



Fascicule B 63

MESURES DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ LORS DE L'EXÉCUTION DE CONTRATS DE TRAVAUX ET DE SERVICES DE LA SNCB

VERSION 1.0

2026

Ref. Int. SNCB : Instruction 2026/001/B-ST.15 Safety & Security



UITGEGEVEN EN OPGESTELD DOOR/ EDITÉ ET RÉDIGÉ PAR	B-ST.15 B-TC.70.02	
	VERSIE 1.0	
DATUM VAN TOEPASSING/ DATE DE MISE EN VIGEUR	01/02/2026	
BEHEERDER VAN HET DOCUMENT/ GESTIONNAIRE DU DOCUMENT	B-ST.15	
VOOR B-STATIONS - POUR B-STATIONS		
VOORGESTELD DOOR/ PROPOSÉ PAR	FUNCTIE EN DIENST/ FONCTION ET SERVICE	HANDTEKENING/ SIGNATURE DATUM/ DATE
YVES 'T JAMPENS	EXPERT SAFETY & SECURITY B-ST.152	
VOOR AKKOORD/ POUR ACCORD	FUNCTIE EN DIENST/ FONCTION ET SERVICE	HANDTEKENING/ SIGNATURE DATUM/ DATE
J.-C. GILLET	SENIOR MANAGER SAFETY & SECURITY B-ST.15	
GOEDGEKEURD DOOR/ APPROUVÉ PAR	FUNCTIE EN DIENST/ FONCTION ET SERVICE	HANDTEKENING/ SIGNATURE DATUM/ DATE
S. HENDRICK	HEAD OF MONITORING DESIGN & BUILD B-ST.1	
K. JESPERS	HEAD OF STATIONS ASSETS, MAINTENANCE & ENGINEERING B-ST.2	
VOOR B-TECHNICS – POUR B-TECHNICS		
VOORGESTELD DOOR/ PROPOSÉ PAR	FUNCTIE EN DIENST/ FONCTION ET SERVICE	HANDTEKENING/ SIGNATURE DATUM/ DATE
F. MARCOLIN	EXPERT THIRD PARTY SERVICES B-TC.70.022	
VOOR AKKOORD/ POUR ACCORD	FUNCTIE EN DIENST/ FONCTION ET SERVICE	HANDTEKENING/ SIGNATURE DATUM/ DATE
C. VANDERPYPEN	SENIOR MANAGER SUPPORT B-TC.70.02	
VOOR AKKOORD/ POUR ACCORD	FUNCTIE EN DIENST/ FONCTION ET SERVICE	HANDTEKENING/ SIGNATURE DATUM/ DATE
V. ALSTEENS	GENERAL MANAGER TECHNICS B-TC	



HERZIENING / RÉVISION	PAGINA / PAGE	DATUM / DATE	BESCHRIJVING VAN DE AANPASSING(EN) / DESCRIPTION DE (DES) L'ADAPTATION(S)



PRÉFACE

Domaine d'application

Le présent document reprend les risques, ainsi que les mesures de sécurité et de santé, lors de l'exécution de contrats de travaux et de services de la SNCB et est d'application pour autant qu'il soit repris dans les documents de référence de l'accord conclu avec la SNCB.

Contexte

Jusqu'à la date d'entrée en vigueur du présent document, le Fascicule 63 d'Infrabel était d'application dans les contrats de la SNCB. Le présent document a été élaboré afin de mieux prendre en compte les activités spécifiques de la SNCB.

Les points essentiels qui diffèrent ou s'ajoutent au Fascicule 63 d'Infrabel sont surlignés en gris.

Objectif

L'objectif du présent document est :

- de porter à la connaissance de l'entrepreneur/du prestataire de services les risques relatifs à la sécurité et à la santé spécifiques aux activités de la SNCB en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier;
- d'organiser et de décrire notamment la mise à disposition :
 - des références réglementaires en matière de sécurité concernant les activités dans les installations de la SNCB ;
 - des outils de formations qui peuvent être utilisés par l'entrepreneur ou le prestataire de services dans le cadre des missions d'information et de formation qui lui incombent en qualité d'employeur à l'égard de son propre personnel. En outre, l'entrepreneur / le prestataire de services, est également seul responsable de l'information et de la formation appropriée de ses sous-traitants et de leurs travailleurs, ainsi que de tout indépendant qui pourrait être désigné par lui dans le cadre de l'exécution d'un contrat conclu avec la SNCB.

Modifications

Toute modification du fascicule précisera la date de son entrée en vigueur.



