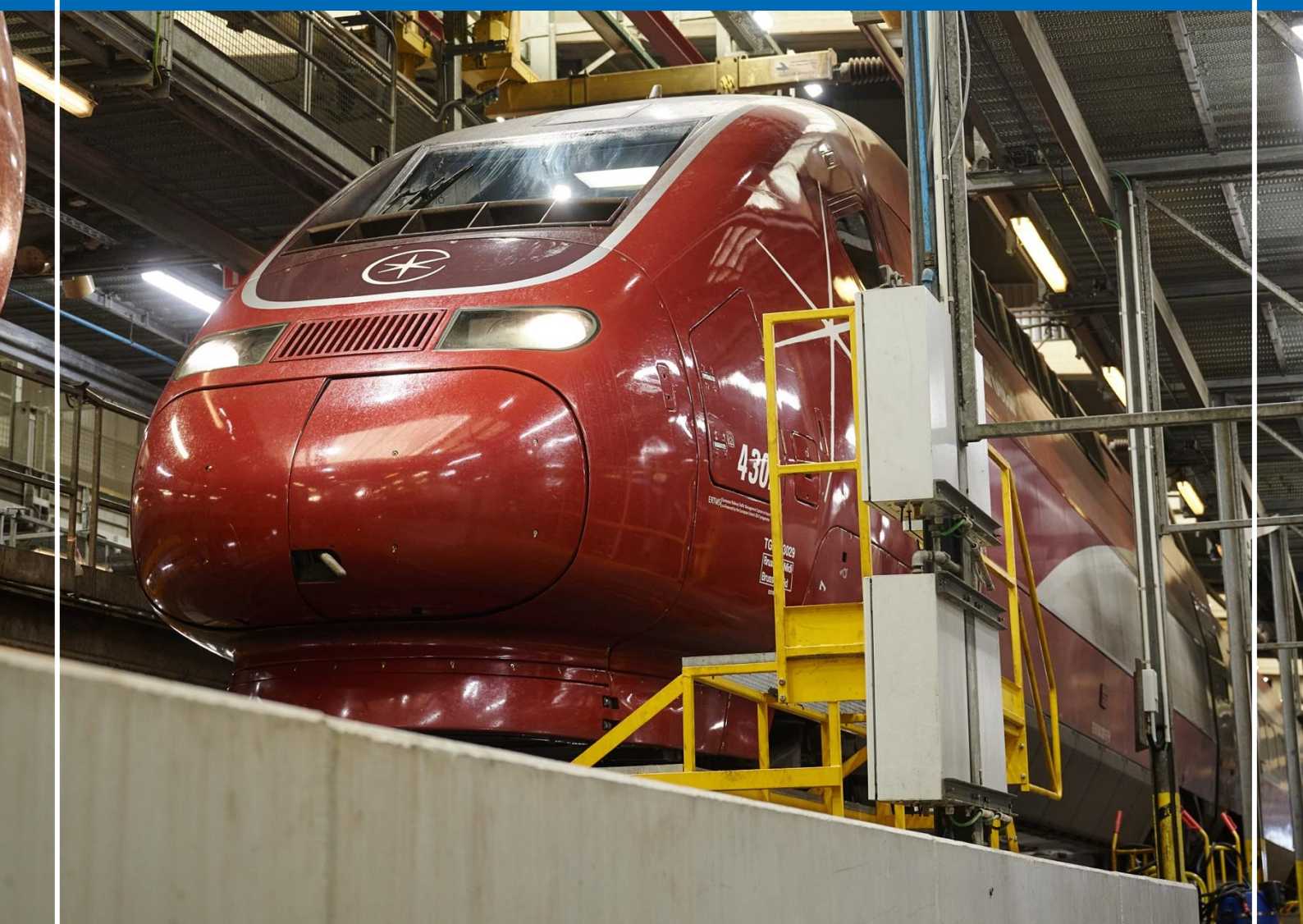


Document de référence 2027

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



RAIL RELATED SERVICES – Valable du 1/01/2027 au 31/12/2027 inclus





TABLE DES MATIERES

ABREVIATIONS / GLOSSAIRE	3
1. INTRODUCTION	5
1.1 Préambule	5
1.2 Contacts	6
2. DESCRIPTION DE L'INSTALLATION	7
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
3. DESCRIPTION DES SERVICES	13
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
4. PROCÉDURE DE DEMANDE D'ACCÈS	22
4.1 Modalités générales en vue de l'introduction d'une Demande	22
4.2 Les types de demandes et délais de traitement	22
4.2.1 Accès programmé	22
4.2.2 Accès non-programmé	22
4.2.3 Accès ad-hoc	23
4.3 Les conditions de recevabilité de la Demande	23
4.4 Les conditions de validité de la Demande	23



