



Sécurité à la SNCB

Mesures de sécurité et de santé lors de l'exécution de contrats de travaux et de services de la SNCB

Version 1.0 - 01/01/2026

En route.
Vers mieux.



1. INTRODUCTION.....	3
2. PRINCIPES GÉNÉRAUX EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ.....	4
Obligation d'information réciproque sur les risques.....	4
La SNCB envers l'entrepreneur / le prestataire de services.....	4
L'entrepreneur / prestataire de services envers la SNCB.....	4
Responsabilité de l'entrepreneur / du prestataire de services.....	4
Responsabilité et sécurité.....	4
Concertation sur chantier.....	4
Obligations en matière d'information et de formation.....	5
Traçabilité des obligations en matière d'information et de formation.....	5
Obligation en matière de contrôle.....	5
Principe d'identification des travailleurs.....	6
Pour les installations gérées par la direction Stations.....	6
Pour les installations gérées par la direction Technics.....	6
Règles comportementales.....	7
3. INFORMATIONS GÉNÉRALES POUR TOUT TYPE DE CHANTIER.....	8
Organisation de chantier.....	8
Installations de chantier.....	8
Risques particuliers et mesures de prévention.....	13
Risques causés par et envers l'environnement.....	13
Risques causés par les activités de chantier.....	14
Risques liés à la présence des voyageurs.....	16
Risques liés aux coactivités.....	13
Incidents et accidents.....	13
Procédure générale à suivre en cas d'incident ou d'accident.....	13
4. INFORMATIONS SUR LES RISQUES SPÉCIFIQUEMENT FERROVIAIRES.....	20
Généralités.....	20
Risques liés aux installations électriques.....	20
Caténaire.....	21
Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV.....	21
Matériel roulant à traction électrique.....	22
Câbles et appareillages haute tension.....	22
Câbles basse tension.....	22
Mesures de sécurité face aux risques liés aux installations électriques.....	23
Caténaire.....	23
Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV.....	25
Matériel roulant à traction électrique.....	25
Câbles et appareillages haute et basse tension.....	25
Risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement.....	26
Généralités.....	26
Notions de base.....	26
Le gabarit.....	29
Mesures de sécurité pour les risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement.....	31
Entendre, voir et être vu.....	31
Se déplacer en dehors de la zone dangereuse.....	31
Traverser les voies en toute sécurité.....	32
Appliquer une mesure de sécurité spécifique.....	33
Risques et mesures de sécurité pour les voyageurs sur les quais.....	36
Risques.....	36
Mesures de sécurité.....	36
Détermination des mesures de sécurité spécifiques minimales lors d'activités dans ou aux abords des voies.....	37
Mesures de sécurité complémentaires relatives au matériel roulant sur les voies.....	38
5. INFORMATIONS SUR LES RISQUES SPÉCIFIQUES DANS LES INSTALLATIONS GÉRÉES PAR LA DIRECTION TECHNICS DE LA SNCB.....	39
Risques.....	39
Dans des faisceaux.....	39
Dans des installations de lavage des trains.....	40
Dans des halls de maintenance.....	40
Mesures de sécurité.....	40
Généralités.....	40
Dans des halls de maintenance.....	41

1. INTRODUCTION

Ce document vise à informer les entreprises et les prestataires qui interviennent dans les installations de la SNCB sur les différents risques auxquels ils peuvent être exposés.

Il distingue :

- Les risques génériques, présents dans tout environnement de travail, qui font l'objet d'une attention particulière de la part de la SNCB ;
- Les risques spécifiques, liés aux infrastructures ferroviaires et à la présence de voyageurs.

Ce document présente également les principales mesures de sécurité à respecter pour garantir la protection des travailleurs, des voyageurs et la sécurité du trafic ferroviaire. Il s'agit d'un résumé simplifié du fascicule **B 63**, qui contient des informations essentielles pour préparer et sécuriser toute intervention dans les installations de la SNCB. Pour des explications plus détaillées, il est recommandé de consulter le fascicule **B 63** complet. Afin de faciliter cette consultation, l'organisation des rubriques de la présente brochure suit le même ordre que celui du fascicule **B 63**.

2. PRINCIPES GÉNÉRAUX EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ

Obligation d'information réciproque sur les risques

La SNCB envers l'entrepreneur / le prestataire de services

La SNCB fournit à l'entrepreneur / au prestataire de services les informations essentielles sur les risques auxquels son personnel peut être exposé lors de ses activités dans les installations de la SNCB. Plus précisément, elle communique :

- les risques spécifiques liés aux installations de la SNCB, notamment ceux associés aux interventions à proximité des voies ferrées en service, des lignes caténaires et des installations dédiées à la maintenance du matériel roulant ;
- les mesures de sécurité à appliquer pour maîtriser ces risques.

L'entrepreneur / le prestataire de services envers la SNCB

Avant toute intervention dans les installations de la SNCB, l'entrepreneur ou le prestataire de services doit s'engager à respecter strictement les règles de sécurité et à informer par écrit le responsable SNCB des risques liés à ses méthodes de travail, des mesures de sécurité adoptées et de l'identité de ses sous-traitants. Toute modification des méthodes de travail ou des mesures de sécurité doit être communiquée à l'avance.

Responsabilité de l'entrepreneur / du prestataire de services

Responsabilité et sécurité

L'entrepreneur/le prestataire de services est en tout temps responsable de sa propre sécurité, ainsi que de celle de ses travailleurs, sous-traitants et autres préposés, et le cas échéant, de leurs travailleurs.

À ce titre, il doit désigner un responsable de la sécurité qualifié, qui agira comme point de contact unique (SPOC) auprès de la SNCB et du coordinateur sécurité et santé en phase de réalisation du chantier (CSS-R).

Concertation sur chantier

Des réunions de concertation seront organisées au début du chantier et pendant toute sa durée afin d'informer toutes les parties prenantes sur les activités, les risques et les mesures de sécurité à appliquer. La participation de l'entrepreneur/du prestataire de services, de ses sous-traitants et de leurs employés est obligatoire.

En outre, tous les intervenants doivent assister au "kick-off sécurité" organisé par le fonctionnaire dirigeant en début de chantier.

Obligations en matière d'information et de formation

Risques liés à l'infrastructure ferroviaire et aux activités et installations de la SNCB

L'entrepreneur/le prestataire de services est tenu d'informer et de former ses travailleurs, ainsi que ceux de ses sous-traitants à propos :

- des risques associés à l'infrastructure ferroviaire, aux activités et aux installations de la SNCB ;
- des mesures de sécurité à appliquer pour maîtriser ces risques.

Certification "Sécurité de base Travaux ferroviaires"

Pour les installations gérées par la direction Stations de la SNCB

Pour toutes les activités réalisées sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire dans des installations gérées par la direction Stations, la SNCB exige la certification par un organisme indépendant reconnu par Infrabel, à savoir la certification "Sécurité de base Travaux ferroviaires".

Des dérogations à ce principe de certification obligatoire peuvent être demandées, sous réserve du respect des conditions et obligations définies dans le Fascicule B 63.

Pour les installations gérées par la direction Technics de la SNCB

La certification "Sécurité de base Travaux Ferroviaires" n'est pas obligatoire, sauf si c'est mentionné explicitement dans les documents du contrat.

Formation de base en sécurité

Dans le cadre d'un chantier temporaire ou mobile (AR 2001), l'entrepreneur/le prestataire de services doit respecter ses obligations en matière de formation de base en sécurité, conformément à l'AR du 07/04/2023.

La formation relative à la "Sécurité de base Travaux ferroviaires" est indépendante de cette formation de base en sécurité.

Traçabilité des obligations en matière d'information et de formation

Les instructions communiquées par l'entrepreneur/le prestataire de services au personnel concernant la nature de son travail, les mesures de sécurité à appliquer, ainsi que les risques résiduels et les actions préventives associées, doivent obligatoirement être documentées et tracées.

Obligation en matière de contrôle

L'entrepreneur/le prestataire de services doit veiller au respect strict des mesures de sécurité applicables, non seulement par ses propres travailleurs, mais aussi par ses sous-traitants, leurs préposés et, le cas échéant, leurs travailleurs.



Principe d'identification des travailleurs

Pour les installations gérées par la direction Stations

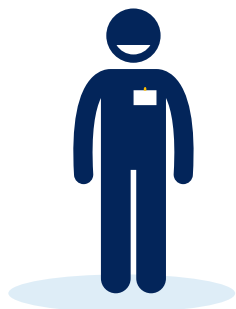
Principe

Avant d'accéder aux installations de la SNCB, tout tiers devant y effectuer des activités doit obligatoirement disposer d'au moins un moyen d'identification personnel :

- soit un badge ;
- soit un autocollant apposé sur le casque ;
- soit tout autre moyen d'identification validé par le fonctionnaire dirigeant.

Ce moyen d'identification doit être approuvé par le fonctionnaire dirigeant avant le début du chantier.

Il doit être porté en permanence et de manière clairement visible par son titulaire.



Exigences au niveau du contenu du moyen d'identification

Les informations suivantes doivent figurer sur le moyen d'identification :

- le nom et le prénom du titulaire ;
- la date de naissance du titulaire ;
- la dénomination de l'employeur ;
- le numéro d'entreprise de l'employeur ;
- le numéro du cahier spécial des charges ;
- le cas échéant : le numéro du certificat valide "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires" ;
- le cas échéant : la date de fin de validité du certificat valide "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires" ;
- la date d'émission du badge par l'entrepreneur/le prestataire de services.

Pour les installations gérées par la direction Technics

Les exigences en matière d'identification des travailleurs sont spécifiées dans les documents de contrat.

Règles comportementales

Le personnel de l'entrepreneur/ du prestataire de services doit s'engager à respecter les règles comportementales suivantes :

- Je veille à ma propre sécurité, à celle de mes collègues et à celle des autres personnes (personnel de la SNCB, voyageurs...) présentes dans la gare, dans le bâtiment ou dans le faisceau où j'effectue une activité ;
- Je réalise uniquement les missions qui me sont spécifiquement confiées ;
- J'utilise systématiquement et correctement tous les équipements de protection individuelle (EPI) adaptés à ma mission ;
- Je ne travaille jamais en ayant consommé de l'alcool ou tout produit stupéfiant ;
- Je n'utilise jamais de téléphone en conduisant ;
- Je travaille dans la zone dangereuse des voies et/ou des caténaires (3 mètres) si et seulement si c'est absolument nécessaire pour réaliser mon activité et si des mesures de sécurité adéquates sont appliquées ;
- Je participe au briefing sécurité avant de commencer l'activité ;
- Je circule hors de la zone d'action d'un engin de chantier, excepté après avoir sécurisé mon intervention ;
- Je circule toujours en dehors du périmètre d'évolution d'une charge ;
- Je respecte les règles liées à l'interdiction de fumer sur les lieux de travail, dans l'enceinte des gares, dans les bâtiments et sur les quais.