Table des matières

PRÉFACE	4
TABLE DES ILLUSTRATIONS	8
1 DÉFINITIONS, RÔLES ET ABRÉVIATIONS	10
2 PRINCIPES GÉNÉRAUX DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ	14
2.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PRÉVENTION – ANALYSES DE RISQUES – HIÉRARCHIE DES MESURES DE PRÉVENTION	14
2.2 OBLIGATION D'INFORMATION RÉCIPROQUE CONCERNANT LES RISQUES	15
2.2.1 <i>La SNCB vis-à-vis de l'entrepreneur/du prestataire de services</i>	15
2.2.2 <i>L'entrepreneur/le prestataire de services vis-à-vis de la SNCB</i>	15
2.3 RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRENEUR/DU PRESTATAIRE DE SERVICES CONCERNANT SA PROPRE SÉCURITÉ, INFORMATION, FORMATION, TRAÇABILITÉ ET CONTRÔLE	18
2.3.1 <i>Principe de base</i>	18
2.3.2 <i>Obligation en matière d'information et de formation</i>	18
2.3.3 <i>Traçabilité des obligations en matière d'information et de formation</i>	25
2.3.4 <i>Obligation en matière de contrôle</i>	25
2.4 RESPONSABILITÉ DE LA LIGNE HIÉRARCHIQUE DE L'ENTREPRISE EXTERNE	26
2.5 PRINCIPE D'IDENTIFICATION DES TRAVAILLEURS POUR LES INSTALLATIONS GÉRÉES PAR LA DIRECTION STATIONS DE LA SNCB	27
2.5.1 <i>Principe</i>	27
2.5.2 <i>Exceptions au port du moyen d'identification</i>	28
2.5.3 <i>Retrait du moyen d'identification</i>	28
2.5.4 <i>Exigences au niveau du contenu</i>	28
2.5.5 <i>Dérogations</i>	29
2.6 PRINCIPE D'IDENTIFICATION DES TRAVAILLEURS POUR LES INSTALLATIONS GÉRÉES PAR LA DIRECTION TECHNIQUES DE LA SNCB	30
2.7 IDENTIFICATION - INFORMATION RELATIVE AU TRAITEMENT DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL	31
2.8 CHANTIER TEMPORAIRE OU MOBILE	32
2.9 RÈGLES COMPORTEMENTALES	33
2.9.1 <i>Politique de prévention en matière d'alcool et de drogues sur le site/lieu de travail</i>	33
3 INFORMATIONS GÉNÉRALES POUR TOUT TYPE DE CHANTIER	37
3.1 ORGANISATION DE CHANTIER	37
3.1.1 <i>Installations de chantier</i>	37
3.1.2 <i>Pre-job briefing et moments de concertation</i>	55
3.2 RISQUES PARTICULIERS ET MESURES DE PRÉVENTION	57
3.2.1 <i>Risques causés par et envers l'environnement</i>	57
3.2.2 <i>Risques causés par les activités de chantier</i>	71
3.2.3 <i>Risques causés par les coactivités</i>	81
3.3 INCIDENTS ET ACCIDENTS	82
3.3.1 <i>Procédure générale à suivre en cas d'incident ou d'accident</i>	82
3.3.2 <i>Accidents du travail</i>	83
3.3.3 <i>Procédure en cas d'accident du travail (très) grave</i>	85
4 INFORMATIONS SPÉCIFIQUES POUR LES ACTIVITÉS DANS OU À PROXIMITÉ DES VOIES	91
4.1 RISQUES GÉNÉRÉS PAR LES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES	91
4.1.1 <i>Généralités</i>	91
4.1.2 <i>Caténaire</i>	91
4.1.3 <i>Circuit de retour de courant électrique</i>	92
4.1.4 <i>Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV</i>	93
4.1.5 <i>Matériel roulant à traction électrique</i>	93
4.1.6 <i>Câbles et appareillages haute tension</i>	94
4.1.7 <i>Câbles basse tension</i>	94
4.2 MESURES DE SÉCURITÉ POUR LES RISQUES GÉNÉRÉES PAR LES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES	95
4.2.1 <i>Caténaire</i>	95
4.2.2 <i>Circuit de retour de courant</i>	100



