

Document de référence 2026

# Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest



RAIL RELATED SERVICES - Valable du 1/01/2026 au 31/03/2026 inclus



En route.  
Vers mieux.



## TABLE DES MATIERES

<b>ABREVIATIONS / GLOSSAIRE.....</b>	<b>3</b>
<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
1.1 Préambule .....	4
1.2 Contacts.....	6
<b>2. DESCRIPTION DE L'INSTALLATION .....</b>	<b>7</b>
2.1 Lieu d'implantation .....	7
2.2 L'atelier.....	8
2.2.1 Le Hall I.....	8
2.2.2 Le Hall II.....	8
2.2.3 Le Hall III.....	10
2.2.4 Le Hall IV .....	11
2.2.5 Autres installations.....	12
2.2.6 Système informatisé de sécurité et d'exploitation .....	12
2.3 Les voies de garage sur le site de l'Atelier .....	12
2.4 Le self-supply.....	12
<b>3. DESCRIPTION DES SERVICES .....</b>	<b>13</b>
3.1 Les activités (maintenance légère, maintenance lourde, Dépannage, modifications) ..	13
3.1.1 Maintenance légère: Les opérations prévues dans les roulements du matériel ...	13
3.1.2 Maintenance légère: Les opérations demandant une immobilisation de quelques heures (de 4 à 8 heures, effectuées principalement de nuit) .....	13
3.1.3 Maintenance lourde: Les opérations demandant une immobilisation plus importante (de un jour à plusieurs semaines) .....	14
3.1.4 Opérations de dépannage et réparations diverses.....	14
3.1.5 Modifications.....	14
3.1.6 Activités non-disponibles.....	14
3.2 Les opérations .....	14
3.2.1 Les opérations de nettoyage .....	15
3.2.1.1 Nettoyage intérieur.....	15
3.2.1.2 Le nettoyage des pare-brises.....	15
3.2.1.3 Le nettoyage des graffitis .....	16
3.2.2 La vidange des toilettes.....	17
3.2.3 Les opérations d'interventions (de surveillance et contrôle ou curatives).....	17
3.2.3.1 Visite technique.....	17
3.2.3.2 Les essais de frein.....	18
3.2.3.3 Les visites sur fosse .....	19
3.2.3.4 Les examens de toiture .....	19
3.2.3.5 Remplacement d'un organe de la chaîne cinématique.....	19
3.2.3.6 Le passage au tour en fosse.....	20
3.2.4 Le garage temporaire de rames.....	20

<b>4. PROCÉDURE DE DEMANDE D'ACCÈS .....</b>	<b>21</b>
4.1 Modalités générales en vue de l'introduction d'une Demande .....	21
4.2 Les types de demandes et délais de traitement.....	21
4.2.1 Accès programmé.....	21
4.2.2 Accès non-programmé .....	21
4.2.3 Accès ad-hoc .....	22
4.3 Les conditions de recevabilité de la Demande.....	22
4.4 Les conditions de validité de la Demande.....	22
<b>5. PROCÉDURE DE COORDINATION POUR LES SERVICES DE BASE ET CRITÈRES DE PRIORITÉ .....</b>	<b>23</b>
<b>6. TARIFS.....</b>	<b>23</b>
<b>7. ANNEXES .....</b>	<b>24</b>

## ABREVIATIONS / GLOSSAIRE

<b>Atelier</b>	Installation de services de maintenance située à Forest, responsable de l'entretien courant et de certaines réparations des trains à grande vitesse.
<b>Code ferroviaire</b>	La loi du 30 août 2013 portant le Code Ferroviaire (et ses amendements ultérieurs)
<b>Contrat d'Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest</b>	Le document qui formalise et précise les modalités de la Demande de l'EF relative aux Services Régulés de l'Atelier de Forest, régis par ce SMDF et les conditions générales annexées qui lui sont octroyées. Il sera signé des trois Parties (la SNCB, Thalys, client-tiers) et vaudra jusqu'au 31/03/2026 inclus.
<b>Demande</b>	L'expression des besoins de l'EF qui doit être portée à la connaissance de la SNCB et THIF (voir annexe 2 du SMDF)
<b>ECM</b>	Entité en Charge de la Maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV). La notion d'ECM telle que définie par le règlement d'exécution 2019/779 du 16 mai 2019 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules définissant les 4 fonctions de l'ECM
<b>EF</b>	<b>Entreprise Ferroviaire.</b> Toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.
<b>Exploitants</b>	Appellation désignant conjointement la SNCB et THIF
<b>Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</b>	La société anonyme de droit public 'Infrabel'
<b>Maintenance lourde</b>	Les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière dans le cadre d'activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service
<b>Partie</b>	Une des parties au Contrat d'Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest
<b>RRS</b>	Rail Related Services
<b>Services Régulés</b>	Les services fournis dans les installations de services de maintenance visés au point 2 d), e) et f) de l'annexe 1 du Code ferroviaire (service de base) et les services visés au point 4 e) du Code ferroviaire (services connexes), tels que plus précisément définis dans ce document.
<b>SMDF</b>	<b>Statement for Maintenance Depot Forest</b> ou « Document de Référence d'Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest »
<b>SMSF</b>	<b>Statement for Maintenance Service Facilities</b> ou « Document de Référence d'Accès aux installations de services de maintenance »
<b>SNCB</b>	<b>Société Nationale des Chemins de fer Belges, S.A.</b> de droit public n° d'entreprise 0203.430.576
<b>Train à grande vitesse</b>	Un train pouvant rouler à des vitesses supérieures à 250 km/h sur des lignes à grande vitesse.
<b>THIF</b>	<b>THI Factory S.A.</b> - n° d'entreprise 0541.696.005 Filiale à 100% de Eurostar Group SA

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 PREAMBULE

### L'Atelier

Cet Atelier de la SNCB est spécialisé dans l'entretien des trains à grande vitesse. Il est réservé exclusivement à ce type de matériel.