Une attention particulière est accordée à la politique de prévention concernant l'alcool et les drogues sur le lieu de travail.

3. INFORMATIONS GÉNÉRALES POUR TOUT TYPE DE CHANTIER

Organisation de chantier

Installations de chantier

Balisage

Le chantier et les zones de circulation doivent être aménagés de manière rigoureuse, avec balisage et éclairage adaptés, afin de garantir la sécurité et la santé des voyageurs, du personnel de la SNCB, ainsi que de toute personne tierce présente sur le chantier.

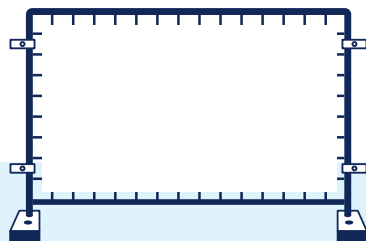
Parmi les éléments essentiels de balisage, on retrouve :

- les barrières et clôtures de chantier ;
- la signalisation de sécurité ;
- la délimitation des zones de travail, de circulation, de stockage,... ainsi que les liaisons entre ces différentes zones.

Barrières et clôtures de chantier

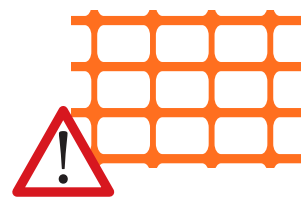
Le périmètre du chantier doit être clairement délimité par des barrières solides, visibles et facilement identifiables, installées conformément aux normes de sécurité et maintenues en bon état durant toute la durée des travaux.

Les accès doivent impérativement être fermés, même pendant les heures de travail, afin de garantir l'inaccessibilité de la zone aux personnes non autorisées.



Caractéristiques des barrières :

- hauteur minimale : 2 m (1 m sur les quais) ;
- grillage métallique à mailles fines ;
- les ancrages doivent être solides et stables ;
- elles doivent être opaques pour limiter la visibilité de l'intérieur du chantier ;
- à l'extérieur, elles doivent être couvertes de bâches microperforées, être résistantes au vent et présenter une stabilité accrue ;
- elles ne peuvent en aucun cas gêner la visibilité des signaux destinés aux conducteurs et accompagnateurs de train ;
- elles doivent être raccordées et fixées entre elles par des clames boulonnées ;
- elles doivent être sécurisées au niveau de chaque accès par des panneaux d'avertissement interdisant l'accès au chantier et mentionnant les équipements de protection individuelle (EPI) obligatoires sur le chantier ;
- elles doivent être détectables par des personnes malvoyantes (lisse inférieure à moins de 30 cm du sol / équipées d'une plinthe / filets orange interdits) et visuellement contrastées. Les socles des barrières ne doivent pas déborder de plus de 10 cm afin de ne pas constituer un risque de chute.



L'utilisation de filets (oranges) doit être évitée, autant que possible.

En cas d'utilisation, ceux-ci devront être correctement protégés et maintenus en bon état.

Signalisation de sécurité

Une signalisation de sécurité claire et précise doit être mise en place dès le début des travaux afin d'orienter, avertir ou réguler les différents usagers, tant sur les voiries publiques que sur le domaine de la SNCB. Elle doit rester pertinente et visible pendant toute la durée du chantier.

Les panneaux doivent :

- être clairement visibles, de dimensions suffisantes et dotés de symboles et de textes clairs et concis. Les couleurs utilisées doivent respecter les normes en vigueur ;
- indiquer de manière explicite les dangers, l'interdiction d'accès et les consignes de sécurité à respecter (par exemple, le port de casque, des chaussures de sécurité, etc.) ;
- être rédigés dans la langue véhiculaire du chantier et compréhensibles par tous les intervenants ;
- être installés à des emplacements stratégiques, en nombre suffisant pour garantir une signalisation complète des zones dangereuses, et suffisamment éloignés de celles-ci ;
- être solidement fixés afin de résister aux intempéries et aux chocs.

Interdiction	Obligation	Avertissement	Sauvetage Secours	Lutte contre l'incendie



Eclairage de chantier

Les zones fréquentées par les voyageurs doivent être éclairées avec une intensité minimale de 50 lux au niveau du sol, sans provoquer d'éblouissement ni laisser de zones sombres. L'éclairage de sécurité et/ou de secours doit être installé après une évaluation des risques spécifiques à chaque chantier.

L'éclairage des quais et des abords (places, parkings, etc.) d'une gare en exploitation ne peut en aucun cas être totalement supprimé, même de manière temporaire. En cas de travaux de renouvellement, l'éclairage existant doit être maintenu ou remplacé par un éclairage provisoire équivalent.

Appareils de levage et engins de levage

Tous les appareils de levage, ainsi que ceux destinés au transport de personnes ou à la manipulation de charges, doivent être inspectés par un SECT (Service Externe pour le Contrôle Technique sur les Lieux de Travail) avant leur mise en service, et ensuite chaque année, ainsi qu'après toute modification. Les accessoires de levage doivent porter le marquage "CE", et les composants de sécurité doivent être contrôlés tous les 3 mois.

Un plan de localisation des engins de levage et un plan de levage détaillé doivent être soumis à l'approbation du fonctionnaire dirigeant et du coordinateur sécurité.

Attention :

- Il est strictement interdit de faire passer des charges au-dessus de zones piétonnes, de voiries publiques, de zones de travail ou de voies ferrées en service.
- Une analyse des risques est impérative avant l'installation de grues à proximité des voies ferrées afin de garantir la sécurité.
- Le guidage des charges est obligatoire sur les quais.

Accès verticaux et équipements de travail en hauteur

Accès verticaux

Le choix du moyen de déplacement vertical est basé sur une analyse des risques. Les moyens d'accès verticaux, par ordre de priorité, sont les suivants :

- ascenseur,
- escalier définitif,
- tour d'escalier provisoire,
- échafaudage avec trappes et échelles,
- échelle
- technique sur cordes.

Équipements de travail en hauteur

Le choix et l'utilisation des équipements de travail pour des travaux en hauteur se fait conformément au Code du bien-être au travail - Livre IV - Titre 5.



Échelles, escabeaux et marchepieds

L'utilisation d'échelles, escabeaux et marchepieds comme postes de travail en hauteur est autorisée uniquement pour des travaux de courte durée et à faible risque.

Echafaudages

L'utilisation d'un échafaudage (fixe ou roulant) doit être encadrée par une personne compétente, formée spécifiquement pour le montage, le démontage, la transformation et le contrôle de l'échafaudage. Seules des personnes formées peuvent effectuer ces opérations et doivent disposer des documents techniques (mode d'emploi, notice ou schéma de construction).

L'employeur veille à ce que les travailleurs reçoivent une formation appropriée à l'utilisation sécurisée de l'échafaudage, et ils ne peuvent l'utiliser qu'après accord de la personne compétente.

L'échafaudage doit être contrôlé avant sa mise en service, après toute modification et régulièrement pendant son utilisation.

L'utilisation des échafaudages sur les quais est soumise à la mise en œuvre de mesures de sécurité spécifiques reprises dans la WIT B-ST 113.

Nacelles élévatrices

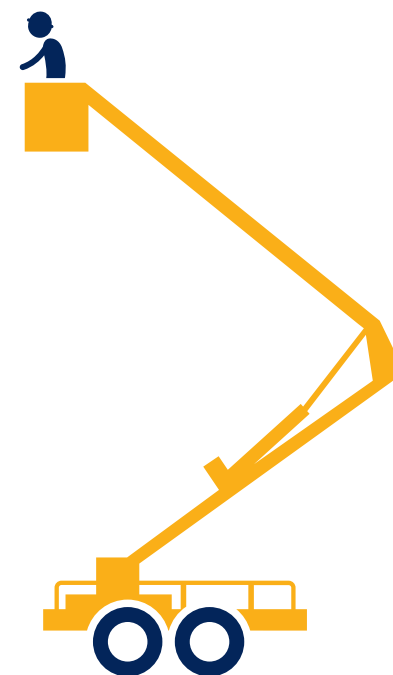
L'utilisation de nacelles élévatrices est soumise :

- au respect des mesures de sécurité reprises dans la notice d'utilisation rédigée par le constructeur
- ET
- à la réalisation d'une analyse des risques préalable, qui tiendra notamment compte de la localisation et du poste de travail, ainsi que de la praticabilité du chemin d'accès.

Nacelle à ciseaux



Nacelle à bras articulé



Mesures de prévention des chutes de hauteur

Les garde-corps de la nacelle élévatrice sont en général suffisants pour protéger le personnel se trouvant dans la nacelle contre les chutes.

Dans certains cas, le port d'un harnais de sécurité peut être rendu obligatoire par le constructeur de la machine, dans des conditions spécifiques de formation des utilisateurs, de contrôle technique de l'ancrage et du harnais, de tirant d'air.

Mesures de sécurité spécifiques à proximité d'une voie ferrée en service

L'utilisation des nacelles élévatrices (à ciseaux, télescopiques et à bras articulés) aux abords des voies est soumise à la WIT 1003 éditée par Infrabel.

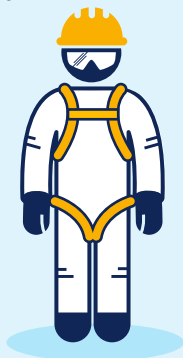
Mesures de sécurité spécifiques à proximité d'une caténaire sous tension

Lors de l'utilisation d'échelles, ainsi que lors de la mise en place d'un ascenseur, d'une tour d'escalier, d'un échafaudage ou d'une nacelle à proximité d'une caténaire sous tension, des mesures de sécurité spécifiques doivent être prises pour éviter tout contact accidentel avec des pièces sous tension et prévenir le risque d'électrocution (voir le chapitre 4 de cette brochure).