4.2.3	<i>Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV</i>	101
4.2.4	<i>Matériel roulant à traction électrique</i>	101
4.2.5	<i>Câbles et appareillages haute tension et câbles basse tension</i>	101
4.3	RISQUES PRÉSENTÉS PAR ET POUR LES VÉHICULES FERROVIAIRES EN MOUVEMENT	102
4.3.1	<i>Notions de base</i>	102
4.3.2	<i>Empiètements</i>	108
4.3.3	<i>Référence pour la détermination du risque d'empiètement</i>	110
4.3.4	<i>Fréquences et durées des empiètements de type II</i>	110
4.4	MESURES DE SÉCURITÉ POUR LES RISQUES GÉNÉRÉS PAR ET POUR LES VÉHICULES FERROVIAIRES EN MOUVEMENT	112
4.4.1	<i>Hiérarchie des mesures de sécurité</i>	113
4.4.2	<i>Catégories de personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services et préposés qui exécutent des activités dans ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire</i>	120
4.4.3	<i>Mesures de sécurité destinées à la protection du personnel (empiètement de type I)</i>	122
4.4.4	<i>Mesures de sécurité destinées à la protection du trafic ferroviaire (empiètement de type II)</i>	122
4.4.5	<i>Exercice de tâches critiques de sécurité</i>	124
4.4.6	<i>Aptitude des catégories de personnel de l'entreprise</i>	126
4.5	RISQUES ET MESURES DE SÉCURITÉ POUR LES VOYAGEURS SUR LES QUAIS	127
4.5.1	<i>Risques pour les voyageurs sur les quais</i>	127
4.5.2	<i>Mesures de sécurité pour les voyageurs sur les quais</i>	127
4.6	DÉTERMINATION DES MESURES DE SÉCURITÉ MINIMALES LORS D'ACTIVITÉS DANS OU AUX ABORDS DES VOIES	130
4.6.1	<i>Pour les installations gérées par la direction Stations de la SNCB</i>	130
4.6.2	<i>Pour les installations gérées par la direction Technics de la SNCB</i>	131
4.7	TRAVERSÉE DES VOIES	133
4.8	MESURES DE SÉCURITÉ COMPLÉMENTAIRES LORS DE L'EMPLOI PAR L'ENTREPRENEUR/LE PRESTATAIRE DE SERVICES DE MATÉRIEL ROULANT SUR DES VOIES OU À PROXIMITÉ DES VOIES	135
4.8.1	<i>Généralités</i>	135
4.8.2	<i>Véhicules rail-route non équipés pour la manœuvre des véhicules fret</i>	135
4.8.3	<i>Véhicules rail-route équipés pour la manœuvre des véhicules fret</i>	136
4.8.4	<i>Véhicules remorqués déraillables</i>	136
4.8.5	<i>Engins de chantier sur pneus ou chenilles</i>	137
4.8.6	<i>Engins de chantier circulant sur wagons</i>	138
5	RISQUES ET MESURES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES DANS LES INSTALLATIONS GÉRÉES PAR LA DIRECTION TECHNICS DE LA SNCB	140
5.1	RISQUES INHÉRENTS AUX INSTALLATIONS DE B-TECHNICS	140
5.1.1	<i>Risques présentés par les infrastructures « voies » dans les faisceaux de maintenance</i>	140
5.1.2	<i>Risques causés par les équipements techniques dans les entre-voies</i>	141
5.1.3	<i>Risques causés par la présence de fosses d'inspection non protégées par des obstacles</i>	142
5.1.4	<i>Risques causés par les installations de lavage des trains</i>	142
5.1.5	<i>Risques causés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement dans le cas particulier des faisceaux de garage et de maintenance</i>	143
5.1.6	<i>Risques spécifiques dans les halls de maintenances</i>	143
5.2	MESURES DE SÉCURITÉ EN VIGUEUR CHEZ B-TECHNICS	144
5.2.1	<i>Mesures de sécurité pour les déplacements dans les faisceaux</i>	144
5.2.2	<i>Mesures de sécurité pour les déplacements dans les halls de maintenance</i>	145
5.2.3	<i>Mesures de sécurité complémentaires dans les faisceaux</i>	145
6	RÉFÉRENCES ET ANNEXES	147
6.1	ANNEXE I_427	147
6.2	DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE	149
6.2.1	<i>Documents de référence SNCB</i>	149
6.2.2	<i>Documents de référence Infrabel</i>	150
6.3	MESURES DE SÉCURITÉ DISPONIBLES LIÉES AUX RISQUES FERROVIAIRES	151
6.3.1	<i>Dans les installations gérées par la direction Stations de la SNCB</i>	151
6.3.2	<i>Dans les installations gérées par la direction Technics de la SNCB</i>	153
6.4	LISTE DES ATELIERS ET FAISCEAUX DE MAINTENANCE DE LA SNCB	154





TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : LOGIGRAMME CONNAISSANCE SÉCURITÉ DE BASE TRAVAUX FERROVIAIRES	22
FIGURE 2 : CLÔTURES MÉTALLIQUES AVEC BÂCHE D'OCCULTATION MICROPERFORÉE.....	39
FIGURE 3 : FIXATION DES BARRIÈRES ENTRE ELLES.....	39
FIGURE 4 : BARRIÈRE RIGIDE, DÉTECTABLE ET NE CONSTITUANT PAS D'OBSTACLE AUX PERSONNES MALVOYANTES	39
FIGURE 5 : LARGEUR MINIMALE EXPLOITABLE DES QUAIS & LONGUEUR DES OBSTACLES	40
FIGURE 6 : PANNEAU D'ACCUEIL SÉCURITÉ	40
FIGURE 7 : SIGNALISATION GÉNÉRALE	41
FIGURE 8 : SIGNALÉTIQUE D'ORIENTATION	41
FIGURE 9 : PLAN DE LOCALISATION DES ENGINS DE LEVAGE.....	47
FIGURE 10 : MESURES DE PRÉVENTION LIÉES À L'USAGE D'ENGINS DE LEVAGE.....	48
FIGURE 11: SURVOL DES CHARGES INTERDIT AU-DESSUS DES VOIES EN SERVICE	48
FIGURE 12 : ECHAFAUDAGE MOBILE	51
FIGURE 13 : DÉPLACEMENT D'UN ÉCHAFAUDAGE MOBILE	51
FIGURE 14 : NACELLE À CISEAUX.....	51
FIGURE 15 : NACELLE À BRAS ARTICULÉS	51
FIGURE 16 : NACELLE AVEC UTILISATION D'UN HARNAIS DE SÉCURITÉ	52
FIGURE 17 : PRE-JOB BRIEFING.....	55
FIGURE 18 : MUNITION DE GUERRE NON-EXPLOSÉE.....	57
FIGURE 19 : AMIANTE-CIMENT EN TOITURE	58
FIGURE 20 : PLÂTRE AMIANTÉ DANS L'ISOLATION THERMIQUE DE CONDUITES.....	58
FIGURE 21 : AMIANTE-CIMENT DANS LES CANALISATIONS	58
FIGURE 22 : AMIANTE-CIMENT DANS LES CHEMINÉES.....	58
FIGURE 23 : SIGNALISATION DE CHANTIER	65
FIGURE 24 : CANALISATION DES VOYAGEURS.....	65
FIGURE 25 : BALISAGE D'UNE ZONE D'INTERVENTION.....	65
FIGURE 26 : ECLAIRAGE DE CHANTIER MINIMAL	66
FIGURE 27 : TRAVAUX EN DEHORS DES HEURES DE POINTES.....	66
FIGURE 28 : PLAN D'AMÉNAGEMENT DE CHANTIER.....	66
FIGURE 29 : ACTIVITÉS BRUYANTES	66
FIGURE 30 : BARRIÈRES DÉTECTABLES PAR DES PERSONNES MALVOYANTES.....	67
FIGURE 31 : SUBSTANCES DANGEREUSES - RECTANGLE ORANGE	68
FIGURE 32 : SUBSTANCES DANGEREUSES - LOSANGES	68
FIGURE 33 : COMPARTIMENTAGE AU FEU	73
FIGURE 34 : PROTECTION DES DÉTECTEURS D'INCENDIE.....	76
FIGURE 35 : CONSIGNE INCENDIE.....	77
FIGURE 36 : PLAN D'ÉVACUATION	77
FIGURE 37 : ACTIVITÉ GÉNÉRATRICE DE POUSSIÈRES DE QUARTZ.....	78
FIGURE 38 : FICHE DE SÉCURITÉ (FDS / SDS).....	80
FIGURE 39 : LOGIGRAMME ACCIDENT D'UN EMPLOYÉ DE L'ENTREPRENEUR/PRESTATAIRE DE SERVICES	89
FIGURE 40 : LOGIGRAMME ACCIDENT D'UN EMPLOYÉ D'UN SOUS-TRAITANT DE L'ENTREPRENEUR / PRESTATAIRE DE SERVICES	90
FIGURE 41 : ILLUSTRATION DES ÉLÉMENTS DE LA CATÉNAIRE SOUS TENSION.....	91
FIGURE 42 : ZONE DANGEREUSE DU FIL DE CONTACT DE LA CATÉNAIRE	92
FIGURE 43 : COLLECTEUR DU CIRCUIT DE RETOUR DU COURANT ÉLECTRIQUE.....	92
FIGURE 44 : PANTOGRAPHE.....	93
FIGURE 45 : LIAISON ÉLECTRIQUE.....	93
FIGURE 46 : PRINCIPE D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE MATÉRIEL ROULANT.....	93
FIGURE 47 : CATÉNAIRE 3 KV ET CATÉNAIRE 25KV	95
FIGURE 48 : DISTANCE DE SÉCURITÉ EN FONCTION DE LA CATÉGORIE DU PERSONNEL	96
FIGURE 49 : ACTIVITÉS NE NÉCESSITANT PAS D'AUTORISATION / ACTIVITÉS NÉCESSITANT UNE AUTORISATION PRÉALABLE	98
FIGURE 50 : AUTORISATION À TRAVAILLER À MOINS DE 3 M DE LA CATÉNAIRE SOUS TENSION.....	98
FIGURE 51 : DISTANCE DE SÉCURITÉ	103
FIGURE 52 : EXEMPLES DE MATÉRIALISATION DE LA LIMITE DE LA ZONE DANGEREUSE	103
FIGURE 53 : DISTANCE DE SÉCURITÉ SUR UN QUAI BAS NON REVÊTU	104
FIGURE 54 : CONTOUR NOMINAL DU GABARIT DES OBSTACLES.....	105



FIGURE 55 : ZONES DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES SUR UN QUAI HAUT.....	106
FIGURE 56 : SCHÉMA DES ZONES DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES	106
FIGURE 58 : EXEMPLE D’EMPIÈTEMENT DE TYPE I.....	109
FIGURE 59 : EXEMPLE D’EMPIÈTEMENT DE TYPE II.....	109
FIGURE 60 : RÉFÉRENCES POUR LA DÉTERMINATION DU RISQUE D’EMPIÈTEMENT	110
FIGURE 61 : EXEMPLE D’ACTIVITÉ PRÉSENTANT UN OBSTACLE POUR LES VOYAGEURS	127
FIGURE 62 : ÉLÉMENTS D’UNE VOIE	140
FIGURE 63 : AIGUILLAGE	140
FIGURE 64 : INTERSTICE ENTRE LE RAIL ET LE BORD DE LA PISTE DE CIRCULATION	140
FIGURE 65 : PRÉVISIONS D’ALIMENTATION DANS LES ENTREVOIES	141
FIGURE 66 : INSTALLATIONS TECHNIQUES DANS LES ENTREVOIES	141
FIGURE 67 : INSTALLATIONS DE PRÉCHAUFFAGE :LE COUPLEUR EST DANS SA « BOITE DE REPOS »	141
FIGURE 68 : INSTALLATIONS DE PRÉCHAUFFAGE : BOITE DE RACCORDEMENT	141
FIGURE 69 : INSTALLATIONS DE PRÉCHAUFFAGE : LES CÂBLES D’ALIMENTATION.....	141
FIGURE 70 : FOSSE DE VISITE.....	142
FIGURE 71 : INSTALLATION DE LAVAGE DES TRAINS – EXEMPLE 1	142
FIGURE 72 : INSTALLATION DE LAVAGE DES TRAINS – EXEMPLE 2	142
FIGURE 73 : MAUVAISE VISIBILITÉ LORS DE LA NUIT	143
FIGURE 74 : MAUVAISE VISIBILITÉ LORS DE BROUILLARD	143
FIGURE 75 : PONT ROULANT	143
FIGURE 76 : PONT ÉLÉVATEUR.....	143
FIGURE 77 : FOSSES D’INSPECTION.....	143
FIGURE 78 : PLATEFORME MOBILE	144
FIGURE 79 : PLANCHER DE CIRCULATION	144
FIGURE 80 : TRAVERSÉE DE SERVICE	144
FIGURE 81 : PISTE DE SERVICE	144
FIGURE 82 : SIGNAL MOBILE D’ARRÊT	145
FIGURE 83 : PLAQUETTES INDICATIVES.....	146



