

Northern Ireland Railways

Document de référence du réseau ferroviaire de 2025

Pour
**Le calendrier de service
Décembre 2024 - Décembre 2025**

Publié le : 31/01/2023

Contrôle du document

Révision	Date :	État :	Modifications :
1.0	31/01/2024	Finale	-

Table des matières

1	Informations générales	5
1.1	Introduction	5
1.2	Objectifs	5
1.3	Cadre juridique	5
1.4	Statut juridique	7
1.5	Structure du document de référence du réseau.....	7
1.6	Validité et procédure de mise à jour	7
1.7	Publication.....	8
1.8	Coordonnées.....	8
1.9	Corridor de fret ferroviaire.....	9
1.10	RailNetEurope – Coopération internationale entre gestionnaires d'infrastructure.....	9
1.11	Définitions	9
2	Conditions d'accès.....	10
2.1	Introduction	10
2.2	Conditions générales d'accès.....	10
2.3	Conditions générales de vente/Conditions commerciales.....	11
2.4	Règles d'exploitation	12
2.5	Transports exceptionnels.....	12
2.6	Marchandises dangereuses.....	12
2.7	Lignes directrices sur le processus d'acceptation du matériel roulant	13
2.8	Processus d'acceptation du personnel	13
3	Infrastructure.....	15
3.1	Introduction	15
3.2	Extension du réseau.....	15
3.3	Description du réseau.....	16
3.4	Restrictions de circulation.....	19
3.5	Disponibilité de l'infrastructure.....	19
3.6	Installation de service	20
3.7	Développement de l'infrastructure	22
4	Allocation des capacités	26
4.1	Introduction	26
4.2	Description du processus	26
4.3	Calendrier des demandes de sillons et processus d'allocation	26
4.4	Processus d'allocation.....	27
4.5	Allocation de la capacité d'entretien, de renouvellement et d'amélioration.....	30
4.6	Règles de non-utilisation/résiliation	30
4.7	Transports exceptionnels et marchandises dangereuses	30
4.8	Mesures spéciales en cas de perturbation.....	31
4.9	Allocation de capacité pour les installations de services.....	31
5	Services.....	32
5.1	Introduction	32
5.2	Forfait d'accès minimum.....	32
5.3	Suivi de l'accès aux installations de services et prestation de services.....	32
5.4	Services supplémentaires.....	34
5.5	Services auxiliaires.....	34
6	Charges	36
6.1	Principes de tarification	36
6.2	Système de chargement.....	38
6.3	Tarifs	39
6.4	Système de performance.....	39
6.5	Frais de non-utilisation	40
6.6	Modifications des charges	40

6.7	Modalités de facturation	40
-----	--------------------------------	----

Annexes

Annexe 1	Glossaire des termes et abréviations	41
Annexe 2	Carte d'ensemble du réseau et des principaux nœuds	42
Annexe 3	Détails des stations et des points d'arrêt	43
Annexe 4	Matériels ferroviaires dont l'utilisation est actuellement autorisée	46
Annexe 5	Modèle d'accord d'accès aux voies ferrées	47
Annexe 6	Modèle de demandes de capacité	48
Annexe 7	Modèle de demande ad hoc	50
Annexe 8	Restrictions environnementales	51

1 Informations générales

1.1 Introduction

Translink est le premier opérateur de transports en commun d'Irlande du Nord et est l'un de ses plus importants employeurs avec plus que 4 000 employés et un chiffre d'affaires normal de plus de 238 millions de livres sterling.

Le Groupe Translink est composé d'une société publique non financière, Northern Ireland Transport Holding Company (NITHC), qui détient et contrôle sept entreprises privées : Northern Ireland Railways Company Limited (NIR), NIR Networks Limited; NIR Operations Limited; Citybus Limited ('Metro'); Flexibus Limited; Ulsterbus Limited; and, Translink (NI) Limited.

NITHC a été établie sous le 'Transport Act (Northern Ireland) 1967', qui définit comme responsabilité du NIR de fournir ou assurer que soit fournis des services ferroviaires efficaces, sûrs et économiquement viables. NIR Networks Limited agit en qualité de Manager d'Infrastructure (MI) conjointement avec le NIR.

Le réseau ferroviaire d'Irlande du Nord se compose d'environ 300 kilomètres de voies ferrées, y compris des voies simples et doubles, des gares, des points d'arrêt, des systèmes de signalisation et de communications, ainsi que des structures telles que ponts, déblais, remblais, digues, structures de défense maritime, tunnels et viaducs. 15 millions de voyages sont effectués chaque année par les chemins de fer d'Irlande du Nord.

1.2 Objectifs

Le but de ce document de référence du réseau est de fournir aux demandeurs potentiels les informations essentielles nécessaires pour présenter une demande d'accès ou d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire au pays de l'Irlande du Nord.

Ce document de référence du réseau est publiée en réponse à l'article 13 du Règlement sur l'infrastructure ferroviaire (accès, gestion et octroi de licences aux entreprises ferroviaires) de 2016 (Irlande du Nord, SRNI 2016/420).

1.3 Cadre juridique

Le cadre juridique plus large du secteur ferroviaire en Irlande du Nord est régi par une série de textes législatifs, dont certains s'appliquent à la fois à la Grande-Bretagne et à l'Irlande du Nord et d'autres uniquement à l'Irlande du Nord. Le tableau 1 au verso résume les principaux documents législatifs actuellement en vigueur.

Note Importante

1. Le tableau suivant a pour but de fournir un aperçu général et ne doit pas être considéré comme une liste exhaustive.
2. Il se peut que des changements et des effets dans cette législation n'aient pas encore été enregistrés ou appliqués à la suite de la sortie de l'UE / Brexit le 1er Janvier 2021. Toute modification des exigences sera appliquée le cas échéant.

Termes	Sujet	Référence	Législation applicable en Irlande du Nord	Lien
Législation primaire	Transport	1967 Chapitre 37	Loi sur les transports (Transport Act, Irlande du Nord) 1967	1967/37
	Transport	2011 Chapitre 11	Loi sur les transports (Transport Act, Irlande du Nord) 2011	2011/11
	Sécurité ferroviaire	2002 Chapitre 8	Loi de 2002 sur la sécurité ferroviaire (Railway Safety Act, Irlande du Nord)	2002/8
Texte réglementaire	Santé et sécurité au travail	SRNI-1978/1039 telle que modifiée	Ordonnance de 1978 sur la santé et la sécurité au travail (Irlande du Nord)	1978/1039
	Temps de travail	SRNI-2008/315	La réglementation de 2008 sur les services ferroviaires transfrontaliers (temps de travail) (Irlande du Nord)	2008/1660
Premier paquet ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Accès • Encadrement • Licences des entreprises ferroviaires 	SRNI-2016/420	La régulation de l'infrastructure ferroviaire (accès, encadrement et délivrance de licence aux entreprises ferroviaires) de 2016 (Irlande du Nord)	2016/420
		SRNI-2019/15	La régulation de l'infrastructure ferroviaire (accès, encadrement et délivrance de licence aux entreprises ferroviaires) de 2016 (amendements) (Irlande du Nord)	2019/15
		SRNI-2017/2177	Règlement d'exécution 2017/2177 de la commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire	2017/2177
Second paquet ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité • Interopérabilité 	SRNI-2006/237	Les réglementations ferroviaires (gestion de sécurité) de 2006 (Irlande du Nord)	2006/237
		SRNI-2007/47	Les réglementations de la sécurité ferroviaire de 2007 (Irlande du Nord)	2007/47
		SRNI-2011/261	Les réglementations ferroviaires (Gestion de la sécurité, modification) de 2011 (Irlande du Nord)	2011/261
		UKSI-2011/3066	Les réglementations ferroviaires de 2011 (interopérabilité)	2011/3066
Troisième paquet ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Licences de conducteur de train • Droits des passagers 	SRNI-2010/132	Règlement de 2010 sur les licences et certificats de conduite de trains (Irlande du Nord)	2010/132
		SRNI-2011/134	Règlement de 2011 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (Exemptions) (Irlande du Nord)	2011/134
Quatrième paquet ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance • Interopérabilité • Autorisation de sécurité 	SRNI-2019/345	Règlement de 2019 sur les chemins de fer (interopérabilité) (modification) (sortie de l'UE)	2019/345

Tableau 1

Le GI est réglementé par l'Office de régulation du rail (ORR) et détient l'agrément de sécurité nécessaire délivré par l'autorité de sécurité (DfI).

1.4 Statut juridique

1.4.1 Observations générales

Le présent document de référence du réseau est une source d'information pour les demandeurs de capacité et n'a aucune force contractuelle. En cas de différences importantes entre le présent document de référence du réseau et la législation applicable, la législation a préséance.

1.4.2 Responsabilité

Le GI met en œuvre tous les efforts raisonnables pour s'assurer que les informations fournies au sein du présent document de référence du réseau sont exactes au moment de son impression et qu'elles soient tenues à jour, cependant, il incombe aux demandeurs d'obtenir des assurances sur les informations essentielles avant de conclure un accord officiel avec NIR. NIR n'est pas responsable en cas de pertes ou de dommages résultant d'erreurs apparentes ou d'erreurs d'impression contenues dans le présent document de référence du réseau.

Le GI n'est pas responsable des informations possédées ou fournies par un Tiers qui peuvent être mentionnées ou utilisées dans la compilation du présent document de référence du réseau.

1.4.3 Procédure de recours

Dans le cas où un demandeur souhaitant faire appel de toute mesure ou décision prise par le GI, y compris le contenu du présent document, doit, en première instance, se référer au Processus de règlement des différends (attribution de capacité) (I-SYP-PRO-1805) qui peuvent être trouvés sur la page internet suivante : [Dispute Resolution Process](#). Pour les différends relatifs à l'accès général ou au régime de performance, les parties devraient faire de leur mieux pour négocier de bonne foi et tenter de résoudre tout différend en temps opportun. Dans le cas où un différend n'est pas résolu par voie de négociation, le conseil d'administration de NIR choisira un administrateur désigné aux fins de modération. Si le demandeur n'est pas satisfait de l'action ou de la décision qui en découle, contactez l'ORR au mail qui suit : track.access@orr.gsi.gov.uk. (Voir aussi la réglementation 31 SRNI 2016/420).

1.5 Structure du document de référence du réseau

Le présent document de référence du réseau a été conçu en utilisant le modèle et les guides fournies par RailNetEurope (RNE) et en suivant les directives applicables énoncées dans le présent document. Le présent document de référence du réseau a appliqué la Structure commune de l'ENR NS afin que tous les demandeurs puissent accéder à des documents similaires dans différents pays, en trouvant des informations cohérentes au même endroit dans chacun d'entre eux. Le modèle et l'orientation du document peuvent être trouvés sur la page internet suivante : [RNE network statements](#). La version datée du 11 janvier 2023 a été utilisée dans l'élaboration de la présente version du document de référence du réseau NIR.

1.6 Validité et procédure de mise à jour

1.6.1 Période de validité

La présente version du document de référence du réseau est valide à partir de la date de publication et tout au long du calendrier de service qui entre en vigueur le

dimanche 15 décembre 2024 à minuit. Le présent document de référence du réseau est valide pour le calendrier de service de 2025 ou jusqu'à ce qu'il soit remplacé par une version mise à jour.

1.6.2 Procédure de mise à jour

Le GI n'anticipe pas de changements majeurs sur le plan de l'exploitation ou de l'échéancier pendant la période au cours de laquelle le présent document de référence du réseau est valide. Cependant, au moment de la publication, la crise du COVID19 est en cours. Si la situation persiste dans la période de calendrier 2024, nous nous réservons le droit de suggérer et de mettre en œuvre des changements d'horaire le cas échéant.

Dans le cas où tout autre changement important relatif aux informations contenues dans le document de référence du réseau, le GI révisera le document ou fournira des informations supplémentaires et le publiera au besoin. Une indication ou un commentaire approprié sera fourni pour souligner les modifications.

Le GI a publié le document de référence du réseau de 2025 conformément à l'échelle de temps nécessaires à la consultation pour les demandes de capacité du calendrier de service (pour décembre 2024 - décembre 2025).

1.7 Publication

Le document de référence du réseau sera publié sous forme numérique, en anglais et en français, sur le site internet de Translink. Nous avons pris soin de nous assurer que les versions anglaise et française du document de référence du réseau sont alignées ; cependant, en cas d'incohérence ou de difficultés d'interprétation entre les versions, la version anglaise prévaut.