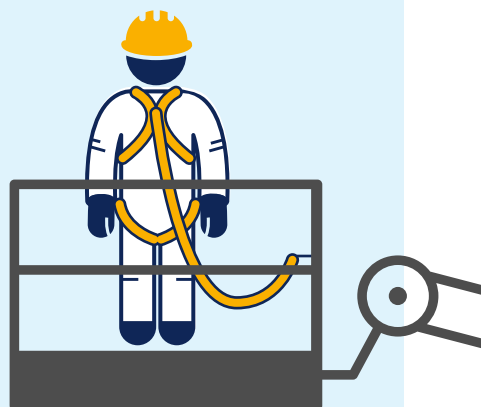


Nacelle avec utilisation d'un harnais de sécurité

1. Harnais antichute avec 1 point d'attache



2. Longe de connexion simple



Risques particuliers et mesures de prévention

Risques causés par et envers l'environnement

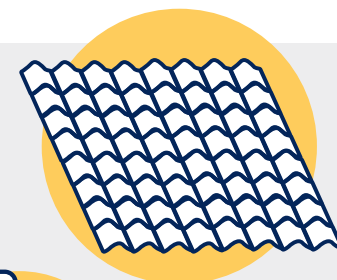
Exposition aux fibres d'amiante

Dans certains bâtiments et ouvrages de la SNCB construits avant les années 2000, des matériaux contenant de l'amiante peuvent encore être présents sous différentes formes : panneaux, revêtements de toiture (plaques ondulées ou ardoises artificielles), isolant autour des conduites de chauffage, tuyaux enterrés, conduits de cheminée, protections incendie, ...

Avant d'entreprendre des travaux sur un ouvrage existant, il est obligatoire de :

- **consulter** l'inventaire amiante et la partie du PSS traitant des risques d'exposition ;
- **compléter** l'inventaire visuel par un inventaire destructif s'il y a un doute au niveau des parties cachées ;
- **informer** les travailleurs et les personnes à proximité des risques d'exposition ;
- **prendre les mesures de prévention** nécessaires pour éviter cette exposition aux fibres d'amiante ;
- **transmettre** l'inventaire aux autres employeurs concernés, afin qu'ils informent leurs travailleurs et prennent les mesures de prévention nécessaires.

Le fonctionnaire dirigeant doit être informé de la découverte de matériaux suspectés de contenir de l'amiante afin de prendre les mesures nécessaires, y compris l'analyse des matériaux suspects.



Exposition au plomb et au chrome

A la SNCB, **du plomb et du chrome peuvent être présents dans les peintures** des menuiseries extérieures et des structures métalliques, notamment sur les quais. Le traitement, la découpe ou le soudage de ces matériaux peuvent libérer des substances dangereuses pour la santé.

Des mesures de prévention doivent être mises en place afin de :

- **garantir la sécurité et la santé des travailleurs**, conformément aux principes généraux de prévention ;
- **limiter la dispersion de poussières** contenant du plomb et/ou du chrome dans les zones fréquentées par du **personnel SNCB** et/ou des **voyageurs**.

Le Plan de sécurité et de santé (PSS) précise les mesures complémentaires à appliquer.

Impétrants

Les installations de la SNCB et d'Infrabel comportent des câbles et conduites existants, aussi bien aériens que souterrains.

Les câbles peuvent être partiellement installés dans des caniveaux, placés dans des gaines de protection ou directement enfouis sans protection. Ils doivent être considérés comme étant en permanence sous tension.

Leur implantation est indiquée sur les plans d'adjudication ou consultable auprès du fonctionnaire dirigeant.

Une concertation avec les sociétés gestionnaires ainsi qu'avec la SNCB et Infrabel est indispensable avant toute intervention.

Aucune manipulation de câble ou de conduite ne peut être effectuée sans la présence d'un délégué de la société d'utilité publique concernée ou d'un représentant du service interne de la SNCB ou d'Infrabel.



Risques causés par les activités de chantier

Prévention des incendies

Principe de prévention : agir sur le triangle du feu

Ne pas mettre en présence simultanément un combustible, un comburant et une source de chaleur ou d'inflammation. Si toutefois un incendie se déclenche, empêcher sa propagation en agissant sur l'un des 3 composants du triangle du feu.



Attention :

- ne jamais jeter de l'eau sur les liquides brûlants, des conducteurs électriques sous tension ou certains métaux (lithium, sodium, potassium, calcium) ;
- si une personne est en feu, éviter l'utilisation du CO₂ et de la poudre ; privilégier de l'eau, une couverture anti-feu ou un manteau non synthétique ;
- lors d'un feu de gaz, couper l'alimentation à la source au lieu de tenter d'éteindre directement la flamme ;
- évacuer immédiatement les locaux équipés d'un système d'extinction automatique dès que le signal d'alarme retentit ;
- en cas d'incendie, appliquer la procédure décrite dans la consigne illustrée.

Activités réalisées dans un bâtiment occupé ou exploité par du personnel de la SNCB ou des tiers

Dans ce contexte, les exigences suivantes doivent être respectées :

- **Maintenir libres** les issues de secours et les chemins d'évacuation.
- **Ne pas obstruer** les portes coupe-feu ni l'accès aux équipements d'incendie.
- **Garantir la visibilité** des lieux de rassemblement, des issues de secours, des équipements d'incendie et des pictogrammes de sécurité.
- **Assurer la maintenance** des installations électriques temporaires.
- **Protéger les éclairages temporaires** afin d'éviter tout dommage et contact direct avec des matériaux combustibles.
- **Vérifier si un permis de feu est nécessaire** (voir section suivante).

Compartmentage au feu

Pour réduire le risque de propagation d'un incendie, l'intégrité des parois et des portes coupe-feu doit être préservée à chaque phase des travaux. Si cela n'est pas possible, les mesures prescrites dans le Plan de Sécurité et de Santé (PSS) ou par le fonctionnaire dirigeant doivent être strictement appliquées.

Travaux avec risque d'incendie

Lors de travaux avec risque d'incendie, au moins deux personnes formées à l'évaluation des situations dangereuses et à l'utilisation des moyens d'extinction doivent être présentes. Si un permis de feu est requis, une personne qualifiée doit rester sur place durant toute la durée des travaux, afin d'intervenir en cas de départ de feu.

Permis de feu

Un permis de feu est obligatoire pour tous travaux par points chauds effectués dans un bâtiment en exploitation ou sur demande du fonctionnaire dirigeant. Ce permis doit être formalisé, signé et expliqué aux intervenants avant le début des travaux.

Chaque intervenant doit connaître les risques et s'engager à respecter les règles de sécurité en vigueur. **La délivrance du permis implique que l'intervenant a préalablement pris connaissance** de la configuration des locaux, des substances utilisées, des activités effectuées et du bon état du matériel mis à disposition.



Protection des détecteurs incendie

Avant d'entamer des travaux susceptibles de produire de la poussière dans un local ou un bâtiment équipé de détecteurs d'incendie, une protection doit être installée par l'intervenant réalisant les travaux.

Consigne d'incendie et plans d'évacuation

Les bâtiments de la SNCB sont équipés d'une consigne d'incendie et de plans d'évacuation, affichés sur les murs sous forme d'illustrations. L'entrepreneur / le prestataire de services a la responsabilité d'informer son personnel des procédures d'évacuation en vigueur en cas d'urgence.

Lors de travaux dans un bâtiment occupé, les plans d'évacuation doivent être mis à jour si nécessaire. Le fonctionnaire dirigeant doit être informé de tout impact des travaux sur les voies d'évacuation, ainsi que de toute modification de la configuration des lieux.

Utilisation de substances dangereuses

Afin d'éviter les risques liés aux substances dangereuses sur le chantier (inhalation, contact cutané, ingestion, exposition à des agents chimiques ou biologiques) des mesures de prévention doivent être mises en place :

- signalisation et barrières pour empêcher l'accès des voyageurs aux zones de danger ;
- stockage sécurisé des substances dangereuses ;
- contrôle d'accès aux zones de stockage ;
- ventilation adéquate et confinement des poussières et fumées ;
- identification et étiquetage des substances dangereuses ;
- élimination appropriée des déchets ;
- élaboration de procédures d'urgence en cas de fuite, d'incendie ou d'exposition ;
- surveillance et inspection régulières des substances stockées ;
- formation et information des travailleurs sur les risques et les incidents potentiels ;
- port des équipements de protection individuelle (EPI) ;
- tenue d'un registre des substances dangereuses utilisées sur le chantier et des mesures de prévention mises en place.

Les fiches de données de sécurité (FDS ou SDS) doivent être à jour, accessibles aux travailleurs, et soumises pour avis au fonctionnaire dirigeant et au CSS-R avant toute utilisation des substances sur le chantier.

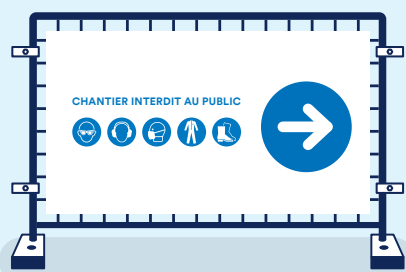
Risques liés à la présence des voyageurs

Lorsque des travaux sont effectués dans des zones fréquentées par des voyageurs, des mesures de sécurité appropriées doivent être mises en œuvre :

Installer une signalisation du chantier claire et visible, en veillant à son bon entretien tout au long des travaux afin qu'elle reste propre, lisible et compréhensible par les voyageurs.



Canaliser les flux de voyageurs vers des itinéraires alternatifs sécurisés à l'aide de barrières et de panneaux directionnels, afin d'éviter toute intrusion dans la zone de travaux.



Baliser la zone d'intervention en fonction de sa taille et du type de travaux, en tenant compte du gabarit ferroviaire et du maintien de l'accès aux quais. Si nécessaire, installer une bâche sur la clôture pour renforcer la sécurité et la séparation avec les voyageurs.



Assurer un éclairage suffisant, avec un minimum de 50 lux au sol, tout en évitant tout risque d'éblouissement.



Adapter les horaires des travaux, sur demande du fonctionnaire dirigeant, afin de limiter les perturbations et d'éviter les nuisances sonores aux heures de pointe, notamment celles pouvant rendre les annonces audio inaudibles pour les voyageurs.



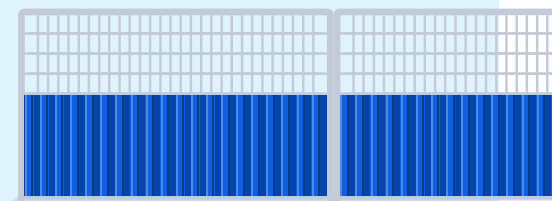
Mettre en place une coordination étroite avec le fonctionnaire dirigeant et lui soumettre :

- une analyse des risques spécifique avant toute intervention ;
- le plan d'aménagement du chantier ;
- le plan de signalisation.