1 DÉFINITIONS, RÔLES ET ABRÉVIATIONS

Définitions et rôles

Dans le présent document, on entend par :

1. Une « activité » : l'exécution des travaux et/ou fournitures et/ou services.
2. L'« employeur » :
 - la SNCB vis-à-vis de ses propres travailleurs ;
 - l'entrepreneur/le prestataire de services vis-à-vis de ses propres travailleurs ;
 - les sous-traitants de l'entrepreneur/du prestataire de services vis-à-vis de leurs propres travailleurs en vertu de la Loi sur le bien-être et du code du bien-être.
3. La « ligne hiérarchique » : tous les travailleurs désignés par l'employeur qui exercent une partie de l'autorité de celui-ci sur les travailleurs.
Le rôle de la ligne hiérarchique est de définir et d'appliquer correctement les mesures de sécurité, notamment :
 - la préparation et/ou la planification des activités, y compris la description des mesures de protection à prendre ;
 - la communication d'instructions de travail au personnel chargé d'exécuter les activités ;
 - l'exécution des activités, y compris l'application des mesures de protection prescrites ;
 - la surveillance et le contrôle de l'exécution des activités, y compris l'application correcte des mesures de protection prescrites.
4. Le « prestataire de services » : l'employeur, autre que la SNCB, ou un indépendant extérieur qui effectue des activités dans les installations de la SNCB, soit à la demande et pour le compte de la SNCB, soit avec l'autorisation de la SNCB dans le cadre d'un accord conclu avec la SNCB ;
5. L'« entrepreneur » : l'employeur, autre que la SNCB, ou un indépendant extérieur qui effectue des activités pour le compte de la SNCB dans le cadre d'un accord conclu avec la SNCB ;
6. Le « sous-traitant » : un préposé de l'entrepreneur ou du prestataire de services qui effectue des activités pour le compte de ce dernier mais de manière indépendante, sur la base d'un accord conclu entre l'entrepreneur ou le prestataire de services et la SNCB. Le sous-traitant peut-être un employeur ou effectuer des activités à titre indépendant ;
7. Le « préposé » : toute personne (physique ou morale) dans la chaîne de sous-traitance de l'entrepreneur ou du prestataire de services dans le cadre de son accord conclu avec la SNCB. Le préposé peut être un employeur ou effectuer des activités à titre indépendant ;
8. Le « fonctionnaire dirigeant » ou « Executive Officer » : la personne physique désignée par la SNCB afin de gérer et de suivre, l'exécution des activités sur le chantier/lieu de travail faisant l'objet d'un contrat avec la SNCB, au sein des installations de la SNCB.
La "gestion et le suivi de l'exécution des activités sur le chantier/lieu de travail" doit être compris plus spécifiquement comme : tous les aspects de la réalisation d'une construction ou d'un projet qui peuvent avoir une influence directe ou indirecte sur l'organisation et/ou l'activité de la SNCB ;
9. Le « Chef de travail » (entrepreneur/prestataire de services) : personnel qualifié d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui effectue des activités dans les installations de la SNCB et/ou sur ou aux abords l'infrastructure ferroviaire et qui a les responsabilités d'un contremaître, au moins en ce qui concerne les risques spécifiques à la SNCB en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier dans l'application des mesures de sécurité ;