Des copies papier ne seront pas publiées, cependant, une copie papier peut être fournie sur demande, sous réserve des frais d'impression et d'affranchissement. Faites parvenir vos demandes à NIR Access Enquiries, dont les coordonnées sont fournies ci-dessous.

1.8 Coordonnées

Department for Infrastructure (DfI) Translink Sponsor Unit Clarence Court Adelaide Street Belfast BT2 8GB Email : ptddso@infrastructure-ni.gov.uk Téléphone : +44 (0) 28 9054 0077	Étendue/Responsabilité Autorité de sécurité Certificats de sécurité Registre national des véhicules Licences de conducteur de train Licences d'opérateur ferroviaire
Northern Ireland Railways Company Limited NIR Access Enquiries 25 Duncrue Street Belfast BT3 9AR Email : niraccessenquiries@translink.co.uk Téléphone : +44 (0) 28 9066 6630	Étendue/Responsabilité Services & installations techniques Prestations de services Informations sur les activités d'ingénierie prévues Informations sur les frais d'accès et d'approvisionnement Accords-cadres Normes et règles NIR Normes intérieures NIR

	Plans de ligne NIR Informations sur le réseau et l'infrastructure Toute autre règle opérationnelle
Office of Rail and Road (Office de régulation du rail) 25 Cabot Square London E14 4QZ Email : contact.cct@orr.gov.uk Téléphone : +44 (0) 20 7282 2000	Étendue/Responsabilité Commentaires sur le projet de calendrier de travail Allocation de la capacité d'appel

1.9 Corridor de fret ferroviaire

Il n'y a actuellement aucun corridor de fret ferroviaire sur le réseau.

1.10 RailNetEurope – Coopération internationale entre gestionnaires d'infrastructure

Des informations sur RailNetEurope (RNE) peuvent être trouvées sur leur site internet : [RNE-approach-structure](#). (N.B. NIR ne fait pas actuellement partie de RailNetEurope)

1.11 Définitions

RNE fournit un glossaire de termes utilisés dans les documents de référence du réseau sur le page internet suivante : [RNE Glossary](#)

Un résumé des abréviations et des termes supplémentaires utilisés dans le présent document de référence du réseau est présenté à l'annexe 1.

2 Conditions d'accès

2.1 Introduction

Cet article définit les conditions d'accès à l'exploitation du réseau.

L'accès au réseau ferroviaire est principalement gouverné par les lois sur les transports (Transport Acts, Irlande du Nord) (1967 et 2011) et SRNI 2016/420.

Afin d'opérer sur n'importe quelle partie du réseau ferroviaire, toute entité doit d'abord négocier des accords d'accès avec la ou les parties concernées (par exemple, le propriétaire de l'installation).

2.2 Conditions générales d'accès

2.2.1 Exigences pour faire une demande de sillon

Pour effectuer une demande de sillon, les demandeurs doivent au moment de la demande :

- Être une entreprise ferroviaire (EF) ou un regroupement international d'entreprises ferroviaires aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs ou de marchandises par train ;
- être titulaire d'une licence conformément aux SRNI 2016/420, SRNI 2019/15 et SRNI 2019/826 (c'est-à-dire détenir une «licence européenne»); et,
- posséder un certificat de sécurité valide pour la (les) partie(s) du réseau sur laquelle (lesquelles) le(s) chemin(s) sera (seront) parcouru(s).

Le GI n'accepte pas de demande de la part de tiers pour un sillon au nom des EF.

Une fois un sillon attribué à une EF, celui-ci ne peut être transféré à ou échanger avec une autre EF.

Les demandes doivent être, selon le cas, accompagnées :

- 1.) Des frais de dossier et de réservation (pour plus d'informations, se référer à l'article 6), et
- 2.) de la preuve des points énoncés ci-avant.

Les demandeurs doivent avoir conclu tous les contrats d'accès nécessaires avec la partie concernée, comme le ou les propriétaires d'installations, qui doit fournir l'accès requis (p. ex. voies, gares ou dépôts) avant d'utiliser toute capacité attribuée.

2.2.2 Exploitation de trains de marchandises

Il n'y a actuellement aucune exploitation de train de marchandises sur le réseau. Les demandeurs qui souhaitent exécuter des opérations de fret doivent, au moment de la demande, posséder la licence d'exécution des opérations de fret.

2.2.3 Licences

Le Département de l'infrastructure (DfI) est responsable de la délivrance des licences et de la déclaration des dispositions réglementaires nationales (SNRP), conformément à la SRNI 2016/420 qui définit un certain nombre de conditions à remplir pour obtenir une licence. Les entreprises ferroviaires doivent avoir :

- Une bonne réputation

- Une bonne situation financière
- Des compétences professionnelles
- Une couverture d'assurance.

2.2.4 Certificats de sécurité

Les demandeurs qui souhaitent faire circuler un train en Irlande du Nord devront établir et maintenir un système de gestion de la sécurité. Les certificats de sécurité sont délivrés par le Dfl. Pour les coordonnées, référez-vous à l'article 8.1 consultez le site suivant : Dfl_railway_transport.eu.

2.2.5 Couverture des responsabilités

Le GI maintient une couverture d'assurance pour la Responsabilité civile vis-à-vis des tiers à une limite financière qui tient compte de l'exposition au risque de l'Organisation. Cette valeur limite est basée sur la PMP estimée (perte maximale possible). Le GI met tout en œuvre pour identifier ces risques qui doivent être assurés. Le niveau de couverture et les exclusions font partie du portefeuille d'assurances commerciales du Groupe Translink et, à ce titre, sont approuvés par le Conseil d'administration, compte tenu des pratiques du secteur et des opérations de transport similaires.

Les EF doivent maintenir une couverture d'assurance adéquate, ou avoir pris des dispositions d'effet équivalent, pour couvrir sa responsabilité en cas de dommages ou de blessures causés aux passagers, bagages, frets, courriers et tiers. La couverture d'assurance est considérée comme adéquate si elle a été approuvée par le Dfl. Pour plus d'informations, référez-vous à l'article 1.8.

Les EF doivent également maintenir une couverture d'assurance adéquate, ou avoir pris des dispositions d'effet équivalent pour tout autre domaine détaillé dans les contrats d'accès conclus par l'EF.

2.3 Conditions générales de vente/Conditions commerciales

2.3.1 Contrats avec les EF

Un accord d'accès aux voies est nécessaire avant que l'utilisation des capacités de l'infrastructure puisse être autorisée. Un modèle d'accord d'accès aux voies est disponible à l'Annexe 6. [Track Access Agreement](#)

2.3.2 Contrats d'accès

Les demandeurs admissibles qui souhaitent avoir accès au réseau doivent conclure un accord avec le GI pour couvrir toute la portée des activités prévues, y compris l'accès aux voies et tout autre service, avant que ces activités puissent commencer. Les EF qui souhaitent avoir accès à des installations ou à des services tels que des gares ou des centres d'entretien, qu'elles n'exploitent pas elles-mêmes, devront conclure des accords séparés avec la partie concernée (par exemple, le propriétaire de l'installation) ou demander que l'accès soit inclus dans le contrat d'accès aux voies.

Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour plus de détails) ou référez-vous à l'Annexe 9 pour un extrait de contrat.

2.3.3 Accords-cadres

Aux fins de la SRNI 2016/420, un accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure attribuées à un demandeur pour une période de temps dépassant la durée d'une seule période de validité de l'horaire de service. Il ne

spécifie pas les sillons de manière détaillée, mais il fournit l'assurance que des droits d'accès appropriés seront disponibles pour répondre aux besoins commerciaux du demandeur.

La fonction d'un accord-cadre est remplie par les accords d'accès au réseau. Un modèle de contrat peut être observé à l'Annexe 6. [Track Access Agreement](#) Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (référez-vous à l'article 1.8 pour les données de contact).

2.4 Règles d'exploitation

2.4.1 Normes et règles NI Railway

Il existe un certain nombre de normes techniques et de procédures de conduite contribuant à la sécurité de l'exploitation et de l'interfonctionnement du système ferroviaire, dont le respect est obligatoire. Ces documents peuvent être obtenus en contactant le service NIR Access Enquiries. Référez-vous à l'article 1.8 pour les données de contact.

Ces documents comprennent les règles, les spécifications techniques d'interopérabilité, les règles techniques nationales notifiées et les règles de sécurité nationale. Les règles sont réunies dans un document développé et publié par le MI qui comprend des procédures et des instructions de travail précises concernant les responsabilités générales en matière de sécurité, la signalisation, les travaux dégradés, les passages à niveau, le travail dans les trains et les gares, les manœuvres, les accidents, le travail du pilote, les travaux sur la voie et les machines, la vitesse, les travaux sur la voie, la signalisation et la réglementation sur la signalisation des trains et les instructions générales sur la signalisation. Tous les documents sont mis à jour au besoin.

2.4.2 Autres règles d'exploitation

Toutes les exploitations sont effectuées en anglais.

Toutes les autres règles d'exploitation peuvent s'appliquer pour des problèmes spécifiques. Plus d'informations peuvent être obtenues à partir du service NIR Access Enquiries, référez-vous à l'article 1.8 pour les données de contact.

2.5 Transports exceptionnels

Au moment de la rédaction du présent document, il n'y a aucune installation pour les transports exceptionnels sur le réseau. Il existe des installations pour accueillir les trains d'essai qui sont en cours d'acceptation du matériel roulant (voir l'article 2.7). Veuillez contacter NIR Access Enquiries si vous avez un besoin dans ce domaine (voir Article 1.8 pour les données de contact).

2.6 Marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses (définies comme celles qui sont susceptibles de présenter un risque pour la santé, la sécurité, la propriété et l'environnement pendant le transport par chemin de fer et qui sont classées conformément au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) ne sont autorisées nulle part sur le réseau.

2.7 Lignes directrices sur le processus d'acceptation du matériel roulant

Le matériel roulant utilisé sur le réseau doit être approuvé et enregistré sur le Registre national des véhicules (RNV). Pour plus d'informations sur le RNV, contactez le Dfl (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

Toute Partie souhaitant introduire un nouveau véhicule sur le réseau ferroviaire principal ou modifier la mise en fonctionnement ou ingénierie d'un véhicule existant doit prendre en compte l'effet que cela aura sur tous les autres EF et sur le GI. Pour aider les EF à s'acquitter de cette tâche, Le GI s'engage dans des processus de consultation sur la compatibilité avec toutes les parties prenantes qui fournissent un mécanisme structuré d'évaluation et d'approbation de toute question de capacité, de sécurité, de réglementation et commerciale existante entre l'EF et le GI. Cela s'inscrit dans le cadre du processus de gestion des projets et du changement.

Une consultation est requise pour :

- a) l'introduction de nouveau véhicule ferroviaire
- b) l'allongement de parcours pour les véhicules existants et/ou
- c) la modification considérable de véhicule.

Une considération importante pour l'introduction d'un nouveau matériel roulant est son intégration dynamique dans le gabarit de chargement du réseau, c'est-à-dire l'espace physique fourni au-dessus du levier de rail par des structures telles que tunnels, ponts et quais. Les informations concernant le gabarit de chargement sont disponibles sous forme de normes d'ingénierie. Cependant, en raison de la complexité du sujet, il est conseillé à toute partie qui envisage d'introduire de nouveaux véhicules (y compris modifiés) de ne pas se fier uniquement à des sources écrites pour guider leur conception. Il est nécessaire de prendre rapidement contact pour discuter de leurs plans et demander conseil auprès de NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

2.8 Processus d'acceptation du personnel

Il incombe aux EF de s'assurer que leur personnel qui participe à la circulation des trains ou qui a une incidence sur celle-ci possède les aptitudes et les compétences nécessaires pour s'acquitter de ses fonctions.

Pour plus d'informations, contactez le Dfl, ([Dfl public transport](#)) voir l'article 1.8 pour les données de contact.

Licences et certificats des conducteurs de train

Une directive européenne a été transposée dans la législation nationale en Irlande du Nord par le Train Driving Licences and Certificates Regulations 2010 (TDLCR). [Link to 2010/132](#) Celui-ci établit un système d'octroi de licences et de certification pour les conducteurs de train sur le réseau ferroviaire de l'Union européenne. Il s'adresse non seulement aux conducteurs mais également aux autres membres du personnel de bord qui participent directement ou indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles contribuent donc à la sécurité des transports.

Tout le personnel de bord qui participe directement ou indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles contribuent donc à la sécurité des transports doit donc être titulaire d'une licence appropriée. (N.B. Les accords de licence doivent satisfaire aux exigences applicables en vigueur qui peuvent être affectées par les dispositions de sortie de l'UE / Brexit).