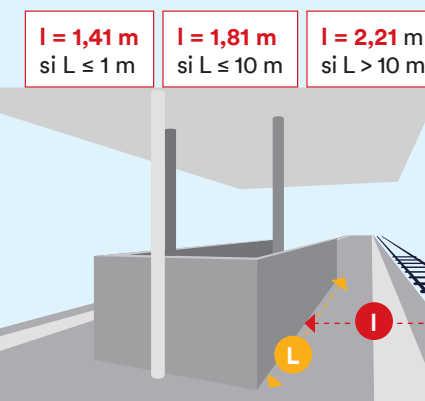
Accorder une attention particulière aux personnes à mobilité réduite en garantissant un cheminement sécurisé.

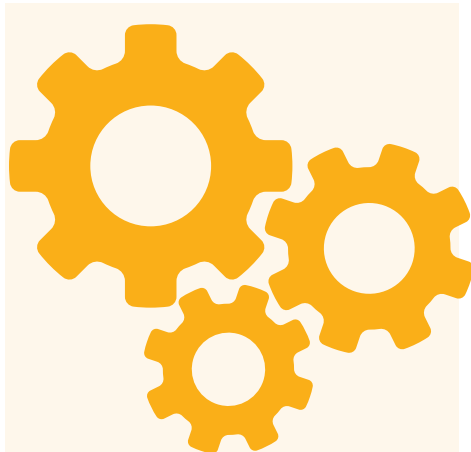
Celui-ci doit être constitué d'éléments rigides, parfaitement stables et détectables par les personnes malvoyantes. Il doit également être composé de surfaces planes, sans obstacles, et faire l'objet d'un entretien et d'adaptations tout au long du chantier.



Sur les quais restant en service, les clôtures doivent respecter les critères suivants :

- être rigides ;
- avoir une hauteur minimale d'1 mètre ;
- répondre aux exigences définies ci-dessus pour les clôtures ;
- être positionnées, par rapport à la bordure de quai, au minimum à :





Risques liés aux coactivités

Coordination avec les activités en cours sur le domaine ferroviaire (construction, maintenance, réparation...)

D'autres activités peuvent être réalisées simultanément dans la zone de chantier par le personnel de la SNCB ou par des tiers.

Afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations, ces activités doivent être :

- **parfaitement coordonnées** avec les tiers et conformes aux directives du fonctionnaire dirigeant et du coordinateur de sécurité et de santé en phase de réalisation (CSS-R);
- **phasées de manière optimale** afin de garantir la continuité de l'exploitation des installations et de limiter les nuisances pour les voyageurs, les riverains et les usagers.

Incidents et accidents

Procédure générale à suivre en cas d'incident ou d'accident

Pour chaque incident ou accident :

- Dans les situations d'urgence (avec ou sans intervention des services d'urgence) avec **un possible impact sur le trafic des trains**, l'entrepreneur/le prestataire de services informe **l'Organe de Coordination du Trafic (OCT)** au numéro **1711** ou + 32 2 525 91 40
- Dans les cas **sans impact sur le trafic des trains et où l'intervention des services d'urgence est nécessaire**, l'entrepreneur/le prestataire de services contacte toujours le **112** (ou **101** pour la Police).
- Pour les cas **sans impact sur le trafic des trains**, mais qui nécessitent l'intervention des services d'urgence, la personne constatatrice prévient le **SOC** au numéro **0800 30 230** ou +32 2 525 25 25
- L'entrepreneur/le prestataire de services informe toujours le fonctionnaire dirigeant en cas d'incident ou d'accident

Lors de l'alerte, les informations suivantes doivent être fournies :

- **L'identité** de l'appelant et son numéro de contact;
- **Le lieu exact** de l'incident, ainsi que les modalités d'accès;
- **Les circonstances** de l'incident : type d'accident, risques éventuels de suraccident, obstructions sur la voie, perturbations ou conséquences sur le trafic ferroviaire, etc;
- **Le nombre et l'état** des victimes.

La personne qui transmet l'alerte ne doit en aucun cas raccrocher sans ordre explicite du service compétent. Si possible, il est recommandé d'envoyer quelqu'un sur place pour guider les secours à leur arrivée à proximité de l'incident.

NUMEROS D'URGENCE		QUAND
OCT Infrabel 1711 +32 2 525 91 40	INFRABEL	Un possible impact sur le trafic des trains
Services d'urgence 112		L'intervention des pompiers et/ou ambulances est nécessaire
Services d'urgence 101		L'intervention de la police est nécessaire
SOC SNCB 0800 30 230 +32 2 525 25 25		Après un appel aux services d'urgence dans le cas où il n'y pas d'impact sur le trafic des trains
Centre antipoisons 070 245 245		En cas d'intoxication aiguë

En cas d'incident ou d'accident lors du transport ferroviaire de substances dangereuses :

- Arrêter immédiatement les travaux.
- Ne jamais se mettre en danger.
- Consulter les informations sur le panneau orange (voir Fascicule B- 63 - § 3.2.1.6) sans prendre de risques inutiles.
- S'éloigner de la zone de danger.
- Signaler l'incident et, si possible, indiquer le contenu du panneau orange :
 - aux services de secours (112)
 - et à l'OCT

33	code de danger
1088	code matière ONU

4. INFORMATIONS SUR LES RISQUES SPÉCIFIQUEMENT FERROVIAIRES

Généralités

Travailler dans ou à proximité des voies ferroviaires comporte des risques spécifiques à ce milieu. Ces risques incluent notamment :

- les risques liés aux installations électriques sous tension ;
- les risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement ;
- les risques pour les voyageurs présents sur les quais.

Ces risques seront détaillés dans les paragraphes suivants.

Lorsque au moins un de ces risques est présent, des mesures de sécurité adaptées doivent être mises en place, conformément aux instructions décrites dans les sections correspondantes.

Les risques génériques ne sont pas abordés dans ce chapitre, mais sont détaillés au chapitre 3 du présent document.

Risques liés aux installations électriques

Le personnel travaillant dans ou à proximité des voies est exposé à plusieurs risques liés aux installations électriques sous tension, notamment :

- l'électrisation, l'électrocution et les brûlures causées par le contact direct ou indirect avec des câbles ou des équipements haute tension (caténaire, câbles et appareillage) ou basse tension ;
- le risque d'explosion, pouvant entraîner un incendie ;
- les risques mécaniques, dus aux forces de traction élevées exercées sur les fils de contact et les câbles de la caténaire.

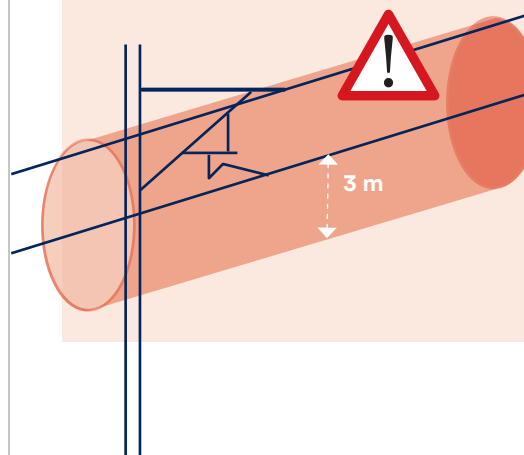
Caténaire

La caténaire est un ensemble de fils, câbles et équipements servant à alimenter les véhicules ferroviaires en électricité haute tension (3000 V = ou 25000 V ~). Tous les fils et les accessoires composant la caténaire doivent être considérés comme étant sous tension.

Zone dangereuse de la caténaire

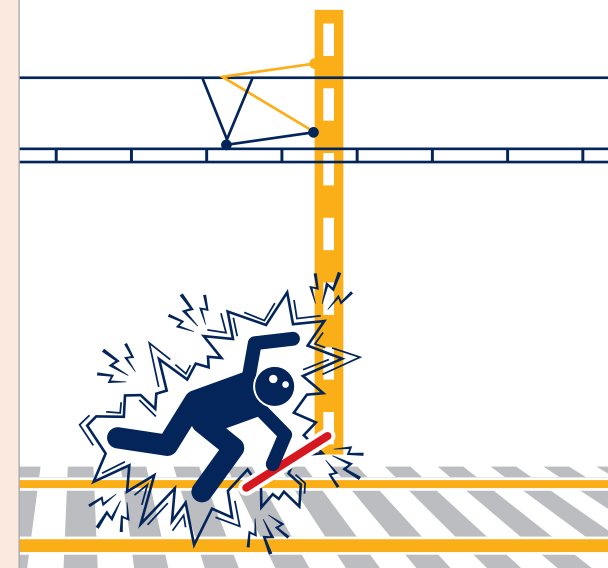
La zone dangereuse de la caténaire est la zone dans laquelle le personnel est exposé aux risques que représentent toutes les parties de la caténaire sous tension.

Par exemple : la zone dangereuse (en rouge) du fil de contact de la caténaire est un cylindre de 3 m de rayon entourant ce fil.

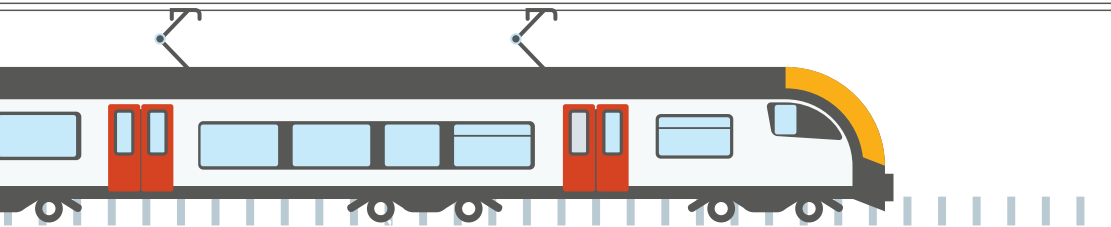


Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV

A certains endroits, il peut y avoir une différence de potentiel sensible entre le circuit de retour de courant et une mise à la terre ou une masse (poteau,...).



Il faut éviter de toucher ces deux potentiels simultanément, en particulier lors des opérations de mise hors tension (MHT) de la caténaire. Un courant important circule entre le poteau et le rail dès qu'une liaison est établie. Ce courant est susceptible d'engendrer des brûlures et de conduire à un incendie.



Matériel roulant à traction électrique



Les engins de traction électrique établissent le contact avec la caténaire par des pantographes.

