faisceaux qui l'entourent. La deuxième carte donne un aperçu détaillé de la zone décrite.





3.3 Heures d'ouverture

L'aperçu des différentes heures d'ouverture des installations à Anvers-Nord est disponible dans la liste 11 du LST (voir annexe D.9 du document de référence du réseau).

Lors de la planification des travaux d'entretien des composants techniques de l'installation de triage, Infrabel utilisera de préférence les « blancs-travaux » suivants :

- Installation de triage faisceaux B : le lundi de 8h00 à 12h00 ;
- Installation de triage faisceaux C : le mardi de 8h00 à 12h00.

Pendant les travaux d'entretien, les installations de triage ne sont pas accessibles.

Il y a également des blancs-travaux prévus le dimanche de 6h00 à 17h00, lors desquels peuvent se dérouler des travaux avec un impact possible sur la réception et l'arrivée de tous les faisceaux.

Les travaux d'entretien des voies dans les faisceaux sont effectués conformément aux dispositions du document de référence du réseau.

3.4 Caractéristiques techniques

Ce point présente certaines caractéristiques techniques ; la totalité des caractéristiques techniques sont détaillées dans le protocole local triage.

Équipements techniques des voies

Outre le point 1.3.2 du protocole local général, l'annexe F.1 du document de référence du réseau donne un aperçu des équipements techniques par voie, tels que, par exemple, la longueur des voies, l'électrification, la présence d'éclairage et de freins de voie.

Radiocommunication

La communication entre le contrôleur des circulations AUTRI, le perchiste et le conducteur de la locomotive de refoulement se fait par radio, tant pour le triage automatique (fonctionnement normal) que pour le triage manuel (fonctionnement anormal).

Le tri en régime manuel se fait entièrement via communication radio. Dans ce cas, il n'est possible de s'approcher et de procéder au triage qu'avec une seule locomotive de refoulement. Il faut savoir que

lors d'un triage manuel (c'est-à-dire sans commande à distance et avec exclusivement une communication radio), le risque d'erreur humaine est réel.

Dérangements

Pendant le déroulement du triage, le système automatique tient compte des dérangements, messages d'erreur et autres circonstances afin de commander le passage des aiguillages en position de sécurité et éventuellement de dévier des coupes. Selon le cas, le système effectuera automatiquement une pause ou un arrêt du triage.

En principe, le triage doit toujours se dérouler en régime automatique. Le triage en mode manuel n'est autorisé que si les circonstances l'exigent, par exemple en raison d'un dérangement ou de conditions météorologiques défavorables. Plus d'informations se trouvent respectivement aux points 1.3.5 et 1.3.6 du protocole local triage.

Freinage

Pour le freinage des coupes, des freins de voies sont installés dans 3 zones :

- les freins de bosse ;
- les freins de pied de bosse ;
- les freins de voie de triage.

Les deux premières zones de freinage sont destinées à freiner les coupes afin, d'une part, qu'il y ait suffisamment d'espace entre les coupes lors de leur traversée de la zone de distribution et, d'autre part, que les coupes atteignent la zone de freinage suivante à une certaine vitesse d'entrée.

La troisième zone de freinage est destinée à effectuer un freinage efficace, afin que les coupes distinctes se rejoignent à faible vitesse d'accostage sur la voie de destination.

Les exigences relatives à la locomotive de refoulement sont décrites au point 5.2 du présent document.

Système de triage Siemens

Le fonctionnement du système de triage Siemens est décrit dans les annexes du protocole local triage :

- Annexe 1 : « Manuel d'utilisation *Trackguard Cargo* MSR32 Gare de triage d'Anvers Nord (B2) » ;
- Annexe 2 : « Manuel d'utilisation *Trackguard Cargo* MSR32 Gare de triage d'Anvers Nord (C2) ».