Pour plus d'informations sur :

- Les licences de conducteurs de train, contactez le DfI, ([DfI Licences](#))
- Les certificats de conducteurs de train, contactez NIR Access Enquiries.

Référez-vous à l'article 1.8 pour les données de contact.

3 Infrastructure

3.1 Introduction

Cet article fournit une description de l'infrastructure du réseau ferroviaire Northern Ireland Railways. Il fournit un aperçu technique du réseau ferroviaire géré par le GI à un niveau de détail permettant aux demandeurs de demander des capacités sur le réseau. Les informations sont fournies « par exception », c'est-à-dire lorsqu'un énoncé s'applique généralement au réseau, seules les exceptions sont mentionnées spécifiquement. Toutefois, en raison de la nature de l'infrastructure, il est conseillé aux demandeurs de ne pas se fier uniquement à des sources écrites pour orienter leur demande. Il est nécessaire de prendre rapidement contact pour discuter de leurs plans et demander conseil auprès de NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.2 Extension du réseau

3.2.1 Limites

L'extension géographique du réseau est illustrée à l'Annexe 2. Les plans de formes sont connectés comme suit :

1. Belfast - Frontière (connexion au réseau ferroviaire irlandais)
2. Belfast – Bangor
3. Belfast – Larne
4. Belfast – Derry~Londonderry
5. Coleraine – Portrush
6. Antrim – Knockmore.

N.B. Au moment de la rédaction du présent document, la ligne ferroviaire entre Antrim et Knockmore n'est pas normalement disponible pour le service voyageur. Elle est disponible en tant qu'itinéraire de déroutement d'urgence et uniquement pour les trains spéciaux.

3.2.2 Réseaux ferroviaires connectés

Le réseau est connecté à un autre réseau, le réseau Irish Rail. Le seul croisement frontalier international avec Irish Rail se trouve à 54 miles (87 km) de Belfast Lanyon Place, à la borne des 59,5 miles (96 km). Il existe certains branchements à des embranchements particuliers à Whitehead et Cultra.

L'Annexe 2 fournit un aperçu du réseau.

3.2.3 Informations supplémentaires

De plus amples informations sur l'infrastructure peuvent être obtenues en contactant NIR Access Enquiries (voir article 1.8 pour les coordonnées).

3.3 Description du réseau

3.3.1 Identification géographique

3.3.1.1 Typologies des voies

L'emplacement de voie unique et de voie double est illustré à l'Annexe 2.

Le tableau ci-dessous donne des détails sur les longueurs de voies simples, doubles et multiples.

Type	Ligne	Emplacement (borne)		Total (Route-Miles)	Total (Route-km)
		Départ	Arrivé		
Voie unique	Antrim-Knockmore	103,5	105	1,50	2,4
		103,5/0	18,5	18,50	29,8
	Lagan Junction - Yorkgate	114,0	114,75	0,75	1,2
	Larne Line (Kilroot-Larne)	12,75	24,25	11,50	18,5
	Derry~Londonderry Line	8,5	95,5	87,0	140,0
	Portrush Line	61,75	67,75	6,00	9,7
Sous-total				124,75	201,6
Voie double	Border-Bangor	59,50	126,00	66,5	107,0
	Yorkgate – York Road	114,75	115,0/0,0	0,25	0,4
	York Road - Kilroot	0	12,75	12,75	20,5
	Bleach Green - Monkstown	7,25	8,5	1,25	2,0
Sous-total				80,75	129,9
Voie multiple	Great Victoria Street	-	~1,0	~1,0	~1,6
Sous-total				~1,0	~1,6
TOTAL				206,5	~333,1

Tableau 2

3.3.1.2 Écartement de la voie

L'écartement nominal de la voie est de 1 600 mm sur l'ensemble du réseau.

3.3.1.3 Stations et nœuds

Un aperçu des stations et des nœuds est fourni dans le plan de ligne.

Des exemplaires des cartes de routes peuvent être obtenus sur demande auprès de NIR Access Enquiries, voir article 1.8 pour les coordonnées.

Les stations et les points d'arrêt sur le réseau sont énoncés à l'Annexe 3. La liste fournit également un aperçu de leurs caractéristiques principales.

3.3.2 Caractéristiques

3.3.2.1 Gabarit de chargement

Le gabarit de chargement est défini dans la norme de la société NIR « Exigences relatives à la définition et à l'entretien des dimensions des véhicules ferroviaires », (Réf. : I/STR/RGS/2149). Une copie de cette norme de la société NIR est disponible sur demande auprès du service NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.3.2.2 Limites de poids

Le GI peut fournir plus de détails sur les limites de poids pour les articles de ligne particulière. L'annexe 4 fournit une liste de tous les types de matériel roulant qui sont actuellement acceptés pour l'exploitation dans le réseau. Plus d'informations peuvent être obtenues à partir du service NIR Access Enquiries, référez-vous à l'article 1.8 pour les données de contact.

3.3.2.3 Pentes de ligne

Les articles les plus raides du réseau atteignent une pente de 1:65.

3.3.2.4 Vitesses de ligne

Les limitations de vitesse sont annoncées en miles par heure (mph) sur toute la documentation et la signalisation faisant partie des installations fixes et équipements de voie.

La vitesse maximale sur le réseau est d'environ 90 mph (soit 148 km/h), sur des articles de la ligne Dublin et entre Monkstown Junction et Templepatrick, et certains articles entre Coleraine et Derry~Londonderry sur la ligne Derry~Londonderry. Les autres lignes sont limitées à 70 mph (soit 112 km/h).

Les limitations de vitesse temporaires (TSR) sont communiquées par le biais de l'Avis hebdomadaire d'exploitation (WON). L'avis hebdomadaire d'exploitation n'est pas publié, mais fait l'objet d'une distribution contrôlée ou d'autres parties prenantes si nécessaire.

3.3.2.5 Longueur maximale des trains

En raison de la longueur des voies et des quais, la longueur maximale des trains permise actuellement sur n'importe quelle partie du réseau pour le service voyageur normal est de 207 m. Les trains plus longs, y compris les trains de marchandises, peuvent éventuellement être accommodés et sont considérés au cas par cas, mais peuvent avoir besoin d'être exploités avec des instructions spéciales.

Les longueurs maximales des trains qui peuvent être accommodés à des emplacements particuliers (par exemple les stations et les points d'arrêt) sont indiquées sur le plan de ligne NIR.

3.3.2.6 Source d'alimentation électrique

Aucune partie du réseau n'est électrifiée.

3.3.3 Régulation du trafic et système des communications

3.3.3.1 Systèmes de signalisation

La majorité des itinéraires sont contrôlés via une signalisation lumineuse à feux colorés à deux, trois et quatre aspects.

Les systèmes de protection des trains de classe B sont installés sur le réseau. Quelques signaux (98%) d'itinéraire principaux sont installés et équipés d'un dispositif d'arrêt automatique des trains (AWS). Certains signaux ont été équipés en outre d'un système de protection et d'un réseau d'alerte des trains (TPWS) pour une protection accrue contre les SPAD (signal dépassé en position de danger).

Tous les verrouillages de signalisation sont de type relais de l'itinéraire (RRI).

Les cabines d'aiguillage sont situées Belfast Central (Lanyon Place), Portadown et Coleraine et se composent de panneaux Westronic et de panneaux d'entrée/sortie. La localisation des trains, le cas échéant, est effectuée via circuit de voie à courant continu.

Il n'y a aucune commande automatique des itinéraires sur tout le réseau.

Les indications sur les états des circuits de voie, des équipements de passage à niveau, les points et les signaux des passages à niveau sont affichés pour les aiguilleurs sur les panneaux Westronic et les panneaux d'Entrée/Sortie.

Il y a 42 passages à niveau publics automatiques à demi barrière (AHB) exploitée par un système de détection automatique des trains avec pédale de recul.

Il y a 19 barrières routières publiques à commande manuelle, 3 à commande locale et 16 avec télévision en circuit fermé (MCB CCTV), commandées depuis les 3 cabines principales de signalisation.

Il y a un total de 70 passages à niveau exploités par les utilisateurs sur le réseau NI Railways, 49 sur le chemin de fer actif et 21 sur la ligne Lisburn à Antrim Branch (pas de services passagers). 15 d'entre eux ont des MSL (feux stop miniatures) dont 2 sont contrôlés par le prédicteur de passage à niveau Westex.

3.3.3.2 Systèmes de régulation du trafic

Les informations en temps réel sur la progression des trains par rapport à l'horaire sont obtenues auprès du dispositif d'annonce des trains qui obtient les informations du système de signalisation. Les informations du descripteur de train sont fournies sur des écrans d'affichage pour les signaleurs, les contrôleurs et le personnel de la plate-forme.

Les informations du dispositif d'annonce des trains sont utilisées pour fournir des annonces sonores dans les gares et les points d'arrêt, ainsi que des affichages visuels dans les gares principales.

Le départ des trains est facilité par le personnel de la gare ou les conducteurs et, à certains endroits, par des indicateurs « OFF » et des informations « Prêt à démarrer » (boutons RTS).

Il n'y a actuellement aucune installation de conduite avec chauffeur seul (passager), DOO(P), à quelque endroit que ce soit.

3.3.3.3 Systèmes de communication

Tous les signaux d'arrêt sont équipés de postes téléphoniques de signalisation pour faciliter la communication directe entre le conducteur du train et la cabine d'aiguillage concernée.

Le système radio du train est un système analogique à canal ouvert de classe B. Il donne une couverture radio à 98% du réseau en dehors des tunnels et des voies en déblai.

Il y a cinq canaux de radio sur le réseau. Des panneaux de changement de canal radio sont montés sur le bord de la voie pour indiquer au conducteur du train quand les canaux doivent être changés.

Une vérification radio doit être effectuée avant le départ de chaque train du dépôt tous les matins. Cette vérification est enregistrée électroniquement.

Des radios portatives sont disponibles en cas d'urgence pour les véhicules qui ne sont pas équipés en permanence d'une radio compatible.

3.3.3.4 Système ATC

Le GI ne dispose pas actuellement de système de commande automatique des trains.

3.4 Restrictions de circulation

3.4.1 Infrastructure spécialisée

Il n'y a pas d'infrastructure spécialisée ou de désignation sur le réseau.

3.4.2 Restrictions environnementales

Il existe des restrictions environnementales en ce qui concerne les voies ferrées en Irlande du Nord. Par exemple, des limitations de nuisance sonore pour le matériel roulant sont définies dans la spécification technique d'interopérabilité pour le matériel roulant. Il peut y avoir également des restrictions opérationnelles supplémentaires concernant les nuisances sonores à certains emplacements du réseau et à certains moments de la journée. Pour plus de détails sur les limitations de nuisances sonores, référez-vous à l'Annexe 9.

3.4.3 Marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses (définies comme celles qui sont susceptibles de présenter un risque pour la santé, la sécurité, la propriété et l'environnement pendant le transport par chemin de fer et qui sont classées conformément au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) ne sont autorisées nulle part sur le réseau.

3.4.4 Restrictions relatives aux tunnels

Il n'y a actuellement aucune restriction technique ou opérationnelle supplémentaire en matière de tunnels sur le réseau. Les EF peuvent exiger l'application de restrictions d'exploitation pour leur matériel roulant dans les tunnels, par exemple l'arrêt des moteurs en cas d'arrêt dans un tunnel.

3.4.5 Restrictions relatives aux ponts

Il n'y a actuellement aucune restriction technique ou opérationnelle supplémentaire en matière de ponts sur le réseau. Cependant, des restrictions peuvent être appliquées à des types de matériel roulant spécifique dans le cadre du processus de réception des véhicules.

Le pont Bann, sur la ligne Derry~Londonderry entre Coleraine et Castlerock, traverse une voie navigable. Le protocole actuel exige que la travée levante du pont soit ouverte pour donner la priorité à la navigation. Les trains peuvent être obligés d'attendre que le navire soit passé.

3.4.6 Autres restrictions

À l'aéroport de la ville de Derry (CoDA) sur la ligne Derry~Londonderry, il existe des dispositifs de protection de la signalisation en raison de la proximité de la piste par rapport à la voie ferrée. La priorité est normalement accordée aux trains, mais dans certains cas, les trains peuvent être obligés d'attendre pendant l'atterrissage d'un avion.

3.5 Disponibilité de l'infrastructure

La partie 4.5 décrit le processus d'attribution de l'infrastructure en ce qui concerne l'entretien, les renouvellements ou les mises à niveau.