Le **pantographe** se trouve la plupart du temps en contact avec la caténaire; de ce fait, le pantographe amène la tension de la caténaire plus proche de la zone de travail que la caténaire elle-même.

Certaines autres parties sur le toit de ces engins ne sont pas protégées et sont sous tension.

La distribution de l'énergie électrique entre les voitures composant les trains est réalisée par un ensemble de câbles de raccordement. La manipulation de ces câbles de raccordement est réservée au personnel spécifiquement formé de la SNCB.



Les parties susceptibles d'être sous tension sont en principe marquées d'un signal d'avertissement de danger électrique.

Câbles et appareillages haute tension

Les terrains et les installations d'Infrabel / de la SNCB sont traversés par divers câbles et équipements haute tension, notamment :

- l'alimentation de la caténaire ;
- les raccordements entre les postes haute tension Infrabel et le fournisseur d'énergie ;
- le réseau de préchauffage 3kV ;
- les câbles appartenant à des tiers (impétrants avec autorisation).

Tous ces câbles doivent être considérés comme étant en permanence sous tension.

Câbles basse tension

Les terrains et installations d'Infrabel / de la SNCB sont également parcourus par un réseau de câbles basse tension destinés à alimenter divers équipements de l'infrastructure, tels que :

- la signalisation ;
- l'éclairage ;
- le chauffage ;
- les télécommunications.

Tous ces câbles doivent être considérés comme étant en permanence sous tension.

Mesures de sécurité face aux risques liés aux installations électriques

Caténaire

Règles générales

Les règles suivantes doivent être strictement respectées :

- Toujours considérer qu'une installation est sous tension, sauf si vous avez la confirmation écrite qu'elle a été mise hors tension et correctement mise à la terre.
- Ne jamais diriger un jet d'eau vers une caténaire sous tension.
- Éviter de porter verticalement des objets longs à proximité immédiate d'une voie électrifiée.
- Ne jamais toucher les fils caténaires, même tombés à terre, ni tout objet en contact avec eux.

Respect des distances de sécurité vis-à-vis de la caténaire sous tension

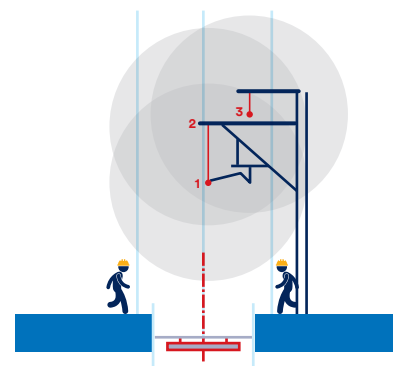
Pour éviter tout contact avec la caténaire ou toute partie sous tension non protégée, il est impératif de respecter une distance de sécurité (DS) minimale pour les personnes et les objets manipulés. **La distance de sécurité, mesurée en ligne droite, est de 3 mètres.**

Activités à moins de 3 mètres des parties sous tension de la caténaire

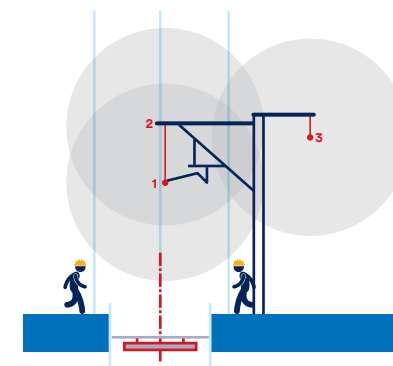
Lorsque la nature des activités et/ou le mode opératoire impose d'intervenir à une distance inférieure à 3 mètres des parties sous tension de la caténaire, la mise hors tension doit être privilégiée lors de la détermination des mesures de sécurité à appliquer.

Si la mise hors tension n'est pas possible, il est impératif de respecter les distances de sécurité spécifiques à chaque catégorie de personnel.

Caténaire 3 KV



Caténaire 25 KV



Distance de sécurité selon la catégorie du personnel

Ces distances sont définies dans :

- le fascicule **B 63** ;
- le document Infrabel **PP 490.004**.

Le travail à moins de 3 m de la caténaire sous tension est autorisé uniquement dans le respect des conditions spécifiées dans la WIT B-ST 100 - Version entrepreneur : « Guide pratique : Détermination des mesures de sécurité minimales lors de travaux / services dans ou à proximité des voies du réseau public », et plus précisément dans le point 4.2 (Bloc B) du document.

Toute personne amenée à travailler dans la zone comprise entre 1,5 m et 3 m de la caténaire sous tension doit obligatoirement disposer d'une autorisation spécifique, écrite et nominative.



Mise hors tension de la caténaire

La mise hors tension doit être privilégiée pour toute activité à réaliser à moins de 3 mètres des parties sous tension de la caténaire.

Elle est obligatoire dès lors que les distances de sécurité spécifiques aux différentes catégories de personnel ne peuvent être respectées.

La mise hors tension de la caténaire impacte la circulation des trains et doit être planifiée en conséquence.

Conditions de mise hors tension :

- Elle doit être demandée auprès du fonctionnaire dirigeant ;
- Elle ne peut être réalisée que par du personnel habilité d'Infrabel ou de la SNCB ;

- Elle doit être formalisée sur site par un échange de communications écrites entre le chef de travail de l'entrepreneur / du prestataire de services et le représentant habilité de la SNCB.

La mise hors tension est confirmée au chef de travail de l'entrepreneur / du prestataire de services (ou d'un sous-traitant) (ou son délégué en qualité de chef de travail) via le formulaire L_427, disponible en annexe 1 du Fascicule B 63.

Le chef de travail de l'entrepreneur / du prestataire de services ne peut considérer la mise hors tension comme effective qu'après en avoir reçu la confirmation écrite par le représentant habilité de la SNCB.

Les mesures de sécurité à appliquer en fonction de l'activité à réaliser et de sa localisation sont détaillées dans les sections suivantes de ce document.

Si une autre disposition permettant la séparation entre les potentiels liés à la traction ferroviaire en courant continu et les dispositifs de mise à la terre des alimentations électriques est prévue, elle sera soumise, avant toute utilisation, à l'approbation du fonctionnaire dirigeant qui, le cas échéant, se renseignera auprès d'un expert en la matière.

Matériel roulant à traction électrique

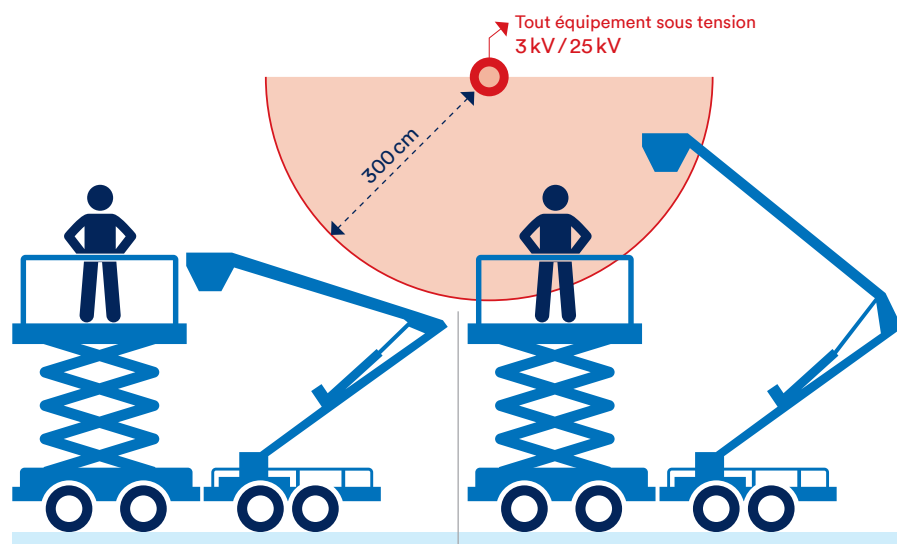
Le personnel doit conserver une distance de sécurité de minimum 3 mètres entre chaque partie de leur corps ou chaque objet qu'ils manipulent et chaque partie nue sous tension.

Câbles et appareillages haute et basse tension

Ces câbles et appareillages doivent être considérés comme étant en permanence sous tension.

Avant toute manipulation, leur mise hors tension doit être effectuée par du personnel spécialisé d'Infrabel ou de la SNCB.

En cas de travaux de terrassement mécanique, les câbles doivent préalablement être repérés, conformément au paragraphe relatif aux impétrants dans le fascicule B 63.



Pas d'autorisation requise

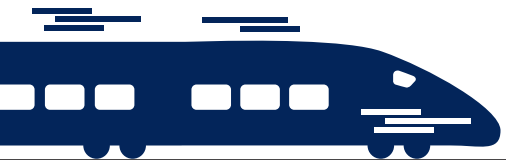
Autorisation à demander

Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV

Il est interdit de réaliser une liaison entre le circuit de retour de courant (rails) et une mise à la terre sans l'autorisation du fonctionnaire dirigeant.

Tout élément conducteur pouvant créer une liaison entre la voie (ou une masse métallique se trouvant sur les rails : train, engin rail/route,...) et un élément métallique relié à la terre (poteaux caténaires, rambarde le long des voies, ...) doit être isolé similairement à du matériel électrique de classe II.

Risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement



Généralités

Les risques associés aux véhicules ferroviaires en mouvement comprennent :

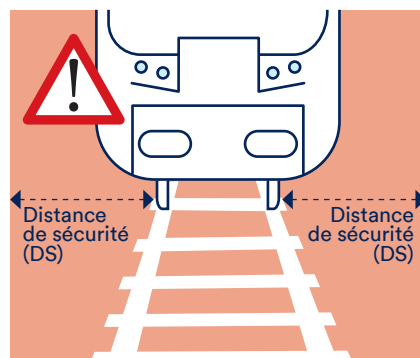
- le risque d'être heurté ou écrasé par un véhicule circulant sur une voie en service
- le risque de déstabilisation causé par l'effet de souffle ou d'aspiration d'un véhicule circulant sur une voie en service
- le risque d'être heurté ou écrasé par de tels véhicules (train de travaux ou engin de chantier) circulant sur une voie hors service
- le risque d'être heurté ou écrasé par du matériel ou un équipement projeté ou déplacé après avoir été percuté par de tels véhicules

Notions de base

La zone dangereuse des voies

La zone dangereuse correspond à l'espace dans lequel le personnel est exposé aux risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement.

Pour une voie, cette zone s'étend de part et d'autre de la voie, y compris la voie elle-même, jusqu'à une distance de sécurité (DS) mesurée perpendiculairement au bord extérieur de chaque rail. La zone dangereuse peut comprendre une ou plusieurs voies.