Il est ouvert à tous les clients-opérateurs de trains à grande vitesse.

L'Atelier a pour vocation de maintenir le matériel roulant qui lui est confié par ses clients dans un état technique optimal, c'est-à-dire, permettant de satisfaire les objectifs en matière de sécurité, de fiabilité, et de confort du transport de passagers à grande vitesse.

### Gestion de l'Atelier

Sur la base du contrat de régie conclu le 30/03/2015 entre les Exploitants, la SNCB et THIF sont co-exploitants de l'Atelier.

La SNCB est responsable de l'exécution des opérations de maintenance.

THIF participe à la gestion de l'Atelier, et facture les prestations aux autres EF-clientes sur la base de contrats tripartites (THIF-SNCB-Client).

Le contrat de régie expire le 31 mars 2026. Après cette date, la SNCB en deviendra l'exploitant unique.

### Document de référence « Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest »

De par sa nature spécifique, l'Atelier fait l'objet du présent document de référence spécifique, contrairement aux autres ateliers de la SNCB (voir SMSF).

Le présent document, établi conjointement par les Exploitants, décrit les opérations réalisées dans le cadre de la maintenance du matériel roulant à grande vitesse et offertes dans le cadre des Rail Related Services. Il formalise les conditions d'accès de manière transparente et non discriminatoire.

Les Exploitants, étant conjointement responsables du traitement des Demandes d'accès, se sont accordés sur les modalités pratiques qui les régissent.

En leur qualité d'exploitant de l'Atelier, la SNCB et THIF publient chaque année une nouvelle version de ce document. Cette publication s'effectue suffisamment à l'avance, afin de permettre aux EF d'introduire, le cas échéant, leur Demande.

Les EF qui le souhaitent, doivent introduire une Demande auprès des Exploitants (voir §1.2 Contacts) conformément à la procédure décrite dans ce document.

Une fois la Demande validée par les Exploitants, ceux-ci inviteront l'EF concernée à conclure un « Contrat d'Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest ».

#### Services RRS à l'Atelier

- Les services dits « de base » sont :
  - la maintenance légère réservée au matériel roulant ;
  - le garage du matériel roulant à grande vitesse dans le faisceau de l'Atelier.
- Les services dits « connexes » sont :
  - la maintenance lourde réservée au matériel roulant à grande vitesse.

## 1.2 CONTACTS

Points de Contact pour les Rail Related Services	<p>SNCB Rail Related Services Hans Cieters 10-01 B-IA.02 - RRS Rue de France, 56 1060 Bruxelles E-mail: <a href="mailto:Servicing@sncb.be">Servicing@sncb.be</a></p> <p>THI Factory SA Philippe Diericx Place Marcel Broodthaers, 4 1060 Bruxelles E-mail: <a href="mailto:Railrelatedservices@eurostar.com">Railrelatedservices@eurostar.com</a></p>
Contestation de facture	<p>THI Factory SA Philippe Diericx Place Marcel Broodthaers, 4 1060 – Bruxelles E-mail: <a href="mailto:Railrelatedservices@eurostar.com">Railrelatedservices@eurostar.com</a></p>

Les Exploitants décrivent avec le plus grand soin dans ce SMDF les installations et les Accès/Services qu'ils fournissent, mais ils n'en garantissent toutefois pas l'exhaustivité et l'actualité. Les EF sont invitées à contacter les Points de Contact susmentionnés pour toute précision, notamment en ce qui concerne les évolutions patrimoniales ou techniques qui interviendraient entre la date de publication de ce document et la fin de sa période de validité. Les Points de Contact des Rail Related Services invitent également les lecteurs à signaler toute erreur ou imprécision présente dans ce document, en leur écrivant, et s'engagent à en tenir compte dans les meilleurs délais.

Ce document est rédigé en français et en néerlandais par les Exploitants, il est disponible sur les sites internet de la SNCB: [www.belgianrail.be](http://www.belgianrail.be) et d'Eurostar: [www.eurostar.com](http://www.eurostar.com).

## 2. DESCRIPTION DE L'INSTALLATION

### 2.1 LIEU D'IMPLANTATION

L'Atelier est situé à 2,5 km au sud de la gare de Bruxelles-Midi. Cette gare est la plaque tournante du trafic des trains à grande vitesse en Belgique. Beaucoup de trains à grande vitesse commencent ou terminent leur service chaque jour à Bruxelles, et l'Atelier est idéalement implanté au plus près de cette gare.

L'Atelier est relié à la gare de Bruxelles-Midi par les lignes L96A et L96B.



L'Atelier est entièrement sécurisé. Le périmètre d'une longueur d'environ trois kilomètres est délimité par une clôture de sécurité de 2,50 mètres de haut. La surveillance du site y est assurée par une société spécialisée, elle détient une agréation délivrée par le Ministère de l'Intérieur et elle est chargée du contrôle d'accès ainsi que de la surveillance de l'Atelier, grâce notamment aux caméras réparties sur tout le site.

## 2.2 L'ATELIER

L'Atelier est composé de 4 bâtiments, repérés sur le schéma ci-dessous par les numéros I, II, III et IV. Ils disposent chacun des différents équipements correspondant aux activités de maintenance à réaliser. Il est à noter que le hall V ne fait pas partie du périmètre de l'Atelier. L'ensemble de l'Atelier occupe une surface d'environ 22.300 m<sup>2</sup>. Le terrain occupé par les bâtiments, les voies et routes dépendantes de l'Atelier, s'étend sur une surface d'environ 8,5 ha. L'Atelier ne peut accueillir que des rames « 1 niveau ».