Ces manuels décrivent le système d'automatisation *Trackguard Cargo* à Anvers-Nord et contiennent les informations requises pour la commande du système de triage pour les entreprises ferroviaires ainsi que des informations permettant à l'opérateur de triage de résoudre les dérangements.

3.5 Modifications prévues dans les caractéristiques techniques

Pour chaque modification prévue dans les caractéristiques techniques, ce document sera adapté.

4. Coûts

4.1 Informations sur les coûts

Les coûts propres au gestionnaire de l'infrastructure et les autres coûts à supporter par l'entreprise ferroviaire pour utiliser l'installation de triage sont indiqués ci-dessous.

4.1.1 Coûts propres à Infrabel

Coûts d'accès et d'utilisation de l'installation de triage

Les redevances facturées par Infrabel pour l'accès et l'utilisation des faisceaux de triage se trouvent dans le document de référence du réseau et dans l'annexe F.2 du document de référence du réseau via le site https://infrabel.be/fr/networkstatement.

L'accès et l'utilisation des bosses ne sont pas facturés.

4.1.2 Autres coûts

Locomotive de refoulement

L'entreprise ferroviaire doit disposer d'une locomotive de refoulement équipée pour l'utilisation du système de triage automatique (voir point 5.2).

Infrabel conseille de contacter Siemens Belgique et le constructeur de locomotives afin d'obtenir un aperçu précis de ces coûts.

Système de gestion des wagons

L'entreprise ferroviaire a besoin de son propre système électronique de gestion des wagons pour communiquer avec le système de triage automatique d'Infrabel. Infrabel n'offre pas de système électronique de gestion des wagons.

Coûts supplémentaires

Des coûts supplémentaires éventuels peuvent être déterminés par l'entreprise ferroviaire elle-même.

4.2 Informations sur les réductions

Infrabel n'offre pas de réductions.

5. Conditions d'accès

5.1 Exigences légales

Le document de référence du réseau d'Infrabel décrit les conditions à remplir pour avoir accès à l'infrastructure. Ainsi, une entreprise ferroviaire doit notamment être en possession d'une licence d'entreprise ferroviaire et disposer d'un certificat de sécurité.

L'entreprise ferroviaire doit avoir conclu un contrat d'utilisation avec Infrabel avant de pouvoir exercer ses activités. En outre, toute entreprise ferroviaire souhaitant utiliser l'infrastructure ferroviaire locale, comme Anvers-Nord, doit avoir conclu au préalable un protocole local avec Infrabel. En signant le protocole, l'entreprise ferroviaire s'engage à respecter les conditions d'utilisation de cette installation de service. Il définit les droits et les obligations des deux parties. Ces protocoles locaux sont disponibles

sur le *Business Corner* sur le site Internet d'Infrabel. Une explication complète sur les protocoles locaux figure dans le document de référence du réseau.

5.2 Conditions techniques

Il y a plusieurs conditions techniques à remplir avant de pouvoir utiliser l'installation de triage d'Anvers-Nord. Les exigences ci-dessous concernent la locomotive de refoulement, le logiciel, le perchiste et les prescriptions de sécurité.

Locomotive de refoulement

Les exigences pour la locomotive de refoulement sont les suivantes :

- La locomotive de refoulement doit avoir une puissance suffisante. L'entreprise ferroviaire peut décider elle-même d'utiliser 2 locomotives accouplées, ou de procéder au triage par gravité avec une traction unique. Toutefois, cela ne peut pas être une raison pour passer à un régime de triage manuel.
- La locomotive de refoulement doit de préférence être équipée d'un attelage automatique BSI. Si ce n'est pas le cas, le perchiste doit en être informé et devra dételer lui-même le dernier wagon ;
- La locomotive de refoulement doit être équipée de manière à ce que la vitesse puisse être réglée automatiquement par le système de triage (par commande à distance via des signaux radio informatisés) ;
- La locomotive de refoulement doit être équipée d'une radio pouvant être réglée sur la fréquence 457.370 (canal UHF 2) pour l'installation de triage des faisceaux C, ou 458.530 (canal UHF 14) pour l'installation de triage des faisceaux B.