← ZONE DANGEREUSE (ZD) →

$V \leq 160 \text{ km/h}$
→ DS 1,50 m

$V > 160 \text{ km/h}$
→ DS 2,00 m

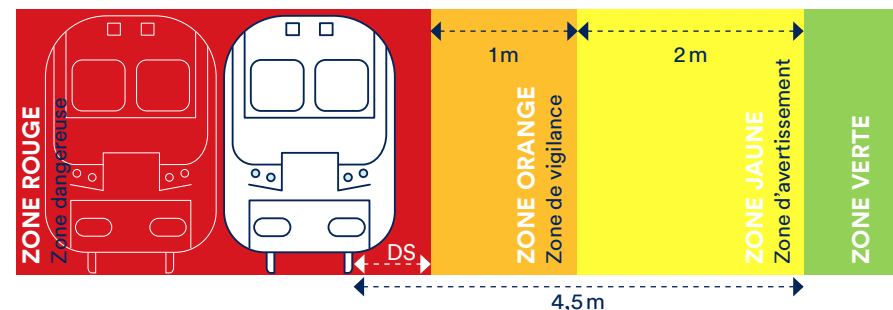
Distance de sécurité

La distance de sécurité (DS) est mesurée perpendiculairement au bord extérieur du rail le plus proche et dépend de la vitesse maximale autorisée sur cette voie (V) (voir illustration ci-dessus).

Si cette vitesse est inférieure ou égale ($\leq$) à 160 km/h, la DS doit être d'au moins **1,50 m**.

Si cette vitesse est supérieure ($>$) à 160 km/h, la DS doit être d'au moins **2,00 m**.

Quatre zones ont été définies en fonction de l'exposition du personnel et du matériel aux risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement :



ZONE ROUGE : 'Zone dangereuse'

Sur les quais, la zone dangereuse correspond à une bande d'une largeur spécifique en fonction de la vitesse maximale autorisée sur la voie à quai et du type de quai :

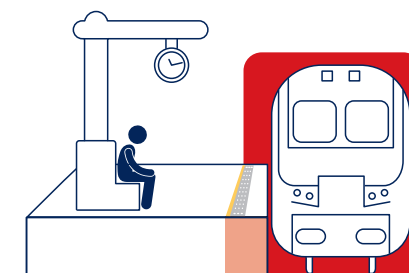
Type de quai	V (vitesse) $\leq 160 \text{ km/h}$	V (vitesse) $> 160 \text{ km/h}$
Quai haut (h = 0,75 m)	la ZD s'étend à 0,61 m du bord du quai	la ZD s'étend à 1,11 m du bord du quai
Quai moyen (h = 0,55 m)		
Quai bas (h = 0,28 m)	la ZD s'étend à 0,77 m du bord du quai	la ZD s'étend à 1,27 m du bord du quai

La limite de la zone dangereuse sur les quais revêtus d'un matériau dur (asphalte ou béton) peut être matérialisée

- soit par une ligne jaune placée à la distance de sécurité,
- soit par le bord intérieur des bandes podotactiles orienté vers le centre du quai. Ce bord est normalement situé à 1,10 m du bord du quai.

Exceptionnellement, les bandes peuvent être mal positionnées et se trouver entièrement dans la zone dangereuse. En cas de doute, il est obligatoire de vérifier leur emplacement par rapport à la limite théorique avant toute activité.

Exemples de lignes de sécurité dans les gares

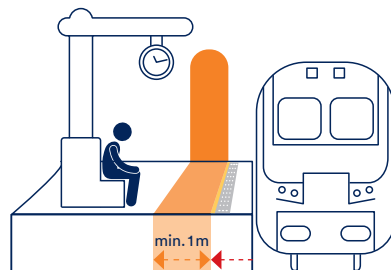


La limite de la zone dangereuse n'est pas matérialisée sur les quais non revêtus.

Lorsqu'une activité est réalisée à proximité de cette zone non délimitée, il est fortement recommandé de matérialiser la limite de la zone dangereuse à une distance d'1 mètre du bord du quai.

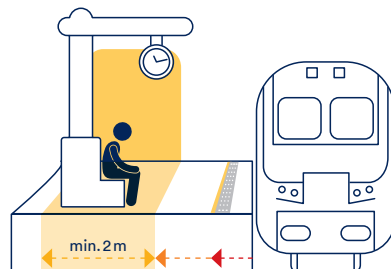
ZONE ORANGE : 'Zone de vigilance'

La zone orange a une largeur minimale de **1 mètre** et commence à la limite de la zone rouge.



ZONE JAUNE : 'Zone d'avertissement'

La zone jaune a une largeur minimale de **2 mètres** et commence à la limite de la zone orange.



En cas de travail dans la zone orange ou dans la zone jaune, des mesures de sécurité doivent être prises.

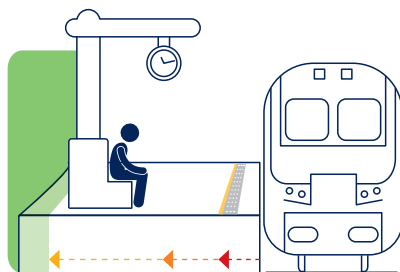
Type de quai	V (vitesse) ≤ 160 km/h	V (vitesse) > 160 km/h
Quai haut (h = 0,75 m)	la zone jaune commence à 1,61 m du bord du quai	la zone jaune commence à 2,11 m du bord du quai
Quai moyen (h = 0,55 m)		
Quai bas (h = 0,28 m)	la zone jaune commence à 1,77 m du bord du quai	la zone jaune commence à 2,27 m du bord du quai

ZONE VERTE :

La zone verte est située à l'extérieur de la zone jaune.

Dans cette zone, le personnel et les engins ne sont plus exposés aux risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement.

En principe, aucune mesure de sécurité spécifique vis-à-vis du trafic ferroviaire n'y est requise, sauf dans le cadre d'instructions particulières (par exemple, celles définies dans la WIT 1003 d'Infrabel).



Quai	V ≤ 160 km/h	V > 160 km/h
haut	la zone verte commence à 3,61 m du bord du quai	la zone verte commence à 4,11 m du bord du quai
moyen		
bas	la zone verte commence à 3,77 m du bord du quai	la zone verte commence à 4,27 m du bord du quai



Les distances minimales peuvent être ajustées en fonction du type d'engin utilisé (voir WIT 1003 d'Infrabel).

Pour déterminer la zone de sécurité dans laquelle évoluent le personnel et/ou l'engin, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- le personnel et/ou l'engin lui-même ;
- tous les éléments mobiles ;
- les charges manipulées éventuelles.

Gabarit

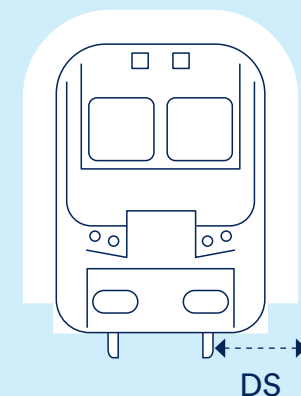
Le gabarit désigne un ensemble de règles ayant pour objectif de :

- fixer les dimensions des véhicules ferroviaires et de leur chargement ;
- déterminer les limites d'implantation des obstacles le long des voies.

Dans la pratique, il correspond à une section transversale perpendiculaire à l'axe des voies.

Pour prendre en compte le gabarit lors d'activités avec des engins hors rails manipulant ou non des matériaux et/ou de l'outillage lourd, il faut respecter une distance de sécurité (DS) de 1,50 m, indépendamment de la vitesse.

Contour nominal du gabarit des obstacles



DS = 1,50 m
indépendamment de la Vitesse

Empiètements

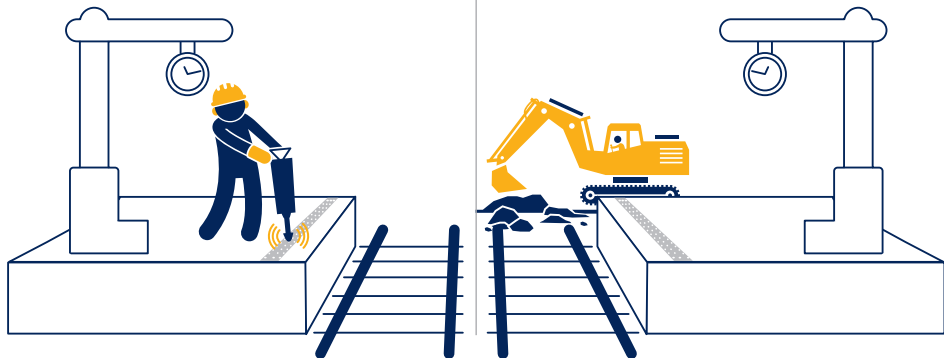
Un empiètement est une entrave à la circulation des trains. On distingue 2 types d'empiètements :

Empiètement de type I (dans la zone dangereuse)

Un empiètement de type I représente un danger pour le personnel.

Il correspond à un empiètement temporaire dans la zone dangereuse d'une voie, causé par du personnel et/ou du matériel (léger ou demi-lourd) ne dépassant pas 120 kg.

Ces empiètements peuvent être facilement supprimés.



Empiètement de type II (dans le gabarit)

Un empiètement de type II constitue un danger pour les véhicules ferroviaires en mouvement.

Il correspond à la création d'un obstacle, permanent ou temporaire, dans le gabarit d'une voie en service :

- par un engin opérant à proximité, y compris lorsque cet engin se trouve sur une voie voisine ;
- par des matériaux ou de l'outillage lourd, dont la manutention, manuelle ou mécanique, est rendue difficile en raison de leur masse ou de leur volume, et dont la présence dans le gabarit de la voie en service pourrait entraîner un accident grave en cas de heurt par un train circulant sur cette voie.

Mesures de sécurité pour les risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement

Pour gérer ces risques, il est essentiel de respecter les principes suivants :

- Entendre, voir et être vu
- Se déplacer en dehors de la zone dangereuse
- Traverser les voies en toute sécurité
- Appliquer une mesure de sécurité spécifique

Entendre, voir et être vu



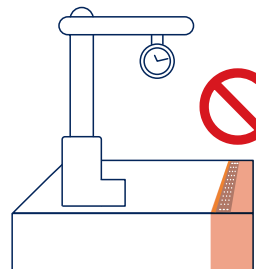
Ne couvrez pas vos oreilles de textiles qui vous empêcheraient d'entendre les signaux d'alarme et d'alerte.