10. Le « personnel initié » : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui a reçu une formation sur les risques ferroviaires et qui est amené à effectuer des activités sur ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire. Par personnel, on entend dans le présent texte, toute personne, chargée de l'exécution des activités dans le cadre de l'exécution de l'accord conclu entre l'entrepreneur/le prestataire de service et la SNCB (y compris les indépendants) ;
11. La « vigie » : membre du personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est responsable de la sécurité d'une ou deux personnes au travail lors d'activités dans la zone dangereuse de l'infrastructure ferroviaire ;
12. L'« annonceur » : membre du personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est responsable de la sécurité d'un ou deux postes de travail lors d'activités aux abords de l'infrastructure ferroviaire ;
13. Le « garde-frontière (Infrabel) » : membre du personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services chargé de surveiller le respect de la délimitation de la zone de chantier lors d'activités sur ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire ;
14. Le « garde-frontière B-ST » : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services chargé de surveiller le respect de la délimitation de sa propre zone de travail pour des activités avec outils à main légers dans la zone dangereuse sur le quai ;
15. L'« Opérateur Travaux Werken » (Opérateur TW) : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est autorisé à conduire un véhicule ferroviaire sur l'infrastructure ferroviaire sous certificat de sécurité d'Infrabel ;
16. L'« Agent Responsable de l'Exécution des Travaux » (ARET) : tout employé qualifié d'Infrabel ou de la SNCB qui a les responsabilités d'un contremaître, au moins en ce qui concerne les risques spécifiques à l'infrastructure ferroviaire en particulier, ainsi que l'application des mesures de sécurité relative à la sécurité d'exploitation ;
17. Les « mesures de sécurité » : les mesures de sécurité et de santé prises dans le cadre du bien-être au travail et dans le cadre de la sécurité d'exploitation ferroviaire ;
18. L'« Infrastructure ferroviaire » : l'infrastructure ferroviaire comme définie dans l'article 3,32° en annexe 23 de la Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;
19. Le « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » (GI) au sens de l'article 3,29°, de la Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, à savoir Infrabel ;
20. Les « installations de la SNCB » : toutes les installations liées au lieu d'exécution des activités des entrepreneurs/prestataires de services de la SNCB, quelle que soit la nature de ses droits sur ces installations (notamment, propriétaire, locataire, gestionnaire, ...) ;
21. L'« Infrastructure ferroviaire privée de la SNCB » : l'infrastructure ferroviaire (voies, caténaires, ...) appartenant à la SNCB (pas au GI) ;
22. Le « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire privée » (GIP) Service de la SNCB qui est responsable de la signalisation et de la commande des appareils de manœuvres des voies de l'infrastructure ferroviaire privée de la SNCB lorsque cette tâche n'est pas confiée au GI (Infrabel) ;
23. « Faisceaux de garage et de maintenance » : Ensembles de voies et autres infrastructures ferroviaires utilisés pour les activités de maintenance et de préparation des trains par la SNCB. Selon les sites, les circulations des trains y sont organisées par le GI ou le GIP ;
24. « Ateliers de traction » : Sites de maintenances ferroviaires comprenant à la fois des ateliers et des faisceaux de garage et de maintenance. Sauf cas particulier, les circulations des trains y sont organisées par le GIP local ;



25. « Ateliers centraux » : Site de maintenances ferroviaires lourdes. Les circulations des trains y sont organisées localement sans système de signalisation particulier ;
26. Le « Poste de Signalisation Industriel » (ISP - Industrial Signaling Post) : Système permettant les manœuvres des appareils de voies et éventuellement la signalisation des infrastructures ferroviaires privées de la SNCB. Les sites de la SNCB équipés d'un ISP sont repris en annexe au chapitre 6 du présent document ;
27. Le « service de cour » : service de la SNCB qui est en charge de l'organisation des mouvements de trains dans les infrastructures ferroviaires privées de la SNCB (équivalent de la cabine de signalisation du GI) ;
28. Les « risques propres à l'infrastructure ferroviaire » : Ce sont les risques inhérents à l'infrastructure ferroviaire à proprement parler, aux véhicules ferroviaires en mouvement et aux activités qui sont liées à l'infrastructure ferroviaire, auxquels un travailleur sera exposé lors de l'exécution de son travail. Les risques propres à l'infrastructure ferroviaire sont :
 - soit génériques car indifféremment présents sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ;
 - soit spécifiques car liés aux particularités locales de l'infrastructure ferroviaire.
29. Le « Répartiteur Courant de Traction » (RCT) : tout employé d'Infrabel chargé de la télésurveillance du réseau d'alimentation des caténaires et du fonctionnement des équipements le long de la ligne pour les activités ;
30. La « sécurité d'exploitation ferroviaire » : au sens du Titre 4 du Code ferroviaire ;
31. Un « cheminement libre d'obstacles » (STI PMR 2014 4.1.2.2) est un cheminement que les personnes à mobilité réduite peuvent emprunter librement (c.-à-d. sans y rencontrer d'obstacles).
Les zones de circulation doivent être praticables, sans obstacles et offrir suffisamment d'espace libre.
Les points et les services tels que parc de stationnement, entrées et sorties, quais, systèmes d'information sonore et visuelle..., s'ils sont disponibles, doivent être reliés par au moins un cheminement libre d'obstacles.