Un maximum de 3 locomotives de refoulement peuvent être utilisées en même temps dans la même zone de travail (faisceaux B ou C).

Logiciel

L'entreprise ferroviaire a besoin d'un système électronique de gestion des wagons permettant de transférer les données requises sur les wagons à l'ordinateur MSR du système de triage automatique d'Infrabel. Les entreprises ferroviaires peuvent contacter Infrabel via l'adresse accountmanagement@infrabel.be si elles souhaitent obtenir davantage d'informations à ce propos.

Perchiste

L'entreprise ferroviaire doit disposer d'un perchiste qui est chargé de dételer les différentes coupes à l'aide d'un bâton de manœuvre sur la bosse de triage. Il s'agit d'une fonction de sécurité qui ne peut être exercée que par une personne ayant reçu une formation d'agent de triage.

Prescriptions de sécurité

Il est essentiel pour le fonctionnement sûr des installations de triage automatiques que les données requises fournies par l'entreprise ferroviaire à Infrabel soient correctes. Cela vaut particulièrement pour les données techniques des wagons à trier par gravité (charge, degré de protection...).

Si un manque d'informations correctes, ou une erreur dans la communication relative aux données à fournir, entraîne un accident, cela relève entièrement de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire.

5.3 Fourniture pour compte propre de services ferroviaires

L'entreprise ferroviaire a besoin d'un opérateur de triage, d'un perchiste et d'un conducteur pour pouvoir utiliser l'installation de triage. Les tâches de chacun d'eux sont décrites ci-dessous.

Tâches de l'opérateur de triage

L'opérateur de triage assure les tâches suivantes :

- Actualiser et adapter le planning des voies ;
- Préparer le bulletin de triage pour le contrôleur des circulations AUTRI et le perchiste ;
- Suivre le remplissage des voies sur les écrans du GSS (GSS : poste de travail de l'opérateur de triage), transmettre les propositions d'allège appropriées au conducteur de la locomotive d'allège et commander le conducteur de la locomotive d'allège ;
- Communiquer les propositions d'allège au contrôleur des circulations AUTRI, qui établira l'itinéraire vers la voie demandée ;
- Superviser la suppression de l'immobilisation avant de faire trier automatiquement une rame ;
- Commander l'ordinateur de tri conformément à l'instruction professionnelle et dans les limites de l'utilisation des fonctions et menus prévus pour le profil GSS ;
- Pour un transit sur une voie dans le faisceau C2 (à l'exception de la voie 264) ou B2, vérifier la libération de la voie en question et confirmer via ETRALI au contrôleur des circulations AUTRI concerné avant de demander le transit sur la voie en question comme ceci :
- *... (nom et prénom) de UI (utilisateur de l'infrastructure) ... Sur les voies n° ... il n'y a plus de butoirs ni de wagons, ces voies sont libres pour le transit ;*
- …

Tâches du perchiste

Le perchiste assure les tâches suivantes :

- Dételer les coupes sur la bosse de triage ;
- Signaler immédiatement au contrôleur des circulations AUTRI tout manque de correspondance entre le bulletin de triage et la composition réelle ;
- Suivre les ordres du contrôleur des circulations AUTRI ;
- Vérifier qu'il n'y a pas de wagons dont les freins sont callés ou insuffisamment purgés dans la rame et, le cas échéant, desserrer ces freins ou les purger davantage ;
- En cas de danger, actionner l'arrêt d'urgence sur la bosse ;
- …

Tâches du conducteur de la locomotive de refoulement

Le conducteur de la locomotive de refoulement assure les tâches suivantes :

- Suivre strictement les communications et les ordres du contrôleur des circulations AUTRI ;
- Respecter strictement les vitesses communiquées par le contrôleur des circulations AUTRI lorsque le triage ne se fait pas en régime automatique ;
- Arrêter immédiatement le mouvement s'il n'entend pas les ordres du contrôleur des circulations AUTRI au rythme prescrit, lorsque le triage ne se fait pas en régime automatique ;
- …

5.4 Systèmes IT

Le système IT nécessaire est décrit au point 5.2 Conditions techniques.