5.	PROCÉDURE DE COORDINATION POUR LES SERVICES DE BASE ET CRITÈRES DE PRIORITÉ	24
6.	TARIFS	25
7.	ANNEXES	25

ABREVIATIONS / GLOSSAIRE

Atelier	L'Installation de services de maintenance située à Forest, responsable de l'entretien courant et de certaines réparations des trains à grande vitesse.
Code ferroviaire	La loi du 30 août 2013 portant le Code Ferroviaire (et ses amendements ultérieurs).
Conditions Générales	Les conditions générales d'Accès à l'installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest.
Contrat	Le document qui formalise et précise les modalités de la Demande de l'EF relative aux Services Régulés de l'Atelier, et l'exécution de ces Services, régis par ce SMDF et les Conditions Générales applicables au Contrat entre la SNCB et l'EF. Il est signé par la SNCB et l'EF et sa durée de validité est à déterminer dans ce document.
Demande	L'expression des besoins de l'EF qui doit être portée à la connaissance de la SNCB via le formulaire de Demande spécialement prévu à cet effet (voir annexe 2).
ECM	Entity in Charge of Maintenance - L'entité chargée de l'entretien (ECE) selon le droit belge (les articles 105 à 109 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire).
EF	Entreprise Ferroviaire (le client dans le cadre du Contrat) - 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.
GI	Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire - La société anonyme de droit public « Infrabel ».
Installations	Les dispositifs techniques où la SNCB exécute ou fait exécuter les Prestations.
Jour	Le jour de calendrier commençant à 00h00 et se terminant à 23H59.
Jour ouvrable	Chaque jour du lundi au vendredi inclus, commençant à 7H30 et se terminant à 15H30, à l'exclusion des jours fériés.
Maintenance lourde	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.
Matériel	Un véhicule ferroviaire, c'est-à-dire un véhicule apte à sa déplacer sur des lignes ferroviaires destinées à la grande vitesse, sur ses propres roues, avec ou sans traction, tels les locomotives, les automotrices, les autorails et le matériel ferroviaire remorqué et/ou ses pièces, sur le(s)quel(s) les Prestations sont exécutées.
Partie	Une des parties au Contrat d'Accès à l'Installation de Services de Maintenance des trains à grande vitesse de Forest.
RNV	Registre National des Véhicules : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge.
RRS	Rail Related Services

Services Régulés ou Prestations	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 le présent SMDF.
SMDF	Le document de référence - Statement for Maintenance Depot Forest ou en français « Document de Référence Accès à l'Installation de services de maintenance des trains à grande vitesse de Forest »
SMSF	Le document de référence - Statement for Maintenance Service Facilities ou en français « Document de Référence Accès aux installations de services de maintenance »
SNCB	La société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de fer belges n° d'entreprise 0203.430.576
Train à grande vitesse	Un train pouvant rouler à des vitesses supérieures à 250 km/h sur des lignes à grande vitesse.

1. INTRODUCTION

1.1 PREAMBULE

L'Atelier

L'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 EF de trains à grande vitesse.

L'Atelier a pour vocation de maintenir le matériel roulant qui lui est confié par les EF 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

La SNCB est responsable de l'exécution des Services régulés et facture les Prestations aux EF sur la base du Contrat.

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

De par sa nature unique, l'Atelier fait l'objet du présent document de référence spécifique (SMDF), contrairement aux autres Ateliers de la SNCB auxquels s'applique le SMSF.

Le SMDF 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.

En sa qualité d'exploitant de l'Atelier, la SNCB publie chaque année une nouvelle version de ce SMDF. 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 de la SNCB (voir l'article 1.2 Contacts) conformément à la procédure décrite dans ce SMDF.