Le personnel de l'Atelier travaille quotidiennement à l'amélioration de la sécurité, de la qualité, de la ponctualité et de la disponibilité du matériel. Ces paramètres ont une importance capitale pour le bon fonctionnement des circulations ferroviaires. L'Atelier est en possession d'une certification (ISO 9001). Il est certifié comme ECM.



### 2.2.1 LE HALL I

Le Hall I comprend tous les locaux du staff dirigeant, des contremaîtres, des services support, du magasin et le vestiaire pour le personnel. Il comprend également toute une série de locaux techniques.

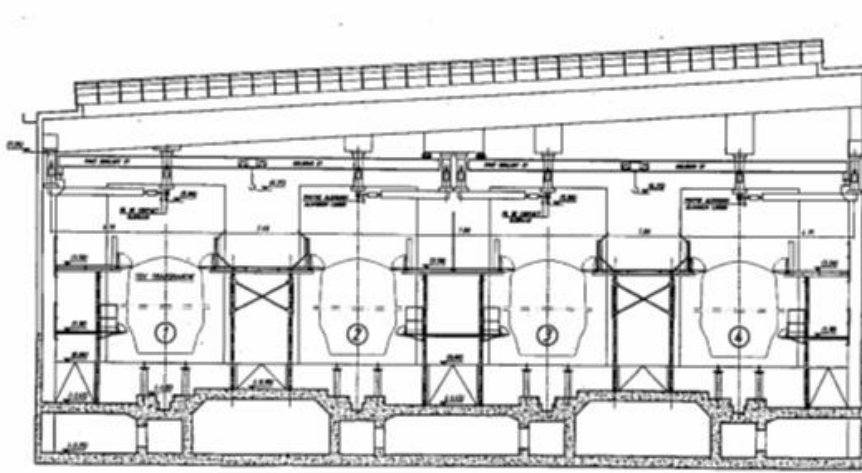
### 2.2.2 LE HALL II

Le hall II comprend 4 voies de 420 mètres. Chaque voie est équipée d'une caténaire escamotable, capable de délivrer une tension de 3 kV<sub>DC</sub>, 25 kV<sub>AC</sub> 50 Hz et 15 kV<sub>AC</sub> 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub>Hz.

Il est possible de séparer chaque voie en deux tronçons de 200 mètres et d'ainsi varier les opérations d'entretien sur deux trains à grande vitesse différents pour une même voie.

Les accès aux trains y sont multiples:

- accès sous le train: chaque voie est montée sur pilotis et comporte une fosse de visite sur toute sa longueur; des quais d'accès pour personnes et véhicules longent chaque voie à des hauteurs différentes: à 0,90 m et à 1,35 m sous le niveau du rail
- accès dans le train, par des plateformes d'accès tout le long de chaque voie du hall II. Les plateformes d'accès sont équipées de bouches d'aspiration, de raccords pour l'alimentation en eau, en air comprimé et en électricité (basse tension).



- accès sur le toit des motrices, par des plateformes d'accès aux extrémités et au milieu de chaque voie.

L'accès à chaque quai est possible par un couloir transversal et des rampes d'accès.



Dans les caves se trouve une installation entièrement automatisée pour la vidange des toilettes, desservant les quatre voies du hall II. Il est possible de vidanger quatre trains de 200 mètres simultanément.



Au total, six ponts roulants de 2 tonnes surplombent les voies du hall II: deux fois trois ponts qui couvrent deux voies adjacentes du hall II.

### 2.2.3 LE HALL III

Ce bâtiment fait 220 mètres de long et comporte deux voies. L'une est réservée au stockage de pièces lourdes telles que moteurs de traction, transformateurs, groupes climatisation, et également à l'entreposage des essieux.

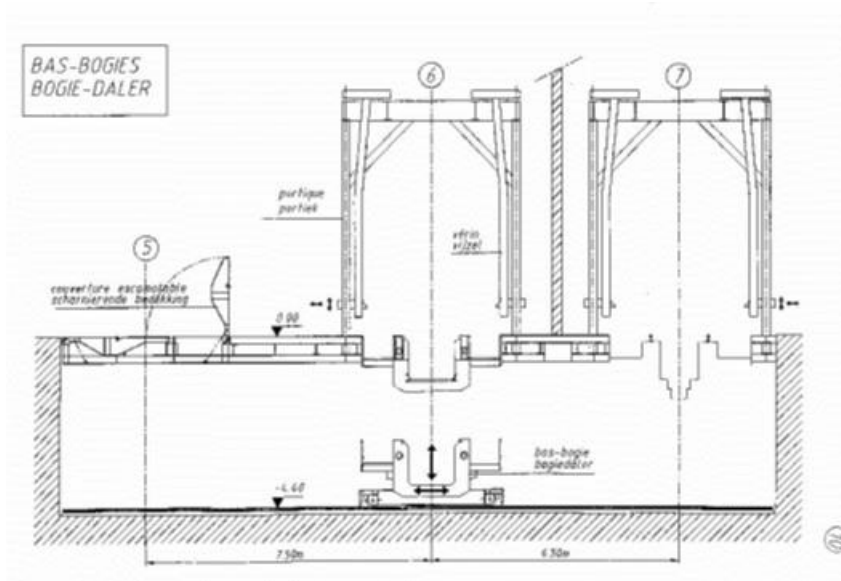
L'autre voie a une fosse de travail, de forme classique et des fosses latérales élargies, ceci pour faciliter le travail aux coffrets d'appareillages sous-caisse.