Veillez à ce qu'aucun obstacle visuel (cheveux longs, capuche...) ne diminue votre perception visuelle des objets ou véhicules en mouvement.



Pour pouvoir être vu aisément de loin par les conducteurs de véhicules routiers ou ferroviaires, portez des vêtements à haute visibilité.



Se déplacer en dehors de la zone dangereuse

Pour éviter tout danger, il est essentiel de se déplacer en dehors de la zone dangereuse des voies en service. Sur un quai longeant une voie en service, il convient de respecter les distances de sécurité établies sur les quais.



Traverser les voies en toute sécurité

L'organisation du travail doit être telle que le personnel évite, dans la mesure du possible, de traverser les voies en service.

Lorsque la traversée des voies est nécessaire, il convient d'utiliser, par ordre de priorité :

1 Infrastructure prévue à cet effet

Exemples : passage souterrain, passerelle ou passage à niveau.

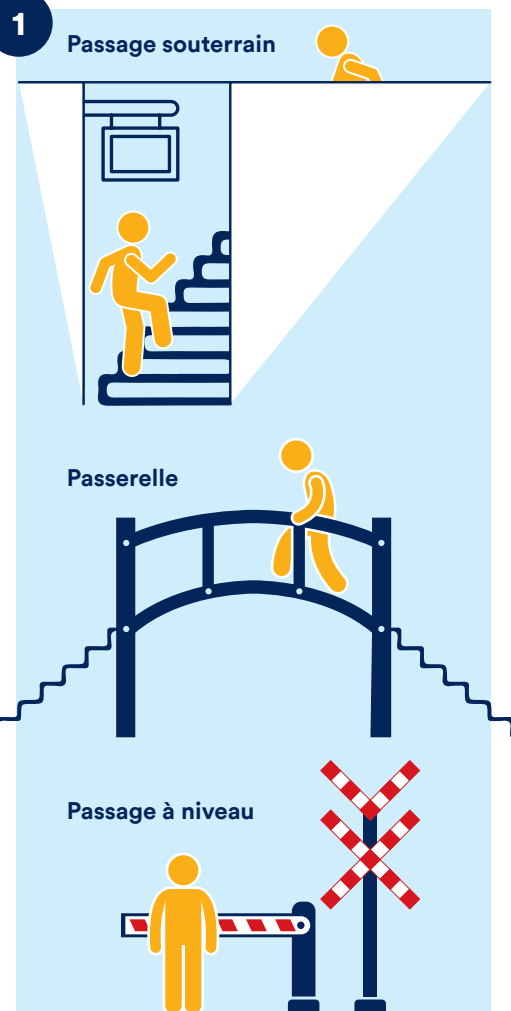
Lorsque ce type d'infrastructure est disponible, son utilisation est obligatoire pour traverser les voies, même si cela implique un détour. Le cas échéant, l'entrepreneur/ le prestataire de services doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que cette déviation est respectée par ses travailleurs, ses préposés et leurs employés.

2 Traversées de service

La signalisation des traversées de service doit être strictement respectée.

En plus de suivre cette signalisation, une vigilance de chaque instant est indispensable.

En l'absence d'une infrastructure spécifique, la traversée des voies ne peut être autorisée qu'après consultation préalable du fonctionnaire dirigeant concerné et son approbation explicite. Pour les modalités de traversée des voies, se référer au fascicule B 63 - "Traversée des voies".



Appliquer une mesure de sécurité spécifique

Lorsqu'une activité est réalisée dans la zone dangereuse ou dans l'une des zones de sécurité complémentaires (voir ci-dessus), il est impératif d'appliquer – ou de faire appliquer – une mesure de sécurité appropriée.

Il existe plusieurs types de mesures de sécurité. Pour déterminer les mesures appropriées, il faut suivre un ordre hiérarchique, pris en compte dans les schémas de décision présentés plus loin dans ce document. Ces schémas intègrent notamment le type et la nature de l'empiètement.



Hiérarchie des mesures de sécurité en cas d'empiètement prévu

Pour les activités impliquant un empiètement prévu, les mesures de sécurité doivent être appliquées selon l'ordre de priorité suivant :

- 1 Mise hors service de la voie ;
- 2 Blocage des mouvements (matérialisé ou non matérialisé) ;
- 3 Mise en place d'un système d'annonce (au moyen d'une vigie uniquement autorisée pour un empiètement de type I) ;
- 4 Garde-frontière B-ST (uniquement autorisé pour des activités avec des outils à main légers dans la zone dangereuse sur le quai).

Hiérarchie des mesures de sécurité sans empiètement prévu (mais avec un risque d'empiètement)

Pour les activités réalisées sans empiètement prévu, les mesures de sécurité doivent être appliquées selon l'ordre de priorité suivant :

- 1 Mise hors service de la voie ;
- 2 Mise en place d'une séparation physique ou technique ;
- 3 Blocage des mouvements (matérialisé et non matérialisé) ;
- 4 Mise en place d'un dispositif d'annonce ;
- 5 Mise en place d'un dispositif de délimitation de la zone de chantier ;
- 6 Supervision par un agent dédié (« agent garde-frontière (Infrabel) » selon la WIT 1010 d'Infrabel).

Plusieurs de ces mesures de sécurité peuvent être combinées afin d'assurer un niveau de sécurité optimal.

Cas particulier des installations de la direction Technics de la SNCB

Les mesures de sécurité de la mise en place d'un système d'annonce et de garde-frontière ne sont pas d'application dans les installations de la direction Technics de la SNCB.

Descriptif des mesures de sécurité

Mise hors service de la voie

La mise hors service d'une ou de plusieurs voies signifie que ces voies sont temporairement interdites à l'exploitation ferroviaire (commerciale), et qu'elles sont exclusivement mises à la disposition des services techniques pour l'exécution de leurs travaux. Seuls les véhicules techniques et trains de travaux indispensables au chantier sont autorisés à circuler, et ce à vitesse réduite.

Cette mesure est mise en œuvre par un agent Infrabel/SNCB, chargé d'exécuter la tâche critique de sécurité en tant qu'ARET (Agent Responsable de l'Exécution des Travaux). Le chef de travail de l'entrepreneur/du prestataire de services ne peut considérer une voie comme hors service qu'après avoir reçu une confirmation écrite de l'ARET.

Mise en place d'une séparation physique ou technique

Cette mesure de sécurité vise à assurer une séparation entre :

- la zone de danger (en cas d'empiètement de type I) ou le gabarit (en cas d'empiètement de type II) d'une voie en service ;
- et le personnel ainsi que le matériel manipulé par celui-ci.

Les exigences spécifiques auxquelles doit répondre la séparation physique sont détaillées dans la WIT 1013 d'Infrabel.

Le blocage des mouvements

Le blocage des mouvements est une méthode de protection qui permet l'interruption temporaire de la circulation ferroviaire à hauteur de la zone de travail, en maintenant à l'arrêt les signaux encadrant cette zone.

Cette mesure est mise en œuvre par un agent Infrabel/SNCB, chargé d'exécuter la tâche critique de sécurité en tant qu'ARET (Agent Responsable de l'Exécution des Travaux). Le chef de travail de l'entreprise extérieure ne peut considérer la circulation comme interrompue qu'après avoir reçu une confirmation de l'ARET.

Dans des faisceaux de maintenance de la direction Technics équipés d'un système de signalisation indépendant d'Infrabel, le blocage des mouvements est assuré par un agent de la SNCB appartenant au service de cour de l'atelier.

Sur des sites de la direction Technics où il n'y a pas de signaux encadrant la zone de travail, les mesures techniques prises pour la protection des travailleurs est réalisée par la mise en position déviée des aiguillages et le blocage de leur commande.

La mise en place d'un dispositif d'annonce

Le dispositif d'annonce est une méthode de protection permettant de signaler, suffisamment à l'avance, tout mouvement d'un véhicule ferroviaire se dirigeant vers la zone de chantier.

Cette alerte permet de :

- dégager la zone dangereuse ;
- retirer l'outillage, les équipements et le matériel de la zone dangereuse en cas d'empiètement de type I ;
- arrêter toute activité pouvant occasionner un empiètement de type II ;
- libérer le gabarit de la voie en cas d'empiètement accidentel ;
- maintenir l'attention du personnel durant le passage du convoi ;
- rendre la voie concernée, qu'elle soit occupée ou en cours d'activité, à nouveau praticable à la vitesse autorisée.

Dispositifs d'annonces par et avec du personnel

Factionnaire

Personnel d'Infrabel responsable de la sécurité d'une équipe travaillant sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire. Il signale suffisamment à l'avance tout mouvement d'un véhicule ferroviaire se dirigeant vers la zone de chantier. Ce dispositif n'est en principe pas utilisé dans le cadre des travaux/prestations de services pour la SNCB.

Vigie

Personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services chargé de la sécurité d'une ou deux personnes travaillant dans la zone dangereuse. Il signale suffisamment à l'avance tout mouvement d'un véhicule ferroviaire se dirigeant vers la zone de chantier.

Annonceur

Personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services responsable de la sécurité d'un ou deux postes de travail en dehors de la zone dangereuse. Il signale suffisamment à l'avance tout mouvement d'un véhicule ferroviaire se dirigeant vers la zone de chantier.



Mise en place d'un dispositif de délimitation matérielle de la zone de chantier

Il s'agit d'un dispositif physique visant à attirer l'attention du personnel sur la limite de la zone de chantier, afin d'éviter que les travailleurs, le matériel qu'ils manipulent, les engins ou les charges manipulées par les engins franchissent cette limite.

Supervision par un agent dédié

Par agent dédié, on entend un "agent garde-frontière (Infrabel)" conformément à la WIT 1010 d'Infrabel.

Il s'agit d'un travailleur de l'entrepreneur ou du prestataire de services, chargé de surveiller le respect de la délimitation de la zone de chantier lors des activités sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire en service.