Une fois la Demande validée par la SNCB, celle-ci invitera 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 fournis à l'Atelier

- Les services dits « de base » sont :
 - la maintenance légère réservée au Matériel roulant à grande vitesse ;
 - 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 RRS	SNCB Technics Dirk Duforez 10-14 B-TC.01 Avenue de la Porte de Hal 40 1060 Bruxelles E-mail : dirk.duforez@sncb.be SNCB - Rail Related Services Hans Cieters 10-01 B-IA.02 - RRS Rue de France 56 1060 Bruxelles E-mail: Servicing@sncb.be
Contestation de facture	SNCB Technics Dirk Duforez E-mail : dirk.duforez@sncb.be SNCB – Rail Related Services Hans Cieters E-mail : Servicing@sncb.be Copie à : SNCB - Direction Finance B-FI.243 A l'attention de Credit Management E-mail : 21.creditmngt@nmbs.be

La SNCB décrit avec le plus grand soin dans ce SMDF les installations et les Services Régulés ou Prestations qu'elle fournit, mais elle n'en garantit toutefois pas l'exhaustivité et l'actualité. Les EF sont invitées à contacter la division RRS 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. La division RRS invite également les lecteurs à signaler toute erreur présente dans ce document, en adressant un e-mail à servicing@sncb.be, et s'engageant à la rectifier, si elle est avérée, dans les meilleurs délais.

Ce document est rédigé en français et en néerlandais par la SNCB. Il est disponible sur le site internet de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/rrs-services/rrs-services>.

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 du site, grâce notamment aux caméras réparties sur tout le site.

2.2 L'ATELIER

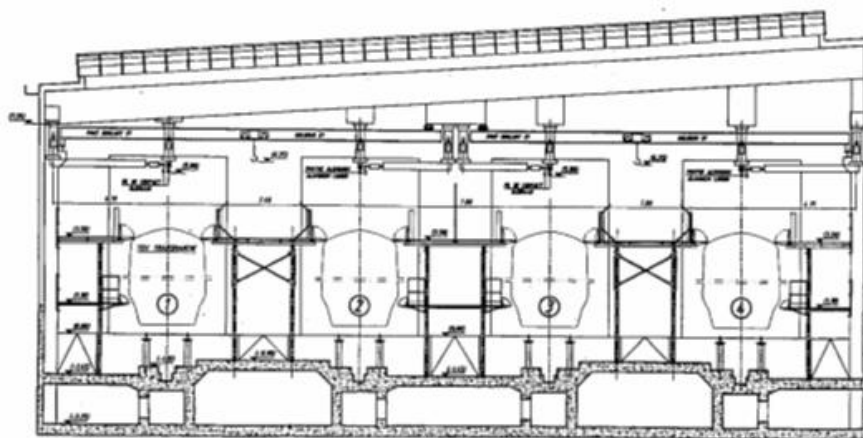
L'Atelier est composé de 4 bâtiments, repérés sur le schéma ci-dessous par les numéros I, II, III et IV. Ils disposent chacun des différents équipements correspondant aux activités de maintenance à réaliser. Il est à noter que le hall V ne fait pas partie du périmètre de l'Atelier. L'ensemble de l'Atelier occupe une surface d'environ 22.300 m². 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.



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.

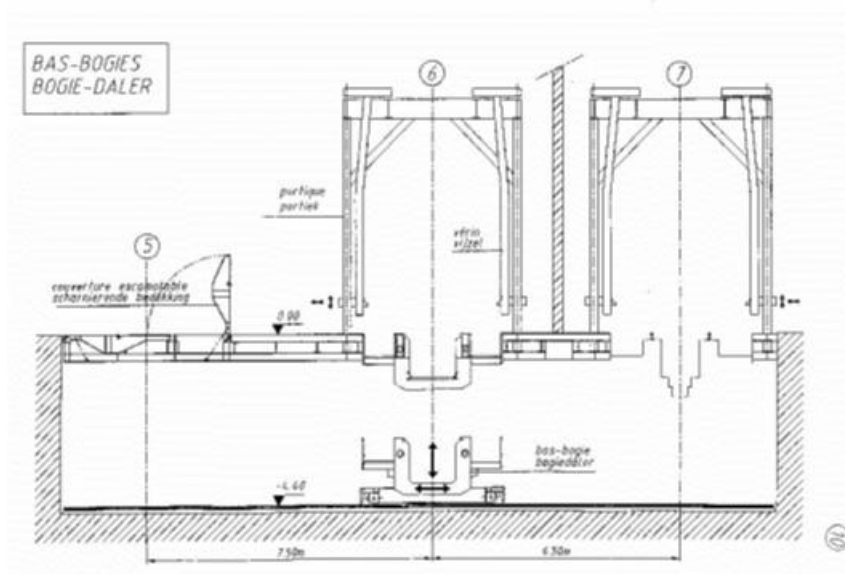
L'autre voie a une fosse de travail, de forme classique et des fosses latérales élargies, ceci pour faciliter le travail aux coffrets d'appareillages sous-caisse.