Huit vérins de 25 tonnes sont installés sur cette voie. Ils sont nécessaires pour le levage des remorques lors de leur séparation mutuelle.

#### Bas-bogie

L'installation bas-bogie permet le remplacement des bogies, des essieux et des moteurs de traction des rames à grande vitesse. Le bas-bogie est constitué d'un élévateur à ciseaux, de deux bacs et de deux portiques (un par voie). L'élévateur à ciseaux translate dans une fosse sous les voies 5, 6 et 7.

Ce ciseau peut transporter un bac sur lequel sont démontés les organes défectueux. Chaque bac est construit de manière à assurer la continuité de la voie et est surplombé d'un portique muni de deux vérins de levage de 20 tonnes, servant à soutenir la caisse.



La voie 5 est munie de deux trappes qui lorsqu'elles sont ouvertes, permettent la montée d'un des deux bacs et l'échange entre la pièce défectueuse et la nouvelle pièce.

#### Ponts roulants

Deux ponts roulants de 16 tonnes chacun surplombent les deux voies du hall III. Ils peuvent fonctionner indépendamment ou simultanément, et permettre la manutention de bogies complets moyennant un palonnier spécial.

### 2.2.4 LE HALL IV

Le Hall IV fait 60 mètres de long et comporte deux voies. L'une est réservée au tour en fosse. L'autre donne également accès à l'installation bas-bogie.

#### Tour en fosse

Il s'agit d'un double tour à reprofiler de marque Hoesch, à commande numérique, où l'on peut simultanément usiner deux essieux d'un même bogie, avec un écart d'axe qui peut varier de 2,50 m à 3,10 m.

#### Pont roulant

Un pont roulant de 3,2 T dessert le hall IV.

### 2.2.5 AUTRES INSTALLATIONS

#### Engins rail-route

L'Atelier dispose de deux engins de manoeuvre type rail-route, pour le déplacement des rames sur certaines voies ou installations.

### 2.2.6 SYSTÈME INFORMATISÉ DE SÉCURITÉ ET D'EXPLOITATION

Le site de l'Atelier est entièrement clôturé et surveillé en permanence au moyen de caméras et systèmes de contrôle d'accès.

Les techniciens doivent être protégés, pendant leurs travaux aux rames, contre toute mise en marche de la rame et contre les dangers d'électrocution lors des travaux aux pièces qui pourraient être mises sous haute tension. Ces sécurités requièrent des verrouillages matérialisés avec l'installation de signalisation, la commande des aiguillages, les portes, la caténaire et les ponts roulants au-dessus de la caténaire. Chaque fois qu'une rame doit être mise sous tension ou être déplacée, il faut contrôler qu'aucun agent ne se trouve à un endroit dangereux ou qu'aucune installation (p.e. plate-forme, pont roulant,...), ne se trouve en situation dangereuse.

Un dispositif intégré et informatisé de sécurité et d'exploitation (appelé monitoring) permet de contrôler et visualiser continuellement la situation des rames dans le Hall II, l'occupation des zones de travail ainsi que l'état des systèmes de signalisation et installations fixes diverses (ponts roulants, caténaires, portes, etc....).

## 2.3 LES VOIES DE GARAGE SUR LE SITE DE L'ATELIER

On entend par voie de garage, les voies qui se trouvent dans l'enceinte de l'Atelier. Il s'agit des faisceaux S et T qui comptent 11 voies ayant chacune une longueur utile de 420 mètres.

Le faisceau T a été équipé de 2 quais permettant le nettoyage intérieur et extérieur d'une rame à grande vitesse. Ces 2 quais sont aussi équipés d'une installation de vidange des toilettes.

Le faisceau S a une voie qui est équipée d'une alimentation caténaire commutable entre 3 kV<sub>DC</sub> et 25 kV<sub>AC</sub>. Cette voie est également équipée d'un système fixe pour les essais de sécurité des systèmes TVM300 et TVM430.

Les faisceaux S & T permettent le garage de 20 trains à grande vitesse de 200 mètres.

## 2.4 LE SELF-SUPPLY

Ce service n'est pas proposé. L'EF est invitée à prendre contact avec les Points de Contact afin de faire connaître ses besoins pour que les Exploitants puissent, le cas échéant, proposer des solutions appropriées.

### 3. DESCRIPTION DES SERVICES

Les services mentionnés dans ce document et disponibles ou non selon le type d'activité (voir 3.1), sont catégorisés par groupe d'opérations (voir 3.2).

Sont notamment fournis comme services standards:

- les opérations de nettoyage (le nettoyage des intérieurs, le nettoyage des pare-brises, le nettoyage des graffitis,...),
- la vidange des toilettes,
- les visites techniques,
- les visites sur fosse,
- les essais de frein,
- les examens de toiture,
- les interventions curatives (le levage d'une caisse, le passage au tour en fosse),
- le garage temporaire,
- ...

Pour toutes opérations « exceptionnelles », les EF sont invitées à prendre contact avec les SPOC mentionnés précédemment.