Abréviations

1. « ARQ » : Avis de Raccourcissement de Quai ;
2. « CAT » : toutes les parties des caténaires sous tension
3. « CSS » : Coordinateur Sécurité et Santé ;
4. « CSSP » : Coordinateur Sécurité et Santé phase Projet ;
5. « CSSR » : Coordinateur Sécurité et Santé phase Réalisation ;
6. « GI » : le Gestionnaire de l'Infrastructure ;
7. « GIP » : le gestionnaire de l'Infrastructure privée de la SNCB ;
8. « ISP » : Industrial Signaling Post - Poste de Signalisation Industriel ;
9. « MHS » : Mise Hors Service d'une voie ;
10. « MHT » : Mise Hors Tension de la caténaire ;
11. « Opérateur TW » : l'opérateur Travaux/Werken ;
12. « PSS » : Plan de Sécurité et de Santé ;
13. « PTR » : Prescription Technique Réglementaire ;
14. « RCT » : le Répartiteur de Courant de Traction ;
15. « RGE » : le Règlement Général d'Exploitation ;
16. « RGIE » : le Règlement Général sur les Installations Electriques ;
17. « SGS » : Système de Gestion de la Sécurité de la SNCB ;
18. « SMA » : Signal mobile d'arrêt
19. « SPF ETCS » : Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale ;
20. « SSICF » : le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer agit en tant qu'autorité nationale de sécurité pour la Belgique ;
21. STI PMR 2014 4.1.2.2 : Règlement (UE) N°1300/2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ;
22. « TCS » : Tâche Critique de Sécurité ;
23. « WIT » : « WerkInstructie / Instruction de Travail », édictée par Infrabel ou par la SNCB.



2 PRINCIPES GÉNÉRAUX DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ

2.1 Principes généraux de prévention – Analyses de risques – Hiérarchie des mesures de prévention

En vue de promouvoir le bien-être de ses travailleurs lors de l'exécution de leur travail, l'entrepreneur/le prestataire de services applique les principes généraux de prévention énoncés à l'article 5, § 1^{er} de la Loi sur le bien-être.

En application de l'article I.2-5 du Code du bien-être au travail (ci-après : le « Code »), il développe une stratégie d'analyses des risques en vue de déterminer les mesures de prévention pour faire face à ces risques.

Sur base des analyses des risques, réalisées conformément à l'article I.2-6 du Code, il prend des mesures de prévention appropriées, compte tenu de l'ordre suivant, repris à l'article I.2-7 du Code :

1. des mesures de prévention dont l'objectif est d'**éviter les risques** :
 - suppression du danger ou des facteurs de risques d'accidents du travail ;
 - **Exemple** : chute de hauteur dans une chambre de visite restée ouverte ;
 - Danger = différence de hauteur entre le plancher et le fond de la chambre de visite ;
 - Risque = chute de hauteur dans la chambre de visite ;
 - Mesure de prévention d'élimination = refermer la chambre de visite en remettant le couvercle en place directement après la fin de l'intervention ;
 - remplacement de ce qui est dangereux par ce qui ne l'est pas ou l'est moins ;
 - **Exemple** : Nettoyage en utilisant un produit cancérigène.
 - Danger = substance toxique cancérigène contenue dans le produit de nettoyage ;
 - Risque = contamination par cette substance suite à une exposition à ce produit ;
 - Mesure de prévention :
 - Soit : remplacement par un produit simplement irritant (moins dangereux),
 - Soit : remplacement par un autre ne comportant pas de substance toxique (sans danger).
2. des mesures de prévention dont l'objectif est d'**éviter les dommages** ;
 - mise en place de mesures de protection collective ;
 - **Exemple** : Ouverture dans une dalle en béton durant un chantier de construction
 - Danger = différence de hauteur entre le niveau du plancher et le sol
 - Risque = chute de hauteur par l'ouverture
 - Mesure de protection collective = mise en place d'un garde-corps sur le pourtour de l'ouverture.
3. des mesures de prévention dont l'objectif est de **limiter les dommages**.
 - fourniture d'équipements de protection individuelle adéquats.
 - **Exemple** : Nettoyage en utilisant un produit irritant
 - Danger = substance irritante contenue dans le produit de nettoyage ;
 - Risque = irritation de la peau (main) suite à un contact avec ce produit ;
 - Mesure de protection individuelle = port de gants de protection en nitrile.



2.2 Obligation d'information réciproque concernant les risques

2.2.1 La SNCB vis-à-vis de l'entrepreneur/du prestataire de services

En application de l'article 9, § 1^{er} de la loi sur le bien-être¹, la SNCB met à disposition de l'entrepreneur/du prestataire de services les informations nécessaires concernant les risques auxquels le personnel de celui-ci peut être exposé au cours de ses activités dans les installations de la SNCB et qui sont spécifiques à la SNCB, notamment lors d'activités à proximité d'une voie ferroviaire en service, à proximité des lignes caténaires, dans les faisceaux de voies d'atelier de la SNCB, et dans les halls de maintenance du matériel roulant, ainsi que les mesures de sécurité prises pour faire face à ces risques.

Pour ce faire, la SNCB utilise différents canaux/supports d'information :

- les documents contractuels, soit selon le cas :
 - le cahier spécial des charges et ses annexes,
 - les conventions de service et leurs annexes,
 - les accords-cadres,
 - les accords de coopération et leurs annexes...;
- si d'application, le plan de sécurité et de santé et ses annexes ;
- les réunions de chantier et de coordination avec le Fonctionnaire dirigeant et le coordinateur sécurité-santé éventuel ;
- le présent document ;
- les dispositions générales et administratives contractuelles applicables ;
- E-learning Infrabel (lien disponible sur site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier>) ;
- les instructions de travail (WIT) de Infrabel et de la SNCB (disponibles sur le site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier>) ;
- les modules de formation de Infrabel et de la SNCB (disponibles sur le SharePoint de B-ST.15 de la SNCB. Pour obtenir un accès : voir le [point 4.4.6](#)).