6. Demande et allocation des capacités

6.1 Demandes d'accès

Les bosses des installations B et C peuvent être réservées par créneau d'une heure et par période d'application de l'horaire de service (cf. description du service '*Your Facilities*'- voies réservables pour une longue période – dans le document de référence du réseau), via le formulaire de réservation en annexe B.1.6 du document de référence du réseau. Lors de la réservation des créneaux, il faut tenir compte du temps nécessaire pour préparer l'utilisation de la bosse et du temps nécessaire pour quitter l'installation.

Le formulaire de réservation doit être envoyé par e-mail à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

Pour l'horaire de service 2022, les dates suivantes sont d'application :

Date limite d'introduction des demandes	Début de la période d'application
31 août 2021	1re période: 12 décembre 2021
21 décembre 2021	2e période: 7 février 2022
28 février 2022	3e période: 11 avril 2022
1 mai 2022	4e période: 12 juin 2022
25 juillet 2022	5e période: 5 septembre 2022

Les voies des faisceaux B2 et C2 sont uniquement destinés au triage et sont considérés comme "voie avec triage par gravité" (VTG). Elles ne sont pas réservables mais Infrabel s'assure, dans la mesure du possible, de tenir compte des besoins tels qu'exprimés dans le formulaire B.1.6.

Les voies des faisceaux B1 et C1 sont considérées comme des voies "opérations" (cf. description du service '*Your Facilities*'- voies opérations – dans le document de référence du réseau) et ne sont donc pas réservables. La durée d'occupation maximale de ce type de voie est mentionnée dans l'annexe F.1 du document de référence du réseau (pour l'horaire de service 2021, elle est fixée à 12 heures).

6.2 Réponses aux demandes

Infrabel signale par e-mail aux entreprises ferroviaires quels créneaux leur ont été alloués pour les bosses de triage.

Pour l'horaire de service 2022, les dates suivantes sont d'application :

Date limite d'introduction des demandes	Date limite d'attribution des voies	Début de la période d'application
31 août 2021	15 octobre 2021	1re période: 12 décembre 2021

Date limite d'introduction des demandes	Date limite d'attribution des voies	Début de la période d'application
21 décembre 2021	18 janvier 2022	2e période: 7 février 2022
28 février 2022	28 mars 2022	3e période: 11 avril 2022
1 mai 2022	29 mai 2022	4e période: 12 juin 2022
25 juillet 2022	22 août 2022	5e période: 5 septembre 2022

En cas de demandes concurrentes, Infrabel initiera un dialogue avec les entreprises ferroviaires concernées et proposera des alternatives en fonction de la capacité disponible.

Infrabel formule autant de propositions alternatives qu'il lui est possible en fonction de sa capacité disponible. Si au minimum deux entreprises ferroviaires concernées rejettent la ou les proposition(s) alternative(s) d'Infrabel, alors Infrabel rejette la demande, en informe les entreprise ferroviaires et l'organe de contrôle.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire ne peuvent s'accorder sur une alternative viable, cette dernière peut adresser une plainte à l'organe de contrôle conformément à l'article 9, paragraphe 5, du Code ferroviaire.

6.3 Informations concernant la capacité disponible et les restrictions temporaires de capacité

L'information sur les restrictions temporaires de capacité de l'installation de triage d'Anvers-Nord pouvant engendrer un gros impact sur l'exploitation de l'installation de service s'opère conformément à la procédure expliquée dans le document de référence du réseau (voir point « restrictions temporaires de capacité »).

L'information sur la capacité disponible est disponible auprès d'Infrabel (your.facilities@infrabel.be).