#### 3.1 LES ACTIVITES (MAINTENANCE LEGERE, MAINTENANCE LOURDE, DEPANNAGE, MODIFICATIONS)

##### 3.1.1 MAINTENANCE LÉGÈRE: LES OPÉRATIONS PRÉVUES DANS LES ROULEMENTS DU MATÉRIEL

- Le nettoyage des pare-brises
- Le nettoyage de l'intérieur des voitures
- Le remplissage des réservoirs d'eau et de sable
- La vidange des réservoirs de rétention des WC
- Les examens en service

##### 3.1.2 MAINTENANCE LÉGÈRE: LES OPÉRATIONS DEMANDANT UNE IMMOBILISATION DE QUELQUES HEURES (DE 4 À 8 HEURES, EFFECTUÉES PRINCIPALEMENT DE NUIT)

En sus de l'ensemble des opérations reprises au point 3.1.1., les opérations suivantes peuvent être réalisées:

- Le nettoyage des faces avant et latérales
- Le nettoyage approfondi de l'intérieur des voitures
- Les visites périodiques
- Les reprofilages des roues sur le tour en fosse

### 3.1.3 MAINTENANCE LOURDE: LES OPÉRATIONS DEMANDANT UNE IMMOBILISATION PLUS IMPORTANTE (DE UN JOUR À PLUSIEURS SEMAINES)

- Les visites périodiques
- L'échange des organes: un grand nombre d'organes (par exemple les essieux, les moteurs de traction, les groupes de climatisation, les amortisseurs, les compresseurs, certaines cartes électroniques) sont suivis séparément et échangés préventivement, après un kilométrage ou un temps déterminé, par un nouvel organe ou un organe révisé. L'échange d'organes doit être programmé à l'avance afin de permettre l'adéquation charge-capacité.

### 3.1.4 OPÉRATIONS DE DÉPANNAGE ET RÉPARATIONS DIVERSES

A côté de ces opérations de maintenance préventive s'ajoutent les opérations de dépannage, les remplacements de certains équipements suite à leur défaillance et les réparations accidentelles. Les interventions curatives sont réalisées dans un délai convenu avec l'EF, si celles-ci sont techniquement possibles.

### 3.1.5 MODIFICATIONS

Les demandes de modifications devront faire l'objet d'une instruction spécifique élaborée par l'EF.

### 3.1.6 ACTIVITÉS NON-DISPONIBLES

L'outillage et les installations de l'Atelier ne sont pas aptes à permettre d'offrir des services de réparations et de révisions d'organes, ainsi que des interventions sur caisses et équipements structuraux. Ces interventions ne sont donc pas possibles à l'Atelier.

## 3.2 LES OPERATIONS

Pour toute demande, l'EF doit préciser le type de matériel roulant et détailler ses caractéristiques techniques déterminantes.

Pour chaque voiture composant le matériel roulant, l'EF doit fournir les données minimales suivantes:

- La prescription des consignes de sécurité;
- La liste des risques connus sur le matériel;
- Les listes des organes liés à la sécurité;
- Le dessin du gabarit du matériel;
- Le dessin dimensionnel du matériel (longueur, hauteur, simple ou double étage);
- Le dessin avec la composition du matériel;
- La procédure de mise à la terre du matériel;
- La procédure de mise en véhicule du matériel;
- La procédure d'immobilisation du matériel;
- Les caractéristiques de l'alimentation électrique de la rame;
- Les caractéristiques des éventuelles alimentations auxiliaires;
- La liste des équipements de sécurité embarqués;
- Un diagramme précisant le positionnement des principaux équipements techniques;
- Un diagramme précisant le positionnement des portes d'accès (hauteur par rapport au rail).

### **3.2.1 LES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE**

#### **3.2.1.1 NETTOYAGE INTÉRIEUR**

##### **PRÉAMBULE**

La propreté à l'intérieur des trains est un élément essentiel pour le confort des voyageurs. Par conséquent, les Exploitants offrent différents services de nettoyage du matériel roulant.

##### **DESCRIPTION DES SERVICES OFFERTS**

Nos équipes se chargent de:

- vider les poubelles;
- ramasser les déchets;
- frotter les sièges;
- traiter et éliminer les chewing-gums et les autocollants;
- balayer ou laver le sol des trains;
- nettoyer les banquettes, plafonds et parois des trains;
- trier les déchets, dans la mesure du possible.

Plusieurs niveaux croissants de nettoyage sont proposés: Nettoyage Sommaire Journalier, Nettoyage Périodique Hebdomadaire, Nettoyage Approfondi, Nettoyage Extérieur.

##### **LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS**

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- un plan de l'intérieur du matériel (positionnement des sièges et table(tes));
- le type de nettoyage souhaité;
- un descriptif précis de la programmation de ce nettoyage (fréquence, tranches horaires, etc.);
- la preuve qu'elle peut accéder aux installations de service de maintenance;
- les documents techniques nécessaires à la réalisation de ces opérations;
- la liste éventuelle des produits de nettoyage interdits;
- le type de revêtement de sol;
- le type de revêtement des sièges;
- le type de tablettes (fixes ou rabattables);
- la présence éventuelle d'équipements spéciaux (douches, lavabos, cuisine,...);
- le volume des réservoirs (m<sup>3</sup>).

#### **3.2.1.2 LE NETTOYAGE DES PARE-BRISÉS**

##### **PRÉAMBULE**

La vision périphérique du conducteur de train est primordiale en termes de sécurité ferroviaire.

Pendant les parcours des trains et en particulier pendant la période estivale, des insectes viennent se coller sur les pare-brises ou les parois avant des engins de traction. Afin de garantir au conducteur une visibilité suffisante, les pare-brises et les parois avant doivent être lavés régulièrement.

## DESCRIPTION DU SERVICE

Ce service est réalisé en priorité dans notre Atelier. Il pourrait éventuellement être réalisé dans des faisceaux, mais seulement dans des conditions optimales de sécurité pour le personnel de nettoyage disposant du matériel adapté.

L'EF est tenue de fournir tous les documents techniques relatifs à cette opération afin que le personnel technique puisse effectuer ce service de manière optimale.

Un nettoyage des pare-brises, comprend:

- nettoyage du côté extérieur des pare-brises des postes de conduite;
- nettoyage des vitres de phares.