Au moment de la rédaction du présent document, le GI a l'intention que le réseau soit normalement indisponible pour les EF comme suit (en raison des activités d'ingénierie des infrastructures) :

Hebdomadaire	Samedi	00:20	à	Samedi	05:30
	Dimanche	00:20	à	Dimanche	08:00
	Dimanche	23:30	à	Lundi	05:30
	Mardi	00:20	à	Mardi	05:30
	Mercredi	00:20	à	Mercredi	05:30
	Jeudi	00:20	à	Jeudi	05:30
	Vendredi	00:20	à	Vendredi	05:30
Jours fériés	Normalement	00:20	à	05:30	
	25 et 26 décembre				Réseau fermé

Tableau 3

Lorsque les activités d'ingénierie sont connues, elles sont publiées dans le document de référence du réseau, sinon les demandes de fermeture ou de restriction seront soumises au processus de consultation normal et les parties intéressées seront avisées en temps opportun. Les fermetures supplémentaires prévues pour les travaux d'ingénierie d'infrastructure sont détaillées ci-dessous :

Section of Line	Duration	Approximate Date
Antrim - Coleraine	2 jours	Avril 2025
Belfast - Larne	1 jour	Juin/Juillet 2025
Coleraine - L/Derry	3 jours	Septembre 2025
Lisburn - Portadown	2 jours	Octobre 2025
Lisburn - Portadown	9 jours	Décembre 2024/Janvier 2025

Tableau 4

Veillez noter que des consultations complètes n'ont pas encore eu lieu et que ces dates et lieux peuvent être sujets à changement.

3.6 Installation de service

Pour plus d'informations sur les installations de service, y compris des informations sur la charge, contactez le service NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact). L'article 6.1.3 fournit des détails sur la tarification de l'accès aux installations de service.

3.6.1 Terminaux (stations)

Une liste de terminaux (stations et points d'arrêt) est fournie à l'Annexe 3. Les informations fournies comprennent :

- l'accessibilité de la plate-forme pour les personnes à mobilité réduite.
- Installations pour voyageur telles que :
 - Billetteries
 - Toilettes
 - Salles de transit

3.6.2 Gare de marchandises

Il n'y a actuellement aucune gare de marchandises sur le réseau. Si vous avez besoin de telles installations, veuillez soumettre une demande de capacité à NIR Access Enquiries (voir article 1.8 pour les données de contact) et le processus de renforcement de la capacité sera lancé.

3.6.3 Composition du train

Les trains de la longueur indiquée peuvent être formés aux emplacements suivants :

Emplacement	Longueur de la rame
Dépôt d'ingénierie de York Road	207 m
Centre d'entretien de Fortwilliam	138 m
Centre d'entretien d'Adélaïde	138 m

Tableau 5

Il est possible que des trains plus longs puissent être pris en charge à ces endroits dans certaines conditions. Contactez le service NIR Access Enquiries si vous avez un besoin spécifique qui dépasse les longueurs indiquées ci-dessus, voir Article 1.8 pour les données de contact.

3.6.4 Faisceaux d'attente

Les faisceaux d'attente sont disponibles aux endroits suivants (longueur totale des faisceaux à chaque endroit*) :

Emplacement	Nombre de routes	Longueur cumulée
Portrush	1	300 m
Antrim	2	600 m
Coleraine	2	400 m
Derry~Londonderry	1	300 m
Ballymena	4	600 m
Larne Harbour	2	400 m
Dépôt Fortwilliam	4	600 m
York Road	5/6	2000 m
Central Station (Lanyon Place)	2	400 m
Bangor	1	300 m
Dépôt Adélaïde	6	2000 m
Lislea Drive	1	500 m
Lisburn	3	400 m
Portadown Yard	3	600 m
Voies d'évitement de Portadown	2	400 m

Tableau 6

* Note : Il s'agit des longueurs cumulées des faisceaux d'attente à chaque emplacement. Pour plus de détails sur les longueurs maximales de trains ou d'unités individuelles pouvant être accommodées ou pour toute autre information, contactez le service NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.6.5 Facilités d'entretien

Les facilités d'entretien des trains sont disponibles comme suit :

Emplacement	Facilités d'entretien
Dépôt de York Road	Entretien normal « en cours de fonctionnement »
Ateliers de York Road	Entretien
Hangar diesel de York Road	Tournage de roues
Centre d'entretien de Fortwilliam	Nettoyage des trains
Centre d'entretien d'Adélaïde	Entretien normal « en cours de fonctionnement ».

Tableau 7

Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.6.6 Installations techniques

Les informations sur les installations techniques et leurs emplacements sont fournies à l'Annexe 5.

Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.6.7 Installations portuaires maritimes et intérieures

Il n'y a aucune installation portuaire maritime ou intérieure sur le réseau.

3.6.8 Installations de décharge

Pour plus d'informations sur les installations de décharge disponibles, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.6.9 Installations de ravitaillement en carburant

Des installations de ravitaillement en carburant sont disponibles aux dépôts d'Adélaïde, de Fortwilliam et de York Road. Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

3.6.10 Autres installations

Au moment de la rédaction du présent document, il n'y a aucune autre facilité disponible pour les demandeurs. Cependant, il y a certains emplacements où d'autres Organisations ont un embranchement particulier qui peut être accédé à partir du réseau.

Si vous avez besoin de plus de renseignements ou si vous avez besoin d'autres installations, veuillez communiquer avec NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les coordonnées) et un processus sera amorcé pour étudier la demande et y répondre.

3.7 Développement de l'infrastructure

Le tableau suivant fournit un aperçu des principaux éléments relatifs au développement de l'infrastructure. Les activités sont classées en deux catégories, « en cours ou dans un futur immédiat » et « sur le long terme 2026+ », et une indication est fournie pour savoir si l'objectif principal est d'améliorer la sécurité ou la capacité.

Activité	Sécurité	Capacité	Date de début	Date d'achèvement prévue
En cours et futur immédiat (2024/25)				
Adavoyle and Brackagh Embankment Stabilisation Technical Study	✓		Sep-23	Nov-25
Antrim to Lisburn UC Study		✓	Août-23	Avr-25
Ballast Rehabilitation Establishment Programme (BREP)	✓		Mar-23	Fév-26
Ballast Rehabilitation Maintenance Depot	✓		Juin-24	Juin-26
Ballymena Integrated Station		✓	Juin-24	Juin-26
Bangor Integrated Station Refurbishment		✓	Avr-24	Sep-25
Bann Bridge Cabin Works	✓		Aug-23	Dec-24
Belfast Transport Hub PWay and S&T Grip 6-8		✓	Sep-22	Jan-25
Bellarena Park & Ride		✓	Mar-24	Déc-24
Bridge Refurbishment & Strengthening Programme Phases 3-7 (annually)	✓		Avr-21	Mar-29
Broughdone to Ballymoney Rerailing	✓		Août -24	Aug-25
Castlerock and Downhill Tunnels Lining Repairs	✓		Nov-25	Sep-27
Coleraine Platform Strengthening	✓		Jan-25	May-25
Coleraine to Derry_Londonderry Track Renewal Phase 3	✓		Fév -25	Nov-26
Culvert Strengthening	✓		Avr-21	Déc -27
Donegall Quay to Yorkgate Dualling		✓	Août -25	Déc -26
Downhill Rock Slope Netting Works	✓		Jan-25	Oct-25
Drainage Renewal – Phase 1	✓		May-25	Juil-27
Earthwork Strengthening Programme – Phase 1	✓		Oct-24	Avr-25
Earthworks Management and Network Drainage Study	✓		Août -24	Nov-27
Emergency Culvert Works	✓		Juin-23	Nov-25
Fortwilliam to Bleach Green Signalling Renewals	✓		Avr-19	Sep-25
Helens Bay Bridge Refurbishment	✓		Déc-25	Mar-26
Laynon North and South SC Renewal	✓		Déc -25	Août -27
Level Crossing Refurbishment	✓		Jan-25	Juil-25
Lineside Fencing 2023 to 2026	✓		Déc -23	Juin-28
Lineside Signage	✓		Août -24	Jan-25
Lisburn West		✓	Juil-25	Mar-27
Lurgan Station Redevelopment		✓	Août -24	Mai-26
Lurgan Level Crossings Signalling Alterations	✓		Oct-24	Août -28
Marino Halt	✓		Nov-23	Juin-24
Moira Park & Ride		✓	Nov-23	Juil-24

Activité	Sécurité	Capacité	Date de début	Date d'achèvement prévue
Moira to Lurgan Track Ballast Rehabilitation	✓		Oct-25	Mar-27
Mossley West Park & Ride Extension		✓	Août -23	Juin-24
Network Wide Track Condition Improvement	✓		Jan-24	Jan-27
NIROC Phase 1B &C		✓	Avr-22	Nov-28
Northern Ireland Railway Operations Centre (NIROC) Phase 1	✓		Nov-19	Fév -25
Overbridge Track Renewals	✓		Avr-24	Sep-27
Platform LED Lighting Replacement	✓		Nov-21	Nov-22
Platform Replacements	✓		Sep-25	Avr-28
Platform Track Renewals	✓		Mar-25	Jul-28
Portadown to DerryLondonderry UC Feasibility Study		✓	Juil-24	Fév-26
Poyntzpass CCTV Upgrade	✓		Avr-25	Oct-25
Rail Halt Accessibility Assessment	✓		Nov-23	Avr-25
Rail Milling	✓		Avr-24	Oct-27
Road Rail Plant and Equipment	✓		Jan-25	Oct-26
S and C Refurbishment Phase 1	✓		Avr-25	Nov-26
Springfarm AHB Base Remedial Works	✓		Déc -24	Mar-25
Track Cable Reliability Improvements Project	✓		Jan-22	Jul-26
Track Condition Retention	✓		Jan-21	Mar-24
Track Flooding Intervention (Kilmakee and Ballymoney)	✓		Déc -25	Nov-26
Trooperslane Park & Ride		✓	Déc -21	Aug-22
User Worked Crossings Refurbishment	✓		Août -25	Fév-27
UWC XL11 Closure	✓		Déc -25	Mai-26
Whitehead to Larne S and T Duct Route	✓		Sep-25	Mar-27
XL14 Reduction of User Worked Crossing Risk	✓		Jan-24	Mar-25
XL35 Steeles MSL Installation Project	✓		Août -25	Juin-26
XL74 78 Dunminning Road	✓		Mai-24	Jan-25
Yorkgate Station Redevelopment		✓	Nov-22	Août -24
Plus long term: 2026+				
Seahill Platform Replacement	✓		Jan-26	Déc -26
Road to Railway Access Points	✓		Feb-26	Oct-27
Re Railing- Yorkgate to Fortwilliam, Belfast, Lurgan to Portadown	✓		Fév -26	Avr-28
Castlerock and Downhill Tunnels Lining Repairs	✓		Fév -26	Avr-28
Bridge Infill Works	✓		Mai-26	Nov-27
UWC XD281 Closure	✓		Mai-26	Août -27

Activité	Sécurité	Capacité	Date de début	Date d'achèvement prévue
Lisburn to Knockmore Track Renewals	✓		Mai-26	Août -26
Bridge Infill Works	✓		Juin-26	Sep-27

Tableau 8

4 Allocation des capacités

4.1 Introduction

Cet article donne un aperçu de processus pour l'allocation des capacités.

Le cadre juridique de l'Allocation de Capacités est régi par le SRNI 2016/420, tel que modifié en 2017, 2019 et 2020, en particulier la Partie 5 et l'Annexe 3.

4.2 Description du processus

Une demande pour l'allocation de la capacité d'infrastructure doit être soumise au GI pour toute période de validité de l'horaire de service.

Les demandeurs, y compris les EF qui font parties à des accords en cours avec le GI, tels qu'un accord-cadre, demanderont des voies spécifiques au cours de ce processus.

Les demandeurs doivent prouver que les conditions d'accès énoncés à l'article 2 ont été remplies.

Les informations suivantes doivent être fournies pour chaque voie demandée :

- les jours de fonctionnement du train,
- les périodes (ou les dates spécifiques) d'opération,
- le point et l'heure de départ requis,
- le point et l'heure d'arrivée requise,
- le type de train (voyageur ou marchandises),
- les détails du matériel roulant, y compris les numéros de série des véhicules et le nombre d'unités par série,
- les détails techniques du matériel roulant (par ex. vitesse maximale permise, type de frein, longueur, tonnage, etc.) comme demandé.