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.ex. 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 kVDC et 25 kVAC. 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 (voir l'article 1.2 Contacts) afin de faire connaître ses besoins pour que la SNCB puisse, 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 article 3.1), sont catégorisés par groupe d'opérations (voir article 3.2).

Sont notamment fournis comme services de base :

- 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 Points de Contact (voir article 1.2).

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 à l'article 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 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, la SNCB offre différents services de nettoyage du matériel roulant.

DESCRIPTION DES SERVICES PROPOSÉS

La SNCB se charge 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 à la SNCB :

- un plan de l'intérieur du matériel (positionnement des sièges et table(ttes)) ;
- 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 (m³).

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 à ISNCB :

- 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 à la SNCB :

- 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 à la SNCB :

- 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 à la SNCB :

- 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 du Matériel 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 à la SNCB :

- 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'intérieur 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 à la SNCB :

- 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.

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 à la SNCB :

- 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 seront 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 à la SNCB :

- 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 l'EF vers le site de l'Atelier. L'EF 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 à la SNCB :

- 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 sur des voies de garages présentes dans le site de l'Atelier.

DESCRIPTION DU SERVICE

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

LES CONDITIONS DE FOURNITURE DES ACCÈS

Lors de sa Demande, l'EF doit communiquer les informations suivantes à la SNCB :

- 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) Régulé(s) dans l'Atelier décrit(s) dans ce SMDF doit prendre contact avec l'un des services suivants par courrier électronique (au choix de l'EF, voir article 1.2.) :

- dirk.duforez@sncb.be
- servicing@sncb.be

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 de la SNCB 12 mois avant le début des opérations.

La SNCB envoie 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, la SNCB demande 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 de la SNCB 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 événement 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 à la SNCB.

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

Pour toute Demande, l'EF doit fournir à la SNCB les informations additionnelles reprises dans le formulaire de Demande.

Les mêmes délais de réponse, que ceux décrits à l'article 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 SMDF, les Demandes ad-hoc sont uniquement possibles pour l'accès aux Services suivants : nettoyage, vidange des toilettes et garage temporaire de rames.

La SNCB répond 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 ad hoc est incomplète, la SNCB demande 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 à l'article 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, la SNCB adresse une réponse motivée à l'EF dans les délais susvisés.

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

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

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

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

La SNCB examinera, 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, la SNCB n'entamera pas la recherche d'une alternative viable et ne rejettera pas la Demande concernée.

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

Lorsque les Demandes d'accès concurrentes à des installations de service et de fourniture de services ne peuvent pas être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, la SNCB décidera de la priorité à donner à ces Demandes sur la base des critères ci-dessous, par ordre décroissant :

1. Les contrats existants ;
2. La Demande qui assure une utilisation maximale de la capacité disponible ;
3. L'intention et la faculté d'utiliser la capacité demandée, y compris, le cas échéant, le défaut d'utilisation de tout ou partie de la capacité allouée par le passé. Cette intention peut être justifiée, entre autres, sur la base des sillons déjà attribués en rapport avec les Services demandés ;
4. La Demande qui devrait générer un chiffre d'affaires plus important ;
5. La Demande dont il peut être démontré qu'elle a été reçue plus tôt par la SNCB.

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 de l'EF, en se basant sur les tarifs stipulés dans l'annexe 4.

La SNCB 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'œuvre 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 à l'intérieur et hors de l'Atelier, etc.).

Pour les contrats conclus à long terme et représentant une charge annuelle consommée importante, un plafond (cap) aux augmentations tarifaires annuelles peut être instauré afin d'assurer une meilleure visibilité à l'EF.

7. ANNEXES

Annexe 1 – Conditions Générales

Annexe 2 – Formulaire de Demande

Annexe 3 – Modèle de Contrat

Annexe 4 – Tarifs