Un nettoyage de la face avant, comprend:

- nettoyage approfondi des faces avant des postes de conduite;
- nettoyage approfondi des pare-brises;
- nettoyage approfondi des vitres de phares.

L'Atelier peut également fournir une prestation de remplacement des balais d'essuie-glaces à la condition que ce matériel soit mis à la disposition du personnel de l'Atelier par l'EF.

## LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- un plan des têtes de train et des postes de conduite avec emplacement des pare-brises;
- une photo de la tête de train;
- la liste éventuelle des produits de nettoyage interdits.

### 3.2.1.3 LE NETTOYAGE DES GRAFFITIS

#### PRÉAMBULE

La lutte anti-graffitis fait partie des priorités de l'Atelier. Les graffitis sur les vitres et sur la structure des voitures apportent inconfort et un sentiment d'insécurité aux voyageurs et au personnel. En plus, ces incivilités dégradent l'image des EF. L'Atelier dispose d'une longue expérience dans le traitement de ces graffitis sur le matériel roulant.

#### DESCRIPTION DU SERVICE

Ce service est réalisé en priorité à l'intérieur de l'Atelier. Il peut éventuellement être réalisé dans des faisceaux mais seulement dans des conditions optimales de sécurité pour le personnel de nettoyage, disposant par ailleurs du matériel adapté afin de protéger l'environnement.

#### LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- un plan des caisses avec emplacement des fenêtres;
- une photo des fenêtres;
- la liste éventuelle des produits de nettoyage interdits;
- l'autorisation d'utiliser le couteau à peinture;
- la présence éventuelle de stickers sur les fenêtres.

### **3.2.2 LA VIDANGE DES TOILETTES**

#### **PREAMBULE**

Ce service comprend la vidange des réservoirs de rétention des WC grâce à un processus propre et adapté à tous types de trains à WC étanches. Le traitement des réservoirs des WC chimiques est aussi possible.

#### **DESCRIPTION DU SERVICE**

Le service peut être presté sur les voies du Hall II et sur 2 voies du faisceau T. Le rinçage de la cuve de rétention est réalisé systématiquement après l'opération de vidange.

L'opération de remplissage des réservoirs d'eau accompagne généralement ces opérations de vidange.

#### **LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS**

Une planification rigoureuse préalable est nécessaire pour l'utilisation de ces équipements.

Une pré-étude planification et technique avec les services support de l'Atelier est donc nécessaire.

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- un plan des installations sanitaires (y compris les éléments d'interface pour la connexion);
- une description du type des installations sanitaires (WC chimique ou eau claire, eau potable, etc.);
- le type de bac de rétention;
- le type d'enzyme présent dans les bacs de rétention;
- les pressions autorisées pour vider et rincer le système;
- les volumes des bacs de rétention.

### **3.2.3 LES OPÉRATIONS D'INTERVENTIONS (DE SURVEILLANCE ET CONTRÔLE OU CURATIVES)**

#### **3.2.3.1 VISITE TECHNIQUE**

##### **PRÉAMBULE**

L'ensemble des examens touchant au domaine sécuritaire doit être exécuté par du personnel technique qualifié.

Le personnel de l'Atelier possède les compétences minimales suivantes:

- une connaissance générale sur la maintenance des véhicules ferroviaires;
- une connaissance générale sur la conception et le fonctionnement des véhicules ferroviaires;
- une connaissance générale sur la conception et le fonctionnement des freins;
- une aptitude à évaluer les avaries techniques et anomalies présentes sur les véhicules et leurs chargements ainsi que leur impact sur l'exploitation;
- la connaissance des Directives spécifiques de l'UIC.

## DESCRIPTION DU SERVICE

La visite technique est effectuée par le personnel qualifié en appliquant les prescriptions de maintenance fournies par l'EF. Elle consiste à vérifier la sécurité d'exploitation des voitures et unités de traction, leur aptitude à circuler, ainsi qu'à constater les anomalies identifiables visuellement afin que l'EF puisse prendre les mesures nécessaires.

## LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- le référentiel suivant lequel la visite technique doit se faire;
- la procédure d'accès en toiture;
- la procédure d'accès sous-caisse;
- les besoins en outillages spécifiques.

### 3.2.3.2 LES ESSAIS DE FREIN

#### PRÉAMBULE

L'essai des freins, dans le transport ferroviaire, est un acte de sécurité essentiel réalisé à des intervalles définis par la réglementation applicable en Belgique et qui a pour but de s'assurer du bon fonctionnement du système de freinage d'un train.

Un train ne peut pas circuler si ses freins n'ont pas été contrôlés préalablement.

Le référentiel utilisé est celui fourni par l'EF.

#### DESCRIPTION DU SERVICE

##### a. L'essai complet du frein

Il a pour but de contrôler que les freins fonctionnent sur la totalité du convoi et de s'assurer par là même que la conduite générale, qui amène l'air aux cylindres de frein et régit le freinage, est fonctionnelle sur toute sa longueur.

##### b. L'essai simplifié

Son rôle est de s'assurer que le système de commande du freinage en cabine de conduite fonctionne et que le déplacement de l'air dans la conduite générale est bon; le serrage effectif des freins n'est pas contrôlé.

Ce type d'essai est effectué par exemple si un véhicule moteur a été mis « hors-service » un court instant et que la composition du convoi n'a pas été modifiée.

## LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- la procédure pour l'exécution des essais de freins en toute conformité;
- les besoins en outillages spécifiques;
- le modèle de formulaire de traçabilité des essais de freins.

### 3.2.3.3 LES VISITES SUR FOSSE

#### PRÉAMBULE

Il est possible de faire réaliser un contrôle technique par le personnel qualifié de l'Atelier dans une fosse de visite. Les fosses de visite se trouvent à l'intérieure du Hall II.