Les informations suivantes doivent également être fournies sur demande, le cas échéant :

- arrêts des trains de voyageurs / points de manutention des trains de marchandises,
- détails des chargements exceptionnels ou des marchandises dangereuses,
- toute autre information concernant le fonctionnement du train.

Les demandes de capacité doivent être adressées par écrit à NIR Access Enquiries avant le 31 Mai 2024 (voir article 1.8 pour les données de contact).

Les processus d'allocation de capacité, y compris les priorités en cas de sursouscription de capacité, sont décrits aux articles 4.4 (EF) et 4.5 (GI).

4.3 Calendrier des demandes de sillons et processus d'allocation

4.3.1 Calendrier de l'horaire de service

Les délais d'élaboration de l'horaire de service et d'attribution des sillons spécifiques (nationaux et internationaux) sont indiqués au schéma 1 ci-dessous.

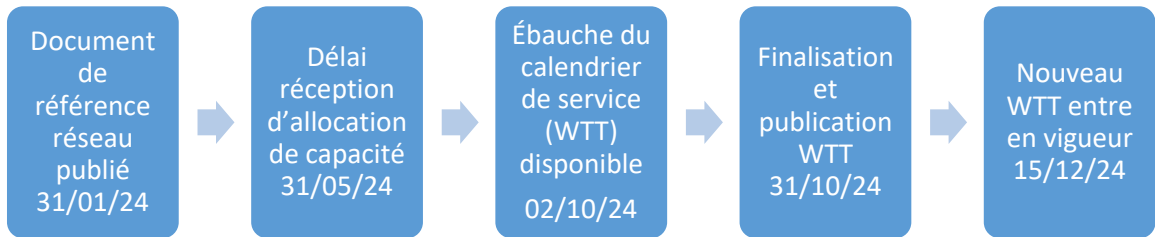


Schéma 1 - Délais d'allocation

4.3.2 Calendrier des demandes de sillons en dehors du processus d'établissement du calendrier (demandes ad hoc)

Des demandes ad hoc peuvent être faites tout au long de la période du calendrier de travail pour utiliser toute capacité disponible sans accord-cadre. On peut obtenir des informations détaillées sur les capacités inutilisées disponibles dans l'horaire de travail 2024 en s'adressant à NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les coordonnées des personnes à contacter, lorsque cet horaire de travail aura été finalisé).

Le GI s'efforcera de répondre à toutes les demandes ad hoc de capacité de réserve dans un délai de 5 jours ouvrables. Vous trouverez le formulaire de demande ad hoc à l'Annexe 7.

4.4 Processus d'allocation

4.4.1 Processus de coordination

Le GI examinera toutes les demandes des demandeurs valides et, dans les quatre mois suivant la date limite de présentation des demandes, le GI fera circuler un projet de calendrier de travail avec les parties intéressées. Les parties intéressées doivent présenter leurs observations dans un délai d'un mois calendrier à compter de la publication du projet de calendrier de travail. La complexité de l'organisation des sillons internationaux signifie que ces sillons seront prioritaires dans le processus de coordination des demandes de capacité.

Les parties intéressées comprendront :

- tous les demandeurs de capacité d'infrastructure dans le cadre du processus d'allocation spécifique auquel se rapporte le projet de calendrier de travail, et
- les autres parties qui ont indiqué à l'ORR qu'elles souhaitent avoir la possibilité de faire des observations sur la manière dont le projet de calendrier de travail peut affecter leur capacité d'obtenir des services ferroviaires pendant la période du calendrier de travail à laquelle le projet de calendrier de travail se rapporte.

Sous réserve des exigences de la SRNI 2016/420, le GI répartira les capacités sur une base juste et équitable, sur la base du projet de calendrier de travail et en tenant compte des avis de toutes les parties intéressées. Ce faisant, le GI tiendra compte de toutes les contraintes qui pèsent sur les demandeurs, y compris l'incidence économique sur leurs activités.

La capacité sera allouée aux parties qui remplissent déjà les conditions énoncées dans l'article 2.2.1. Le GI répondra, dans la mesure du possible, à toutes les demandes de capacités de ces parties, y compris pour les sillons qui traversent plus d'un réseau.

Le GI ne peut refuser une demande de sillon s'il n'existe pas d'autre demande pour tout ou partie de ce sillon, sous réserve que les autres conditions soient remplies.

En cas de conflit entre différentes demandes de capacités d'infrastructure, le GI fera tout son possible, en consultation avec les demandeurs appropriés, pour coordonner les demandes et, dans la mesure où il est raisonnable de le faire, pourra proposer des capacités d'infrastructure alternatives à celles qui ont été demandées. Les niveaux précédents d'utilisation des capacités peuvent également être pris en compte pour déterminer l'attribution des sillons. Si la fiabilité d'un service utilisant un chemin particulier tombe en dessous de 60% (selon la Charte des passagers), cela sera considéré comme faisant partie de la demande.

S'il n'est pas possible de parvenir à un accord avec tous les demandeurs, même si les demandeurs n'ont pas refusé sans raison valable d'accepter d'autres capacités d'infrastructure, le GI attribuera le sillon au demandeur qui a le droit contractuel de l'utiliser (ou un sillon sensiblement similaire) au moment de la demande. En l'absence d'un tel droit, le GI attribuera la voie à l'un des demandeurs sur une base non discriminatoire. Le GI peut refuser toute demande si, à son avis, le demandeur a refusé de manière déraisonnable d'accepter une offre de capacité d'infrastructure alternative.

Les décisions du GI concernant les demandes seront communiquées par écrit au demandeur. En cas de refus, elles comprendront les raisons de ce refus. Dans les cas où la demande est refusée pour cause de capacité insuffisante, elle comprendra en outre un avis indiquant que l'élément d'infrastructure concerné a été déclaré encombré et le demandeur sera informé des résultats de l'analyse de capacité et du plan de renforcement des capacités (voir article 4.4.3).

4.4.2 Processus de résolution de litiges relatifs à l'accès aux voies ferrées

Si les divergences ne sont pas résolues au cours du processus de coordination, le GI prendra une décision basée sur les considérations suivantes :

- L'impact global sur le calendrier
- L'optimisation de l'utilisation de la capacité
- Les règles de priorité pour les infrastructures encombrées
- Le nombre de parcours identiques utilisés, et
- l'ordre chronologique dans laquelle les demandes sont reçues.

Lorsqu'un accord-cadre a été conclu avec une EF, les sillons demandés par cette entreprise auront une priorité plus élevée que les demandes émanant d'une autre entreprise qui aurait la même priorité, mais pour laquelle aucun accord-cadre n'est en vigueur.

Les demandeurs doivent répondre dans les 10 jours ouvrables suivants la décision finale s'ils souhaitent contester la capacité allouée dans le projet de calendrier de travail. Une décision sera alors prise dans les 10 jours ouvrables. Tous les efforts seront alors faits pour parvenir à une décision dans les 10 jours ouvrables suivant la réception du litige. Les demandeurs peuvent alors faire appel directement auprès de l'ORR ou chercher à résoudre leur différend dans le cadre du processus de règlement des différends RIR (attribution des capacités) (I-SYP-PRO-1805) qui peuvent être trouvés sur la page internet suivante :

[Dispute Resolution Process](#)

Si les préoccupations des requérants ne sont pas résolues dans le cadre du processus de résolution de litiges, le requérant peut également faire appel auprès de l'ORR. Les détails et les délais du processus d'appel peuvent être obtenus auprès de l'ORR à l'adresse suivante [ORR Guidance](#).

Le processus de résolution de litiges fonctionnera en parallèle avec le processus d'attribution de la capacité et ne sera pas autorisé à retarder l'attribution de la capacité pour la période du calendrier de travail.

Pour plus d'informations sur le processus de résolution de litiges, contactez NIR Access Enquiries, voir l'article 1.8 pour les données de contact.

4.4.3 Infrastructure encombrée : Définition, critère prioritaire et processus

La règle 26 de la SRNI 2016/420 définit les critères de traitement des infrastructures congestionnées, bien qu'au moment de la publication, aucune partie du réseau n'ait été déclarée congestionnée.

Lorsque, après la coordination des demandes de capacité et la consultation des demandeurs, il n'est pas possible de satisfaire de manière adéquate les demandes portant sur un élément particulier de l'infrastructure, le GI déclarera cet élément de l'infrastructure comme étant encombré. [Congested Infrastructure Process](#)

Le cas échéant, le GI peut fixer une redevance supplémentaire en période de congestion, afin de tenir compte de la rareté de la capacité sur cet élément de l'infrastructure.

Lorsque la coordination (et toute redevance d'accès supplémentaire perçue, le cas échéant) ne réduit pas suffisamment la demande d'un élément d'infrastructure, le GI attribuera les capacités en utilisant les critères prioritaires suivants :

- obligations en matière de services voyageurs
- le trafic de voyageurs de banlieue en période de pointe
- le trafic de voyageurs internationaux
- le trafic de voyageurs en heures creuses
- le trafic spécial/affrété de passagers
- le trafic de marchandises y compris le trafic international de marchandises
- le trafic d'entretien des infrastructures*.

* En cas d'urgence, le trafic d'entretien des infrastructures sera prioritaire s'il doit s'occuper d'un incident.

Pour plus d'informations sur la procédure d'infrastructure encombrée, contactez NIR Access Enquiries, voir l'article 1.8 pour les données de contact.

4.4.4 Impact des accords-cadres

Comme mentionné dans l'article 4.4.2, lorsqu'un accord-cadre a été conclu avec une EF, sous réserve des modalités de cette entente, les demandes d'accès effectuées par cette entreprise auront une priorité plus élevée que les demandes émanant d'une autre entreprise qui aurait la même priorité, mais pour laquelle aucun accord-cadre n'est en vigueur.

4.5 Allocation de la capacité d'entretien, de renouvellement et d'amélioration

4.5.1 Processus

Afin d'assurer les niveaux requis de sécurité, de fiabilité et de qualité de l'infrastructure, le GI doit réserver une partie de la capacité disponible de l'infrastructure pour les travaux de maintenance, de renouvellement et d'amélioration.

Les activités d'ingénierie prévues et connues au moment de la rédaction du présent document sont décrites en détail à l'article 3.5 du document de référence du réseau. L'attribution de la capacité pour le mouvement des véhicules/trains du génie est obtenue dans le cadre du processus d'attribution de la capacité. Pour plus d'informations sur l'ordonnancement des travaux d'entretien planifiés et les procédures en cas de travaux d'entretien imprévus, contactez NIR Access Enquiries, voir l'article 1.8 pour les données de contact.

4.5.2 Planification de la possession

Certains travaux d'entretien, de rénovation et de mise en valeur nécessitent des blocages en dehors des périodes normales. Le GI s'efforcera de donner un préavis minimum des biens prévus comme suit :

Durée de la possession	Préavis
Urgence	Aucun
Nuits prolongées	2 semaines
24 heures ou moins	4 semaines
24 - 56 heures	2 mois
56 heures - 1 semaine	4 mois

Tableau 9

Normalement, les blocages prévus d'une durée supérieure à une semaine seront indiqués dans le document de référence du réseau, à moins que d'autres délais n'aient été convenus d'un commun accord par le GI et les EF concernées. Les fermetures de lignes prévues pendant les heures normales d'ouverture prévues seront consultées avec toutes les EF et tous les fournisseurs de services concernés.

4.6 Règles de non-utilisation/résiliation

Le GI se réserve le droit de révoquer la capacité attribuée, où cette capacité n'est pas utilisée, à moins que cela ne soit dû à des raisons non économiques échappant au contrôle présumé et prouvé de l'EF.

Si un sillon demandé par une EF n'est pas utilisé, les frais de réservation décrits à l'article 6 peuvent être conservés par le GI.

4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses ne sont pas autorisées sur le réseau (comme mentionné ci-avant à l'article 2.6).

Les demandes de sillons pour des transports exceptionnels doivent être faites par écrit, en donnant les détails du transport exceptionnel, afin de permettre à GI d'évaluer et de résoudre toute incompatibilité avec les infrastructures, les autres véhicules ou les systèmes de sécurité.

4.8 Mesures spéciales en cas de perturbation

En cas de perturbation de la circulation due à des urgences ou à des défaillances techniques, Le GI prend toutes les mesures nécessaires pour rétablir des conditions d'exploitation normales.

Si de telles urgences ou défaillances techniques rendent l'infrastructure temporairement inutilisable, les sillons alloués peuvent être annulés sans préavis pendant la période d'entretien.