Garde-frontière B-ST

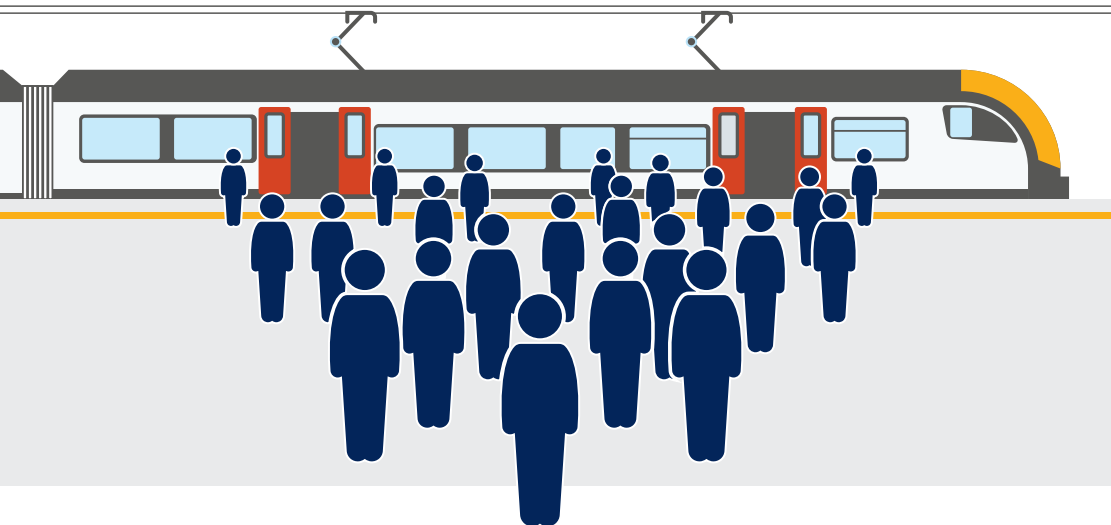
Cette mesure de sécurité est décrite dans la WIT B-ST 201 de la SNCB.

Il s'agit d'un travailleur de l'entrepreneur/du prestataire de services chargé de surveiller le respect de la délimitation de sa propre zone de travail pour des activités impliquant des outils à main légers, dans la partie du quai située dans la zone dangereuse.

Restrictions liées à l'utilisation de dispositifs d'annonce lors d'activités nocturnes



La nuit, il est interdit d'utiliser un système d'annonce par et avec du personnel pour la protection des activités.



Risques et mesures de sécurité pour les voyageurs sur les quais

Risques

En plus des risques généraux, il existe également un risque lié à l'entrave à la bonne circulation des voyageurs sur les quais.

Ce risque sera évalué en fonction de la nature du travail, du mode opératoire et de l'emplacement de la zone de travail.

Mesures de sécurité

Sur les quais en service, la priorité absolue est donnée aux voyageurs. Il est impératif de veiller à ne pas entraver l'embarquement ni le débarquement. En cas de problème affectant la circulation des voyageurs, les activités seront interrompues et le passage libéré immédiatement.

Si l'activité présente un obstacle à la circulation des voyageurs et que cet obstacle ne peut être éliminé instantanément lors de l'arrivée à quai d'un train, un cheminement libre d'obstacles doit être garanti, conformément aux valeurs indiquées dans les tableaux du **Fascicule B 63**.

Si les distances prévues dans ces tableaux ne peuvent être respectées, une mise hors service du quai ou un raccourcissement du quai devra être envisagé en collaboration avec le fonctionnaire dirigeant.

L'entrepreneur/le prestataire de services doit collaborer étroitement avec le fonctionnaire dirigeant et le coordinateur sécurité et santé en phase de réalisation, afin de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir une sécurité maximale lors de la circulation des voyageurs, et ce pendant toute la durée des travaux.

Détermination des mesures de sécurité spécifiques minimales lors d'activités dans ou aux abords des voies



Les mesures de sécurité minimales décrites dans ce chapitre s'appliquent aux risques suivants :

- risques liés à la caténaire sous tension ;
- risques d'accidents (heurts, collisions, ...) impliquant ou causés par des véhicules ferroviaires en mouvement (trains, etc.) ;
- risques concernant les entraves à la bonne circulation des voyageurs sur les quais (pour les installations gérées par la direction Stations).

Pour ce qui est de la sécurité du travail (notamment pour les risques liés à la caténaire et aux empiètements de type I), il incombe à l'entrepreneur/au prestataire de services de déterminer, sur la base d'une analyse des risques préalable, les mesures adaptées pour garantir sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, de ses préposés et, le cas échéant, de leurs employés.

À cet effet, il peut s'appuyer sur les schémas de décision établis par la SNCB, qui servent de guide informatif pour définir le niveau des mesures de sécurité à appliquer.

L'utilisation détaillée de ces schémas de décision est décrite dans l'instruction de travail spécifique, disponible sur le site web de la SNCB :

- pour les installations gérées par la direction Stations : WIT B-ST 100
Version entrepreneur : "Guide pratique : Détermination des mesures de sécurité minimales lors d'activités dans ou à proximité des voies du réseau public" ;
- pour les installations gérées par la direction Technics : WIT B-TC
Version entrepreneur : "Guide pratique : Détermination des mesures de sécurité minimales lors d'activités dans ou à proximité des voies des installations de la direction Technics de la SNCB et du réseau public".

Lorsque l'entrepreneur/le prestataire de services est responsable de la détermination des mesures de sécurité, le fonctionnaire dirigeant peut exiger que des modifications ou compléments soient apportés aux mesures proposées afin d'atteindre le niveau de sécurité requis.



Pour l'empiètement ou risque d'empiètement prévu et non prévu de type II (dans le gabarit des voies) et pour la bonne circulation des voyageurs sur les quais :

- L'entrepreneur/le prestataire de services doit proposer les mesures de sécurité appropriées pour garantir sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, de ses préposés et, le cas échéant, de ceux de ses sous-traitants, sur la base d'une analyse des risques préalable. À cet effet, il peut également se référer à la WIT BST 100 - Version entrepreneur / WIT B-TC Version entrepreneur, dont question ci-dessus ;
- L'entrepreneur/le prestataire de services se conforme intégralement aux décisions imposées par la SNCB ;
- La bonne collaboration entre la SNCB et les différents entrepreneurs et prestataires de services en charge de l'exécution des travaux est primordiale pour la réalisation des analyses et la mise en œuvre efficace des processus de sécurité.

Mesures de sécurité complémentaires relatives au matériel roulant sur les voies

L'opérateur TW conduit des engins rail-route ou des trains de travaux. Cette fonction, exercée par le personnel des entrepreneurs/des prestataires de services, constitue une tâche critique en matière de sécurité. Pour obtenir le certificat d'opérateur TW, il convient de se référer à l'instruction de travail d'Infrabel (WIT VA N°1).

Les prescriptions techniques relatives au matériel roulant sont détaillées dans le fascicule 61 d'Infrabel, tandis que les mesures de sécurité complémentaires spécifiques à chaque type de matériel roulant figurent dans le fascicule B 63.



5. INFORMATIONS SUR LES RISQUES SPÉCIFIQUES DANS LES INSTALLATIONS GÉRÉES PAR LA DIRECTION TECHNIQUE DE LA SNCB

Risques

Dans des faisceaux



- Les voies et les éléments la constituant (rails, traverses, ballast) constituent un risque de chute, de heurt ou de glissade important ;
- Les mouvements des aiguilles ne sont jamais annoncés. Il y a un risque de coincement ou d'écrasement d'une partie du corps ;
- Lors de conditions hivernales, certains aiguillages sont équipés d'un chauffage électrique. Hormis les risques spécifiques à l'électricité, le risque de brûlure est présent ;
- Des installations techniques se trouvent entre les pistes de circulation et les voies. Elles représentent un risque de blessure et de chute ;
- Les opérations de maintenance des trains nécessitent des installations techniques fixes disposées au niveau du sol, dans les entre-voies.

Ces installations représentent un risque de chute et limitent par endroit la distance de passage entre un obstacle et un train à moins de 60cm. En cas de dysfonctionnement, certaines de ces installations présentent également d'autres risques tels que ceux liés à l'électricité (400V à 3000V) ou à l'air comprimé (10 bar) ;

- Les trains peuvent être alimentés en haute tension par le biais d'un engin de traction qui capte le courant à la caténaire ou par un câble situé au niveau du sol ;
- Le maintien de l'accès aux trains sur toute leur longueur implique l'absence de protection contre le risque de chute ;
- Certaines voies dans les faisceaux sont posées sur des fosses permettant l'accès aux parties inférieures des trains. Le bord de ces fosses est matérialisé par une bande de couleur jaune ou blanche.

Pour des activités de nettoyage des trains dans les faisceaux :

Les risques de mise en mouvement du matériel roulant et les risques liés à la présence de caténaires et de parties de trains sous tension sont à prendre en compte.



Dans des installations de lavage des trains

La présence de grandes quantités d'eau et de produits de nettoyage rend les sols particulièrement glissants.

Les projections de liquide représentent également un risque pour les yeux.

Ce sont également des installations particulièrement soumises aux risques de courants vagabonds.

Dans des halls de maintenance

Les sols des ateliers de maintenance ferroviaire présentent beaucoup de différences de niveau et des fosses d'inspection non protégées par des obstacles. De plus, les sols sont régulièrement souillés de matières pouvant provoquer des glissades.

Des installations techniques fixes ou mobiles sont présentes à différentes hauteurs. Tous ces éléments constituent des risques de heurt avec différentes parties du corps et des risques importants de chutes.

Mesures de sécurité

Généralités

- Le port des chaussures de sécurité est obligatoire ;
- L'utilisation des moyens de communication tels que téléphones ou radios ne peut se faire qu'à l'arrêt dans un endroit dégagé de tout danger ;
- Les déplacements se font de préférence sur les pistes et chemins de service ;
- Un train que vous voyez peut en cacher un autre. Ne vous laissez pas surprendre ;
- Un train que vous entendez peut atténuer le bruit d'un autre train. Ne vous laissez pas surprendre ;
- Regardez bien les obstacles éventuels dans la voie ;
- Les déplacements dans d'autres zones que celles concernées par le chantier sont interdits ;
- Ne passez pas en dessous ou entre les véhicules ferroviaires pour traverser une voie ;
- Ne posez pas les pieds sur les traverses ou les rails, ils peuvent être glissants ;
- Ne traversez pas les voies à proximité des aiguillages, les parties mobiles peuvent se mettre en mouvement sans signalisation préalable.



Dans des halls de maintenance

Certains ateliers imposent le port de protection pour la tête et d'autres EPI comme des lunettes de protection.

Les consignes de sécurité locales doivent être connues et respectées par toutes les personnes amenées à circuler dans les installations. La gestion des risques locaux étant dynamique, les services compétents des ateliers se chargent d'actualiser l'information pour le personnel des contractants et de spécifier les zones de l'atelier qui leur sont accessibles.

Editeur responsable : Safety & Security | B-ST.15
Lay-out : SNCB | B-CP 103
Janvier 2026