#### DESCRIPTION DU SERVICE

Le service dépend de la demande de l'EF. Le contenu de cette prestation se fera sous réserve du support technique de l'EF concernée et selon les référentiels fournis par l'EF. Un rapport de visite sera rédigé par le personnel qualifié de l'Atelier et communiqué à l'EF.

#### LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- le référentiel suivant lequel la visite sur fosse doit se faire;
- la procédure d'accès sous-caisse;
- les besoins en outillages spécifiques.

### 3.2.3.4 LES EXAMENS DE TOITURE

#### PRÉAMBULE

Il est possible de faire réaliser un contrôle en toiture par le personnel qualifié. L'Atelier dispose de passerelles mobiles pour réaliser ce type d'opération.

#### DESCRIPTION DU SERVICE

Le service dépend de la demande de l'EF. Le contenu de cette prestation doit être défini par l'ECM responsable du matériel roulant concerné (ECM2).

Cette prestation se fera sous réserve du support technique de l'EF demandeuse. Un rapport d'examen sera rédigé par le service technique de l'Atelier et communiqué à l'EF.

#### LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- le référentiel suivant lequel l'examen de toiture doit se faire;
- la procédure d'accès en toiture;
- les besoins en outillages spécifiques.

### 3.2.3.5 REMPLACEMENT D'UN ORGANE DE LA CHAÎNE CINÉMATIQUE

#### PRÉAMBULE

Dans la mesure du possible, et des conditions techniques du site, il pourrait être envisagé la dépose d'organes. Ces opérations sont réalisées dans la section bas-bogie.

#### DESCRIPTION DU SERVICE

Ce service concerne des remplacements d'organes tels que : moteurs, essieux, bogies et transmissions.

### **LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS**

Le contenu de cette prestation se fera sous réserve d'aide de support technique de l'EF concernée pour précisions éventuelles.

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- le poids et l'encombrement des organes;
- le référentiel à appliquer;
- la procédure d'accès aux organes sous-caisses;
- les besoins en outillages spécifiques.

#### **3.2.3.6 LE PASSAGE AU TOUR EN FOSSE**

##### **PRÉAMBULE**

Les tours en fosse ont été conçus à partir de la nécessité de re-profiler les roues des essieux ferroviaires sans qu'elles doivent être démontées des véhicules. Ils représentent actuellement la meilleure réponse aux exigences de maintenance du matériel roulant moderne.

##### **DESCRIPTION DU SERVICE**

L'Atelier dispose d'un tour en fosse qui permet l'usinage simultané des roues des 2 essieux d'un bogie. Le type et le profil de la roue doivent être connus, communiqués et intégrés dans le logiciel pilote de l'installation. L'engin doit être amené par le demandeur vers le site de l'Atelier. Le demandeur entreprendra dès lors toutes les mesures nécessaires à cette fin.

### **LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS**

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- le profil des roues;
- les besoins en outillages spécifiques;
- la liste des opérations à réaliser après reprofilage;
- les détails des traçabilités à fournir après intervention.

#### **3.2.4 LE GARAGE TEMPORAIRE DE RAMES**

##### **PRÉAMBULE**

Il est possible pour l'EF de garer temporairement ses rames à grande vitesse sur des voies de garages présentes dans le site de l'Atelier.

##### **DESCRIPTION DU SERVICE**

Cette autorisation de garage de rame sera fonction de la capacité disponible.

### **LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS**

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes aux Exploitants:

- la longueur et la composition de la rame;
- les processus spécifiques liés au garage des rames (exemples : en cas de conditions climatiques extrêmes, de coupure de courant, etc).

## 4. PROCÉDURE DE DEMANDE D'ACCÈS

### 4.1 MODALITES GENERALES EN VUE DE L'INTRODUCTION D'UNE DEMANDE

Toute EF souhaitant bénéficier d'un ou plusieurs Service(s) dans l'Atelier décrit dans ce document doit prendre contact par courriel avec:

servicing@sncb.be et railrelatedservices@eurostar.com

L'EF transmet un dossier complet qui répond aux conditions de recevabilité et de validité décrites ci-dessous.

La communication s'effectue en français ou en néerlandais.

### 4.2 LES TYPES DE DEMANDES ET DELAIS DE TRAITEMENT

#### 4.2.1 ACCÈS PROGRAMMÉ

L'EF doit introduire sa Demande auprès des Exploitants 12 mois avant le début des opérations.

Les Exploitants envoient un accusé de réception endéans les cinq jours ouvrables, précisant à l'EF si sa Demande d'accès est complète ou non. Si la Demande est incomplète, les Exploitants demandent les informations manquantes dans ce délai. L'EF doit fournir les informations manquantes dans un délai de cinq jours ouvrables, à compter du premier jour ouvrable suivant la demande des Exploitants de compléter le dossier. Si ces informations ne sont pas fournies dans ce délai, la Demande pourra être rejetée.

Le délai pour répondre à ces Demandes est de trente jours civils, qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant l'accusé de réception indiquant que la Demande est complète et que le matériel roulant est techniquement compatible avec les installations et équipements.

En cas de Demande tardive (Demandes qui interviennent dans les 12 mois avant le début des opérations), les mêmes délais s'appliquent. Les Demandes tardives sont uniquement possibles pour l'accès aux services suivants : nettoyage, vidange des toilettes et garage temporaire de rames.

#### 4.2.2 ACCÈS NON-PROGRAMMÉ

Les accès non-programmés doivent demeurer l'exception et correspondre à un besoin complètement inattendu. Ceci intervient dans le cas d'un évènement exceptionnel sur la ligne (incident) qui empêche le matériel roulant d'être remis en service sans intervention ou évaluation des dommages. L'EF doit envoyer sa Demande d'accès aux Exploitants.