Dans tous les cas, une compensation sera supportée par l'entité qui a causé la perturbation, sous réserve des termes et conditions du Contrat d'accès.

Le GI fournit des règles et instructions d'exploitation sur la manière de gérer une perturbation, y compris les perturbations entre EF. Ces règles et instructions d'exploitation peuvent être obtenues par le service NIR Access Enquiries, voir l'article 1.8 pour les données de contact. Les EF peuvent présenter, pour examen, leurs propres propositions concernant le traitement des perturbations causées par leurs propres trains.

Les détails des arrangements doivent être convenus dans le cadre de la finalisation des contrats d'accès.

4.9 Allocation de capacité pour les installations de services

Le GI s'efforcera de faciliter toutes les demandes de capacité dans les installations de service sur une base équitable et non discriminatoire.

En principe, toutes les EF auront le droit d'accéder aux installations définies à l'article 5.

Les détails de l'accès et de la fourniture des services dépendront de la capacité disponible.

5 Services

5.1 Introduction

Le GI déploie tous les efforts raisonnables pour s'assurer que les demandeurs peuvent avoir accès aux services auxquels ils ont droit et qu'ils peuvent les obtenir.

Les articles qui suivent présentent les détails de chacun des quatre différents groupes de services disponibles.

5.2 Forfait d'accès minimum

Le forfait d'accès minimum comprend :

- a) le traitement des demandes de capacités d'infrastructure,
- b) le droit d'utilisation de la capacité qui est accordé,
- c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aiguillages et les jonctions,
- d) le contrôle des trains, y compris la signalisation, la régulation, la répartition et la communication et la fourniture d'informations sur la circulation des trains,
- e) toutes les autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel la capacité a été accordée.

Toutes les demandes valides pour la capacité d'infrastructure seront traitées comme énoncés à l'article 4 ci-avant. Lorsqu'il est accordé, le droit d'utiliser la capacité et les détails de l'accès et de l'utilisation de tous les éléments associés au " forfait d'accès minimum " doivent être documentés dans un accord de services d'accès aux voies et aux gares entre le GI et le demandeur. Une convention de services d'accès aux voies et aux gares doit être conclue avant que le demandeur puisse exercer ces droits.

Le demandeur devra démontrer au GI que tous les autres Contrats de services supplémentaires et/ou associés dont il a besoin pour utiliser complètement et correctement la capacité allouée ont été conclus avant d'utiliser cette capacité.

Le régime de tarification et les tarifs pour la fourniture de l'ensemble d'accès minimal sont définis à l'article 6 ci-après.

5.3 Suivi de l'accès aux installations de services et prestation de services

5.3.1 Accès aux installations de service

Les demandeurs peuvent se voir accorder l'accès aux installations de services et à la prestation de services telle que définie dans SRNI 2016/420 comme suit :

5.3.1.1 Gare à voyageurs

Celles-ci sont fournies aux emplacements listés à l'Annexe 3.

Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6

5.3.1.2 Gare de marchandises

Au moment de la rédaction du présent document, il n'y a aucune gare de marchandises sur le réseau. Dans l'éventualité où cela s'avérerait nécessaire, Translink travaillerait avec DfI et le demandeur pour déterminer les options de livraison.

5.3.1.3 Triage du port

Au moment de la rédaction du présent document, il n'y a aucun triage de port sur le réseau. Si un demandeur identifie le besoin de ces installations, veuillez contacter NIR Access Enquiries pour en discuter plus en détail (voir article 1.8 pour les coordonnées).

5.3.1.4 Faisceaux d'attente

Celles-ci sont fournies aux emplacements listés à l'Annexe 3.6.4. Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6 facilité d'entretien.

Celles-ci sont fournies aux emplacements listés à l'Annexe 3.6.5.

Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6.

5.3.1.5 Autres installations techniques

Celles-ci sont fournies aux emplacements listés à l'Annexe 3.6.5.

Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6.

5.3.1.6 Installations portuaires maritimes et intérieures

Au moment de la rédaction du présent document, il n'y a aucune installation portuaire maritime ou intérieure sur le réseau. Si un demandeur identifie le besoin de ces installations, veuillez contacter NIR Access Enquiries pour en discuter plus en détail (voir article 1.8 pour les coordonnées).

5.3.1.7 Installations de décharge

Si un demandeur identifie le besoin de ces installations, veuillez contacter NIR Access Enquiries pour en discuter plus en détail (voir article 1.8 pour les coordonnées).

5.3.1.8 Installations de ravitaillement en carburant

Des installations de ravitaillement en carburant sont disponibles aux dépôts d'Adélaïde, de Fortwilliam et de York Road. Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6.

5.3.2 Prestations de services dans les installations de service

5.3.2.1 Service de manœuvre

Le service de manœuvre est disponible à certains emplacements. Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6.

5.3.2.2 Autres services

En résumé, les services disponibles pour les trains sont :

- Préchauffage des trains de voyageurs
- Distribution d'eau
- Nettoyage

- Traitement des déchets des toilettes

Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6.

5.4 Services supplémentaires

5.4.1 Courant de traction

Non disponible - voir article 3.3.2.6.

5.4.2 Services pour les trains

En résumé, les services disponibles pour les trains sont :

- Préchauffage des trains de voyageurs
- Distribution d'eau
- Nettoyage
- Traitement des déchets des toilettes.

Les coordonnées pour obtenir des informations sur les frais et les conditions d'accès à ces installations et services sont fournies à l'article 6.

5.4.3 Services pour les transports exceptionnels et marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses (définies comme celles qui sont susceptibles de présenter un risque pour la santé, la sécurité, la propriété et l'environnement pendant le transport par chemin de fer et qui sont classées conformément au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) ne sont autorisées nulle part sur le réseau.

Aide pour la conduite de trains anormaux et des détails sur les frais qui s'appliqueront en communiquant avec NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les coordonnées)

Les conditions générales de prestation sont énoncées dans le Contrat d'accès pertinent.

5.4.4 Autres services supplémentaires

Actuellement, le GI n'offre pas d'autres services supplémentaires. Si un demandeur identifie d'autres services supplémentaires dont il a besoin, le GI fera tout ce qui est raisonnablement possible pour s'assurer que les demandeurs puissent y avoir accès.

5.5 Services auxiliaires

5.5.1 Accès aux systèmes des communications

Le GI s'efforcera de faciliter les demandes d'accès des demandeurs au réseau de communications pour des installations et des services allant au-delà du forfait d'accès minimum.

Les demandeurs souhaitant utiliser de telles facilités doivent contacter NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact.)

Pour bénéficier du service, les conditions générales de prestation devront être convenues avant que le service ne soit fourni.

5.5.2 Fourniture d'informations supplémentaires

Le GI s'efforcera de faciliter les demandes de fourniture d'informations supplémentaires.

Les demandeurs souhaitant utiliser de telles facilités doivent contacter NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact.)

Pour bénéficier du service, les conditions générales de prestation devront être convenues avant que le service ne soit fourni.

5.5.3 Inspection technique du matériel roulant

Le GI va faciliter les demandes d'inspection technique du matériel roulant.

Les demandeurs souhaitant utiliser de telles facilités doivent contacter NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact.)

5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs

Si un demandeur identifie le besoin de ces installations, veuillez contacter NIR Access Enquiries pour en discuter plus en détail (voir article 1.8 pour les coordonnées).

5.5.5 Services spécialisés de maintenance lourde

Si un demandeur identifie le besoin de ces installations, veuillez contacter NIR Access Enquiries pour en discuter plus en détail (voir article 1.8 pour les coordonnées).

5.5.6 Autres services auxiliaires

Actuellement, le GI n'offre pas d'autres services auxiliaires. Si un demandeur identifie d'autres services auxiliaires dont il a besoin, le GI fera tout ce qui est raisonnablement possible pour s'assurer que les demandeurs puissent y avoir accès.

6 Charges

6.1 Principes de tarification

La loi relative aux principes de tarification est établie dans la partie 4 et à l'Annexe 2 de la SRNI 2016/420.

Conformément à ces principes, le calcul de la redevance d'accès minimale est basé sur le « Modèle CATRIN - Maintenance et renouvellement » et applique la fonction « Élasticité d'utilisation ».

Conformément à l'article 14 du règlement SRNI 2016/420, le cadre de tarification a été établi. Cela comprend des frais de dossier de 750 £ plus des frais de réservation de 5 % du total des frais d'accès calculés qui doivent être payés au GI par le demandeur lors de la première demande de capacité soumise au cours de chaque année civile. Une redevance différente peut s'appliquer en cas de demande de capacité sur une base ad hoc uniquement (c'est-à-dire lorsqu'une EF n'a pas présenté de demande d'attribution de capacité dans le cadre du programme de travail lui-même). Les frais de réservation peuvent être payés au moyen d'un cautionnement en faveur du GI qui est garanti par une banque, ou payer en espèces, et dont la valeur est égale à 5 (cinq) pour cent du coût total pour le demandeur de la prestation des services pour lesquels l'allocation est requise, ou avec l'approbation du GI, la preuve d'un accord équivalent qui satisfait ces exigences.

Le GI n'applique pas actuellement ce qui suit, mais se réserve le droit de le faire, si cela est jugé nécessaire :

- Frais de rareté
- Frais environnementaux
- Remise
- Compensation (autre que via le régime de rendement et les conditions des contrats d'accès).

** Autrement que via le régime de performance et les conditions des accords d'accès.*

Ces critères s'appliqueraient aux opérateurs de réseau nouveaux et existants.

N.B. Dans la présente article, « accès voie ferrée » signifie la fourniture d'un chemin d'accès à l'endroit où l'installation ou le service est fourni. Il doit être entendu qu'avant d'octroyer de tels sillons, les demandeurs doivent avoir signé tous ces accords avec les parties concernées (p. ex. un propriétaire d'installation) afin de leur permettre d'utiliser l'installation ou le service.

Les segments de marché ci-dessous reflètent Annexe 2 Paragraphe 2 du SRNI 2016/420 qui stipule que la liste des segments de marché définis par les gestionnaires de l'infrastructure doit contenir au moins les trois segments suivants: services de fret, services passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services passagers.

Les segments de marché applicables à notre infrastructure sont:

- Services intérieurs de passagers
- Services passagers internationaux
- Services passagers occasionnels

6.1.1 Forfait d'accès minimum

Le forfait d'accès minimum est fourni dans la mesure décrite à l'article 5.2 pour les frais d'accès aux voies.

6.1.2 Accès aux voies des installations visées à l'article 5.3

Aucuns frais additionnels ne seront perçus pour l'accès aux voies des installations visées à l'article 5.3 ci-dessus.

6.1.3 Services visés à l'article 5.3

Les frais d'accès aux installations ou de prestation de services seront équitables, non discriminatoires et transparents et appliqués par le propriétaire de l'installation. Les frais pour la prestation d'un service seront basés sur le coût de la main-d'œuvre plus un recouvrement raisonnable des frais généraux et un profit. Les frais de matériel seront basés sur le coût du matériel (y compris les frais de manutention) plus les coûts de main-d'œuvre plus un recouvrement raisonnable des frais généraux et un profit. Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).

6.1.4 Services supplémentaires

Les services supplémentaires sont disponibles comme suit :

Point	Service supplémentaire	Frais
a)	Préchauffage des trains de voyageurs	Les frais pour la prestation d'un service seront basés sur le coût de la main-d'œuvre plus un recouvrement raisonnable des frais généraux et un profit.
b) i)	Approvisionnement en carburant	
ii)	Service de manœuvre	
c)	Contrats sur mesure pour	Pour plus d'informations sur les frais et les conditions d'accès et de prestation, veuillez contacter NIR Access Enquiries.
i)	Le contrôle de transport de marchandises dangereuses	
ii)	aide à la conduite de trains anormaux	

Tableau 10

6.1.5 Services auxiliaires

Les services auxiliaires qui peuvent être disponibles sont :

Point	Service auxiliaire	Frais
a)	Accès au réseau de communications	Les frais pour la prestation d'un service seront basés sur le coût de la main-d'œuvre plus un recouvrement raisonnable des frais généraux et un profit.
b)	Fourniture d'informations supplémentaires	
c)	Inspection technique du matériel roulant	Pour plus d'informations sur les frais et les conditions d'accès et de prestation, veuillez contacter NIR Access Enquiries.

Tableau 11

6.2 Système de chargement

Le système de chargement du GI est comme suit :

L'accès par voie ferrée à toutes les installations (gares et dépôts) est inclus dans la redevance d'accès par voie ferrée dans la mesure décrite à l'article 6.1.

Lorsqu'un demandeur a besoin d'avoir accès à des installations ou de fournir un service, il devra conclure un contrat avec la partie concernée, comme le propriétaire de l'installation, et il est probable qu'il devra payer des frais additionnels aux frais d'accès minimaux.

Le GI sera transparent en ce qui concerne tous les frais facturés à une EF.

Les frais d'accès minimaux pour la conduite d'un train sur le réseau sont calculés comme suit :

<p>Montant total à payer</p> <p>=</p> <p>[frais d'accès aux voies ferrées x tonne-km]</p> <p>+</p> <p>Σ [Coût de l'accès aux installations et de la prestation des services acquis]</p>
--

L'EF doit prendre des dispositions pour le paiement de chacun des fournisseurs (c.-à-d.. GI pour l'accès par voie ferrée ; fournisseur/responsable de l'installation pour les services).

6.3 Tarifs

Les tarifs qui seront appliqués pour la période à venir sont listés dans le tableau ci-après :

Point	Tarif	Remarques
Forfait d'accès minimum	0,006 £ / tonne-km	Il s'agit des frais d'accès à la voie ferrée (voir l'article 6.1).
Accès aux voies à l'intérieur des installations de services et prestation des services mentionnés à l'article 5.3	Pour plus d'informations sur les frais d'accès et de prestation, veuillez contacter NIR Access Enquiries.	
Services supplémentaires mentionnés à l'article 5.4	Les frais dépendent de la portée, de la disponibilité et de la demande.	Pour plus d'informations, contactez NIR Access Enquiries (voir l'article 1.8 pour les données de contact).
Services auxiliaires mentionnés à l'article 5.5		

Tableau 12

6.4 Système de performance

Le système de performance est convenu dans le cadre du contrat d'accès au réseau et vise à fournir des incitations pour encourager le GI et les EF à minimiser les perturbations et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Les principes suivants doivent être appliqués de manière non discriminatoire sur tout le réseau :

- Les paramètres principaux du système de performance seront convenus avec les demandeurs au moment de la signature du contrat d'accès.
- La valeur des retards sera précisée.
- Le seuil de paiement sera fixé d'un commun accord.
- Les retards seront calculés par rapport à l'horaire de service.

Les retards du système de performance sont classés comme suit :

- Gestion de l'exploitation / planification attribuable au GI
- Installations d'infrastructure attribuables au GI (y compris les Installations de signalisation et de télécommunications)
- Causes de génie civil imputables au GI
- Matériel roulant attribuable au GI
- Causes imputables à d'autres EF

- Causes externes imputables ni au GI ni à l'EF
- Causes secondaires imputables ni au GI ni à l'EF

Les retards sont enregistrés pour chaque minute au-dessus du seuil d'enregistrement. Les seuils de retard sont basés sur les performances des années précédentes afin d'encourager l'amélioration continue. Les retards sont enregistrés à destination par rapport à l'arrivée prévue dans l'horaire de travail. (Les trains supprimés par l'EF sont surveillés, mais ne sont pas pénalisés pour le moment).

- 5 minutes ou plus de retard pour les trains de voyageurs urbains
- 10 minutes ou plus de retard pour les trains de voyageurs interurbains,
- 15 minutes ou plus de retard pour les trains de marchandises.

L'origine des retards est enregistrée et attribuée au GI ou à l'EF appropriée. Par souci de clarté, les retards comprennent tous les retards attribuables à la source, c'est-à-dire les retards primaires et secondaires, et sont mesurés à la destination finale.

Des pénalités sont appliquées si une partie dépasse un seuil prédéfini de minutes de retard (documenté dans le contrat d'accès aux voies concernées, TAA / accord d'accès aux voies et aux services de gare, TASSA).

6.5 Frais de non-utilisation

Actuellement, il n'existe pas d'arrangements standard en matière de frais de non-utilisation.

6.6 Modifications des charges

Au moment de la rédaction du présent document, aucun changement n'est prévu aux charges susmentionnées pour la période 2023-24

S'il s'avère nécessaire de réviser les charges identifiées ou d'appliquer des redevances supplémentaires, le GI, en consultation avec l'ORR, engagera un processus de révision approprié. Toute modification du système de tarification est rendue publique au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau.

6.7 Modalités de facturation

Le GI émettra des factures pour chaque période d'arriérés. Les périodes correspondent aux périodes comptables et sont réparties en quatre cycles de 4, 4 ou 5 semaines. Les factures sont payables dans les 28 jours suivant la date de facturation. Les périodes 6 et 12 comprendront l'incidence financière du régime de rendement. Tous les paiements doivent être effectués en livres sterling (£) et par transfert électronique de fonds ou autre moyen similaire convenu avec le fournisseur d'accès/service.

Les parties concernées, comme les propriétaires d'installations ou les prestataires de services, mettront en œuvre les ententes de facturation décrites dans leurs propres ententes et accords respectifs avec les demandeurs.

ANNEXES

Annexe 1	Glossaire de termes et abréviations
Annexe 2	Aperçu de la carte du réseau ferroviaire et des noeuds principaux
Annexe 3	Détails des stations et des points d'arrêt
Annexe 4	Matériel roulant voyageur dont l'utilisation est actuellement autorisée sur le réseau
Annexe 5	Modèle de contrat d'accès aux voies ferrées
Annexe 6	Modèle de demande de capacité
Annexe 7	Modèle de demande ad hoc
Annexe 8	Restrictions environnementales

Annexe 1 **Glossaire de termes et abréviations**

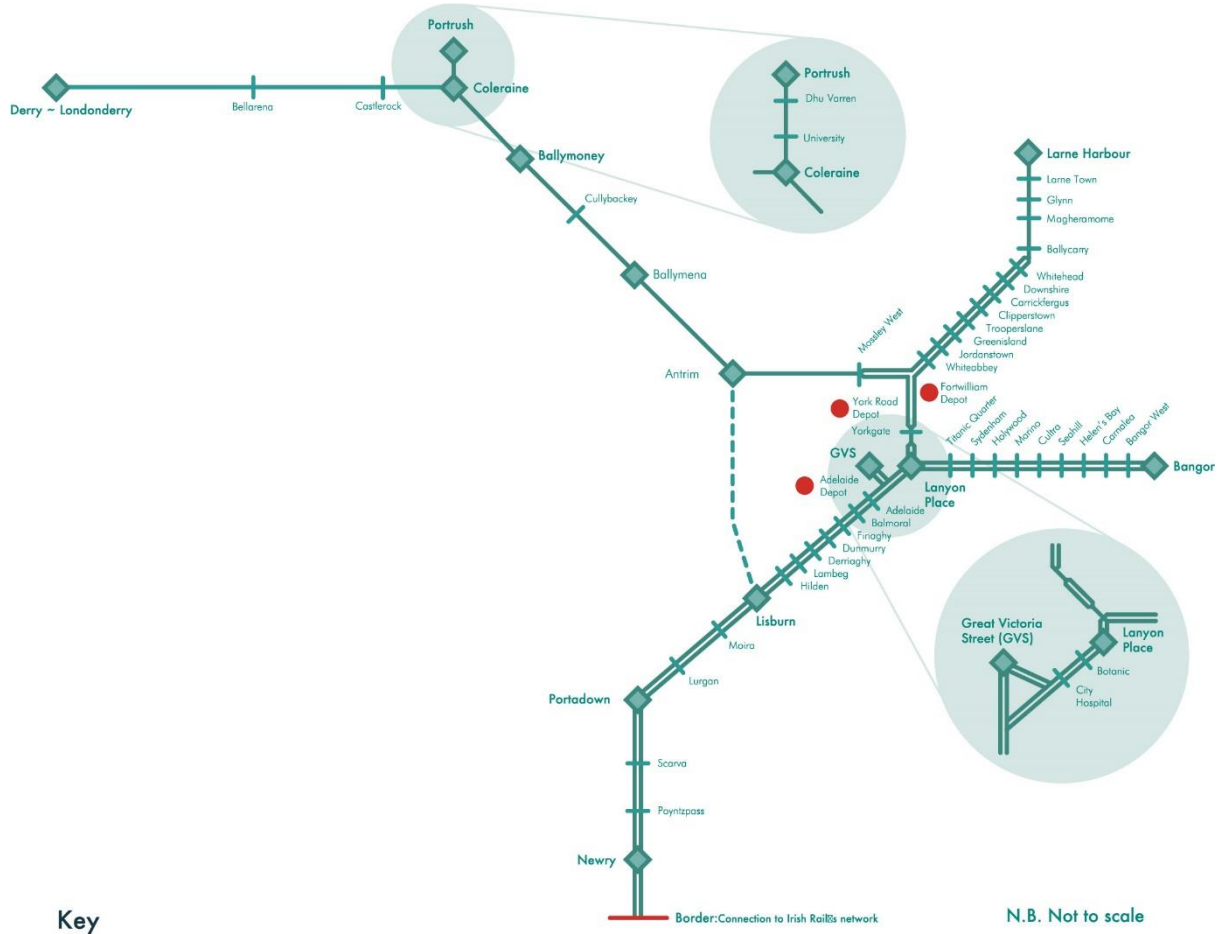
Les termes et abréviations utilisés dans ce document de référence du réseau se trouvent principalement dans le Glossaire RNE : [RNE Glossary](#).

La liste ci-dessous fournit les termes et abréviations qui ne figurent pas dans le glossaire RNE.

En cas de conflit d'intérêts, la liste ci-dessous s'applique en priorité aux fins du présent document.

AHB	Automatic Half-Barrier Level Crossing (Passage à niveau automatique à demi-barrière)
AWS	Automatic Warning System (Système d'alerte automatique)
CCTV	Closed-Circuit Television (Télévision en circuit fermé)
DC	Direct Current (Courant continu)
Dfi	Department for Infrastructure (Département de l'infrastructure)
Halt	Plate-forme de train sans personnel, généralement sans bâtiment de gare
GI	Gestionnaire d'Infrastructure (NIR Networks Limited conjointement avec NIR)
MAC	Minimum Access Charge (Forfait d'accès minimum)
MCB	Manually Controlled Barrier Level Crossing (Passage à niveau à commande manuelle)
NIR	Northern Ireland Railways Company Limited
NITHC	Northern Ireland Transport Holding Company
NVR	National Vehicle Register (Registre national des véhicules)
ORR	Office of Rail and Road (Office de régulation du rail)
RRI	Route-Relay Interlocking (Interverrouillage route-relais)
SNRP	Statement of National Regulatory Provisions
SPAD	Signal Passed At Danger without authority (Signal dépassé en position de danger)
SRNI	Statutory Rules of Northern Ireland (Règles législatives d'Irlande du Nord)
STG	Devise : Livre sterling
TAA	Track Access Agreement (Contrat d'accès aux voies ferrées)
TASSA	Track Access and Station Services Agreement (Contrat de service d'accès aux voies et aux gares)
TPWS	Train Protection and Warning System (Système de protection et d'avertissement des trains)
TSR	Temporary Speed Restriction (Limite de vitesse temporaire)
Translink	Le groupe Translink comprend le Northern Ireland Railways Company Limited ('NIR'); NIR Networks Limited; NIR Operations Limited; Citybus Limited ('Metro'); Flexibus Limited; Ulsterbus Limited; et, Translink (NI) Limited.
WTT	Working Timetable (le calendrier de service)