Les interventions non-programmées seront gérées en fonction des disponibilités.

Pour toute Demande, l'EF doit fournir aux Exploitants les informations additionnelles reprises dans le formulaire de Demande.

Les mêmes délais de réponse, que ceux décrits au point 4.2.1, s'appliquent ici.

### 4.2.3 ACCÈS AD-HOC

Une Demande ad-hoc est une Demande d'accès liée à une demande ad-hoc d'un sillon individuel. Dans le cadre de ce document de référence, les Demandes ad-hoc sont uniquement possibles pour l'accès aux services suivants : nettoyage, vidange des toilettes et garage temporaire de rames.

Les Exploitants répondent aux Demandes d'accès ad-hoc endéans les cinq jours ouvrables.

Si la Demande d'accès est complète, un accusé de réception ne doit pas être envoyé.

Si la Demande d'accès est incomplète, les Exploitants demandent les informations manquantes dans un accusé de réception, et ce afin de pouvoir répondre à la Demande ad-hoc dans un délai de cinq jours ouvrables après réception d'une Demande complète.

## 4.3 LES CONDITIONS DE RECEVABILITE DE LA DEMANDE

Pour être recevable, la Demande de l'EF doit être introduite via le formulaire prévu à cet effet (annexe 2) et répondre aux conditions suivantes:

- être rédigée en français ou en néerlandais;
- être accompagnée d'une copie de la licence d'entreprise ferroviaire.

## 4.4 LES CONDITIONS DE VALIDITE DE LA DEMANDE

Afin que sa Demande soit valable et que l'EF puisse accéder aux installations de service de maintenance, elle doit respecter les prescriptions techniques et administratives suivantes:

- décrire en détail les demandes d'interventions (cf. les informations minimales mentionnées sous le chapitre 3.2.);
- concerner du matériel roulant compatible avec les installations de l'Atelier;
- préciser les coordonnées de l'interlocuteur de référence de l'EF, en mesure de répondre à toute demande de précisions;
- préciser quelles entités et personnes sont habilitées à prendre des décisions opérationnelles contraignantes au nom de l'EF.

Si la Demande est complète, les Exploitants adressent une réponse motivée à l'EF dans les délais susvisés.

Dès lors que la Demande aura été acceptée par les Exploitants, l'EF fournira tous les éléments nécessaires à l'établissement d'une facture (numéro de TVA, numéro d'ordre d'achat interne, etc.).

Les Exploitants et l'EF formalisent alors la commande ferme par la signature du Contrat d'Accès à l'installation de maintenance de l'Atelier de Forest.

## 5. PROCÉDURE DE COORDINATION POUR LES SERVICES DE BASE ET CRITÈRES DE PRIORITÉ

Si les Exploitants reçoivent une Demande d'accès à l'Atelier aux services de base qui y sont fournis, et que cette Demande est incompatible avec une autre Demande ou concerne une capacité déjà attribuée, les Exploitants s'efforceront, par la concertation et la coordination avec les EF candidates, de concilier autant que possible toutes les Demandes.

Les Exploitants examineront, selon le cas d'espèce, les différentes options permettant de satisfaire toutes les Demandes incompatibles. A condition qu'elles n'impliquent pas d'investissements supplémentaires en ressources ou en installations, ces options pourraient, si nécessaire, comprendre des mesures visant à maximiser la capacité disponible dans l'Atelier. En outre, toute modification des droits d'accès déjà accordés sera soumise à l'accord préalable de l'EF candidate concernée.

S'il apparaît que la capacité correspondant aux besoins de toutes les EF candidates est disponible ou devrait l'être au cours de la procédure de coordination ou à l'issue de celle-ci, les Exploitants n'entameront pas la recherche d'une alternative viable et ne rejeteront pas la Demande concernée.

A l'inverse, si la Demande d'accès concurrente ne peut être acceptée au terme de la procédure de coordination, les Exploitants en informeront sans retard le candidat concerné. Dans ce cas, sauf contre-indication de l'EF candidate concernée, les Exploitants et celui-ci détermineront ensemble s'il existe des alternatives viables conformément à l'article 12 du Règlement d'exécution 2017/2177.

Lorsque les Demandes concurrentes d'accès à des installations de service et de fourniture de services ne peuvent pas être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, les Exploitants donneront la priorité aux contrats existants.

## 6. TARIFS

Selon les services demandés, la tarification peut être fonction des équipements mis en œuvre, des produits et techniques utilisés, du personnel nécessaire, et du temps de stationnement. Le tarif sera donc calculé selon les demandes spécifiques du client, en se basant sur les tarifs stipulés dans l'annexe 4.

Au titre de la responsabilité de facturation des entreprises clientes du site, THI FACTORY utilise un modèle économique reposant sur la répartition des coûts totaux du site au prorata de la production réalisée, lesquels sont majorés d'une marge raisonnable pour déterminer les tarifs.

Ce modèle repose sur les facteurs de coûts suivants:

- Production de maintenance (facturation à l'heure de main d'oeuvre réalisée),
- Utilisation des installations (facturation à l'heure de voie de 200 m utilisée),
- Consommation des pièces (facturation au prix moyen pondéré des articles fournis),
- Fourniture de nettoyage (facturation au prix défini pour chaque opération réalisée),
- Autres prestations (actes spécifiques: mesures par outils automatiques, organisations dédiées au sein et hors de l'Atelier, etc.).

## 7. ANNEXES

Annexe 1 – Conditions générales

Annexe 2 – Formulaire de Demande

Annexe 3 – Modèle de Contrat

Annexe 4 – Tarifs