Annexe 2 Aperçu de la carte du réseau ferroviaire et des noeuds principaux



Annexe 3 Détails des stations et des points d'arrêt

Emplacement	Type	N° de plateformes	Longueur max. des trains sur les plateformes	Billetterie	Toilettes publiques	Accessibilité de la plateforme	Salles de transit	Rang taxi
Adelaide	Halt	2	72,5	Non	Non	Non	Non	Non
Antrim	Gare intégrée autobus/rail	2	154,3	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Ballycarry	Halt	1	77,0	Non	Non	Non	Non	Non
Ballymena	Station	2	180,9	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Ballymoney	Station	2	152,3	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Balmoral	Point d'arrêt	2	151,4	Non	Non	Oui	Non	Non
Bangor	Gare intégrée autobus/rail	3	183,3*	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Bangor West	Point d'arrêt	2	165,6	Oui	Non	Oui	Non	Non
Belfast Lanyon Place	Station	4	232,2	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Bellarena	Point d'arrêt	2	146	Non	Non	Oui	Non	Non
Botanic	Station	2	148,9	Oui	Non	Oui	Non	Non
Carnalea	Point d'arrêt	2	110,2	Non	Non	Oui	Non	Non
Carrickfergus	Station	3	143,9	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Castlerock	Point d'arrêt	1	123,5	Non	Non	Oui	Non	Non
City Hospital	Point d'arrêt	2	143,7	Oui (TP)	Non	Oui	Non	Non
Clipperstown	Point d'arrêt	2	74,6	Non	Non	Oui	Non	Non
Coleraine	Gare intégrée autobus/rail	2	154,1***	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Cullybackey	Point d'arrêt	1	149,5	Non	Non	Non	Non	Non
Cultra	Point d'arrêt	2	73,1	Non	Non	Non	Non	Non
Derriaghy	Point d'arrêt	2	96,5	Non	Non	1 seule plateforme	Non	Non
Dhu Varren	Point d'arrêt	1	82,9	Non	Non	Oui	Non	Non
Downshire	Point d'arrêt	2	147,0	Non	Non	Non	Non	Non
Dunmurry	Point d'arrêt	2	145,3	Non	Non	Oui	Non	Non
Finaghy	Point d'arrêt	2	147,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Glynn	Point d'arrêt	1	114,3	Non	Non	Oui	Non	Non
Great Victoria Street (GVS)	Station	4	160,5**	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Emplacement	Type	N° de plateformes	Longueur max. des trains sur les plateformes	Billetterie	Toilettes publiques	Accessibilité de la plateforme	Salles de transit	Rang taxi
Greenisland	Point d'arrêt	2	114,3	Oui	Non	Oui	Oui	Non
Helens Bay	Point d'arrêt	2	124,7	Non	Non	Non	Non	Non
Hilden	Point d'arrêt	2	144,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Hollywood	Point d'arrêt	2	144,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Jordanstown	Point d'arrêt	2	145,0	Oui	Non	Oui	Non	Non
Lambeg	Point d'arrêt	2	145,8	Non	Non	Oui	Non	Non
Larne	Station	1	143,0	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Larne Harbour	Station	2	151,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Lisburn	Station	3	171,7	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Derry~Londonderry	Station	2	109,0	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Lurgan	Station	2	145,5	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Magheramorne	Point d'arrêt	1	98,2	Non	Non	Non	Non	Non
Marino Halt	Point d'arrêt	2	122,8	Non	Non	Non	Non	Non
Moira	Point d'arrêt	2	140,0	p/t	Non	Oui	Non	Non
Mossley West	Point d'arrêt	1	144,4	Non	Non	Non	Non	Non
Newry	Station	2	158,8	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Portadown	Station	3	176,4	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Portrush	Station	3	140,5	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Poyntzpass	Point d'arrêt	2	105,5	Non	Non	Oui	Non	Non
Scarva	Point d'arrêt	2	108,5	Non	Non	Oui	Non	Non
Seahill	Point d'arrêt	2	126,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Sydenham	Point d'arrêt	2	143,2	Non	Non	Non	Non	Non
Titanic Quarter	Point d'arrêt	2	146,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Trooperslane	Point d'arrêt	2	82,4	Non	Non	Non	Non	Non
University	Point d'arrêt	1	72,5	Non	Non	Non	Non	Non
Whiteabbey	Point d'arrêt	2	145,0	Non	Non	Oui	Non	Non
Whitehead	Station	2	142,0	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Yorkgate	Station	2	144,0	Oui	Oui	Oui	Oui	Non

Remarques :

* Bangor possède 3 plateformes. La donnée montrée est la plus courte des plates-formes de la ligne principale (la plate-forme de voie d'évitement est de 106,0 m).

** GVS possède 4 plateformes. La donnée montrée est la plus courte des 4. La plus longue représente 227,8 m.

*** Coleraine possède 3 plateformes. La donnée montrée est la plus courte des plates-formes de la ligne principale (la plate-forme de voie d'évitement est de 63,2 m).

TP - à temps partiel

Annexe 4 Matériel roulant voyageur dont l'utilisation est actuellement autorisée sur le réseau

Nom	Charge par essieu	Configuration des essieux	Restrictions d'utilisation
Classe 3000 CAF	DM1 - 13,14 tonnes (par essieu)	2-2	Non
	M car - 13,0 tonnes (par essieu)		
	DM2 – 14,565 tonnes (par essieu)		
Classe 4000 CAF	Fabricant DM1- 11845 kg (par essieu)	2-2	Non
	Fabricant M - 11465 kg (par essieu)		
	Fabricant DM2 - 11790 kg (par essieu)		
	Fabricant M1 - 12073 kg (par essieu)		
	Fabricant M2 – 12073 kg (par essieu)		
	Fabricant M3 - 12166 kg (par essieu)		
Locomotive Classe 071/110	17,42 tonnes (par essieu)	3-3	Non
Locomotive Classe 201	20,82 tonnes (par essieu)	3-3	Non
Autocars De-Dietrich	DVT - 10,3 tonnes (par essieu)	2-2	Oui
	Fabricant - 9,3 tonnes (par essieu)		
	Standard - 9,1 tonnes (par essieu)		
	Restauration - 10,2 tonnes (par essieu)		
	Intermédiaire - 8,08 tonnes (par essieu)		
Classe 29000 CAF	Broyage - 13,25 tonnes	2-2	Oui
Classe 22000	Broyage - 16,15 tonnes	2-2	Oui
Autocars Mark III	Charge max. de l'essieu 6,5 tonnes	2-2	Oui
Locomotive à vapeur 4	Charge max. de l'essieu 17,77 tonnes	2-6-4	Oui
Locomotive à vapeur 85	Charge max. de l'essieu 18,1 tonnes	4-4-0	Oui
Locomotive à vapeur 186	Charge max. de l'essieu 13,2 tonnes	0-6-0	Oui
Locomotive à vapeur 461	Charge max. de l'essieu 15,1 tonnes	2-6-0	Oui
Autocars Mark II	8 - 10 tonnes	2-2	Oui
Locomotive à vapeur 131	Charge max. de l'essieu 16,61 tonnes	4-4-0	Oui

Remarques :

* Les restrictions peuvent concerner les lignes sur lesquelles le matériel roulant est autorisé à circuler, la vitesse maximale d'exploitation, etc.

Pour plus d'informations sur le tableau ci-dessus, contactez NIR Access Enquiries, voir l'article 1.8 pour les données de contact.

Annexe 5 Modèle de contrat d'accès aux voies ferrées

Le modèle d'exemple d'accord de Track Access Agreement est disponible à l'adresse suivante: [Track Access Agreement](#)

Annexe 6 **Modèle de demande de capacité**

1	Nom de l'entreprise ferroviaire
2	Date de la demande
3	Type de train (voyageur ou marchandises)
4	Vitesse maximale autorisée (MPH)
5	Heure / Jours / Période d'opération demandée
6	Longueur d'un train en mètres (compris les locomotives, le cas échéant)
7	Nombre de véhicules dans la composition du train
8	Type/Classe du véhicule
9	Tonnage brut du train (total)
10	Véhicules individuels / Poids total en charge des locomotives
11	Type de frein du matériel roulant
12	Méthode d'exploitation du train
13	Méthode de communication de l'unité d'entraînement avec l'aiguilleur
14	Des instructions spécifiques sont-elles requises pour le mouvement ou l'activité en route (O/N) ? Si "OUI", veuillez fournir des détails à l'article 20.
15	Les véhicules sont-ils inscrits au registre national des véhicules du DfI (O/N) ?
16	Le matériel roulant a-t-il été autorisé à circuler sur l'itinéraire demandé (O/N) ?
17	Veuillez confirmer que vous possédez la certification pour opérer sur le réseau NIR (O/N).
18	Veuillez confirmer que vous avez approuvé le SGS (O/N).

19 Cheminement proposé				
Origine		Destination		Distance (KM)
Station / Point d'arrêt	Heure d'arrivée	Heure de départ	Observations	Distance (KM)

20	Autres informations relatives à l'exploitation
----	--

21	Prévoyez-vous transporter des marchandises dangereuses (O/N) ? (Si "OUI", veuillez fournir tous les détails)
----	--

20	Nom du gestionnaire de l'EF et poste occupé
----	---

20	Adresse du siège social de l'EF
----	---------------------------------

À usage interne seulement

Date de réception de la demande	
Demande de décision	
Numéro de référence	

Annexe 7 Modèle de demande ad hoc

Les renseignements suivants doivent être remplis et transmis par voie électronique à l'adresse suivante niraccessenquiries@translink.co.uk

Nom du travail :	
Référence :	<i>Réservé à l'usage du bureau</i>
Date(s) de l'opération	
Véhicules :	
Chemins joints	
Remarques :	

Annexe 8 Restrictions environnementales

Translink est une « Autorité compétente » au sens de la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (Environmental Noise Directive, END). Cette directive demande aux États membres (EM) de produire des « cartes de bruit stratégiques » et des plans d'action complets en matière de bruit sur un cycle de cinq ans.

La directive END est transposée dans la législation de l'Irlande du Nord par la réglementation sur la gestion du bruit dans l'environnement (Irlande du Nord) de 2006.

Le bruit des véhicules ferroviaires est de plus en plus contrôlé par la législation. La CE a adopté en 2006 une Spécification technique d'interopérabilité relative au bruit du matériel roulant conventionnel (décision 2006/66/CE) et le nouveau matériel roulant doit respecter les limites définies dans ces limites. Les STI (sur le matériel roulant conventionnel et le matériel roulant à grande vitesse) comprennent des limites de bruit pour le bruit au démarrage, le bruit des véhicules à l'arrêt et le bruit au passage.

Les limites applicables aux installations et équipements ferroviaires sont fixées par la directive 2000/14/CE, qui concerne les émissions sonores dans l'environnement des équipements utilisés à l'extérieur.

Lors de la proposition de construction de tout nouveau développement majeur, le bruit est pris en compte. Des mesures d'atténuation telles que l'optimisation de la construction de la voie ferrée et l'utilisation de murs antibruit, que ce soit par l'aménagement paysager ou par la construction de murs ou de clôtures, sont incluses dans la conception pour minimiser tout impact sonore négatif.

On a constaté que l'utilisation de rails soudés en continu permet de réduire le bruit de fonctionnement, bien que le bruit des aiguillages et des croisements ne puisse être éliminé par soudage continu. Bien qu'il ne soit pas directement lié au bruit opérationnel, la question du bruit des klaxons de train a été traitée au cours des dernières années. La norme du National Railway Group concernant les klaxons spécifie maintenant un niveau de bruit maximal (en plus d'un niveau minimal). De plus, le recueil de règles a été modifié afin de réduire le nombre de fois où le son du klaxon est obligatoire.

Il n'existe pas de valeurs limites formelles pertinentes en vigueur en Irlande du Nord en ce qui concerne le bruit dans l'environnement provenant des chemins de fer. Comme souligné précédemment, les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) incluent des valeurs limites à la source pour les véhicules ferroviaires, et les limites de bruit au travail s'appliquent par le biais de la législation générale sur la santé et la sécurité sur les lieux de travail.

Climat positif

Translink a récemment lancé sa stratégie positive pour le climat. Le changement climatique est le défi environnemental le plus pressant de notre époque, avec des preuves scientifiques accablantes que nous devons agir maintenant. L'ampleur du défi exige un changement radical à la fois dans l'ampleur et l'ambition, et nous avons tous le devoir d'agir rapidement et de manière décisive pour réduire les émissions. Pour Translink, le transport a un rôle énorme à jouer dans l'économie atteignant Net Zero.

Notre mission est de diriger la transformation des transports en Irlande du Nord. En créant des services de transport public avancés et des réseaux intégrés qui relient les personnes et

les communautés, renforcent l'économie, améliorent la santé et le bien-être environnemental pour tous. Nous voulons y parvenir de manière responsable en:

- Atteindre une réduction d'au moins 50 % de nos émissions actuelles d'ici 2030, conformément à notre engagement à agir pour le climat.
- Placer Translink à l'avant-garde du voyage vers des transports publics à zéro émission, et pour que tous nos bus, trains et bâtiments soient Net Zero d'ici 2040.
- Être climatiquement positif d'ici 2050, aller au-delà de l'atteinte du zéro net pour créer un avantage environnemental en éliminant du dioxyde de carbone supplémentaire de l'environnement tout en développant notre entreprise.

Translink s'engage à évoluer vers une économie plus circulaire, grâce à sa stratégie climatiquement positive, qui nous permettra de conserver les ressources utilisées aussi longtemps que possible, d'en tirer le maximum de valeur, de minimiser les déchets, de réduire les plastiques à usage unique et de promouvoir l'efficacité des ressources.