Ces documents peuvent être utilisés par l'entrepreneur/le prestataire de services dans le cadre des obligations (réglementaires et contractuelles) d'information et de formation qui lui incombent en sa qualité d'employeur des membres de son propre personnel.

La SNCB adapte et met régulièrement à jour les informations sur la sécurité et les communique à l'entrepreneur/prestataire de services.

2.2.2 L'entrepreneur/le prestataire de services vis-à-vis de la SNCB

En signant le formulaire de soumission, l'entrepreneur/le prestataire de services :

- reconnaît formellement avoir pris notamment connaissance et compris les :
 - informations contenues dans les supports d'information sur la sécurité et le bien-être au travail et, en particulier, les dispositions et obligations énoncées dans le présent document,
 - dispositions et obligations énoncées dans les documents de référence associés au présent document ;
- s'engage à respecter strictement toutes les dispositions et obligations contenues dans les supports d'information visés au § 2.2.1 du présent document, et à les faire respecter par son propre personnel, par ses préposés et par leur personnel.



Avant qu'un sous-traitant d'un entrepreneur/prestataire de services ou d'un préposé, que ce soit en qualité d'employeur ou d'indépendant, ne commence une quelconque activité dans les installations de la SNCB, dans le cadre de l'exécution d'un accord, l'entrepreneur/le prestataire de services doit soumettre à sa signature un document dans lequel il est spécifié que le préposé :

- déclare formellement avoir pris connaissance des dispositions et obligations contenues dans :
 - le présent document,
 - les documents de référence relatifs au présent document ;
- s'engage à se conformer strictement à toutes les dispositions et obligations du présent document et des documents de référence y afférents et à faire en sorte que les membres de son personnel s'y conforment.

L'entrepreneur/le prestataire de services en conserve la responsabilité exclusive à l'égard de la SNCB, sur quelque fondement juridique que ce soit.

En conséquence, lors de l'élaboration de ses méthodes de travail, l'entrepreneur/le prestataire de services doit intégrer tous les supports d'information visés au § 2.2.1 du présent document.

L'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de consulter les informations sur la sécurité mises à disposition par la SNCB à des intervalles suffisamment réguliers pour qu'il intègre les informations les plus récentes dans son propre système dynamique de gestion des risques.

Avant le début de l'exécution de l'accord, l'entrepreneur/le prestataire de services doit, par écrit, informer le fonctionnaire dirigeant des risques liés à ses méthodes de travail et lui soumettre les mesures qu'il adoptera pour rencontrer les exigences de sécurité de l'accord conclu avec la SNCB, et ce pour :

- les risques propres aux activités et installations de la SNCB ;
- les risques propres à l'infrastructure ferroviaire en particulier ;
- les risques propres à la nature des activités ;
- les risques propres à ses installations et à l'activité commerciale de l'entrepreneur ou du prestataire de services et/ou de ses sous-traitants et préposés.

L'entrepreneur/le prestataire de services informe également par écrit le fonctionnaire dirigeant de l'identité des sous-traitants auxquels il aura recours pendant l'exécution de l'accord conclu avec la SNCB, avec mention des activités qui leur sont confiées.

Sauf autres délais expressément mentionnés dans l'accord conclu avec la SNCB, la transmission de ces informations devra être réalisée dans le cadre d'un :

- contrat de travaux : au plus tard dans les 15 jours calendrier qui suivent la notification de l'approbation de la soumission ;
- contrat de services ou d'autres activités avec le consentement de la SNCB : au plus tard dans les 8 jours calendrier qui suivent la notification de l'approbation de la soumission ou la signature de l'accord par l'entrepreneur/le prestataire de services d'une part, et la SNCB, d'autre part.

Au cours de l'exécution proprement dite de l'accord, l'entrepreneur/le prestataire de services informera, dans les plus brefs délais et par écrit, le fonctionnaire dirigeant :

- des méthodes de travail qu'il souhaite modifier ou des nouvelles méthodes de travail qu'il souhaite appliquer, en application ou non de la mise à jour des supports d'information mentionnés au § 2.2.1 du présent document ;
- des risques qui résultent de ces changements ;
- des mesures complémentaires de sécurité et de santé qu'il compte prendre pour atteindre le niveau de sécurité escompté.



Sauf autres obligations légales et/ou contractuelles en la matière, il convient de comprendre par "dans les plus brefs délais", au moins 15 jours calendaires avant la modification effective de la méthode de travail ou l'application effective de la nouvelle méthode de travail.

Dans tous les cas, le fonctionnaire dirigeant peut exiger que l'entrepreneur/le prestataire de services apporte aux mesures proposées toute modification ou tout complément qui s'avérerait nécessaire pour atteindre le niveau de sécurité escompté.

Si tel est le cas, l'entrepreneur/le prestataire de services doit attester que les mesures dont la modification a été imposée par le fonctionnaire dirigeant, sont effectivement exécutées.

Dans la mesure où un plan de sécurité et de santé doit être établi, celui-ci sera mis à jour et adapté par le CSSR chaque fois que des changements interviendront au cours des activités (équipement, méthode de travail, etc.) qui peuvent avoir un impact sur la sécurité et le bien-être des travailleurs concernés.

S'il n'est pas nécessaire d'établir un plan de sécurité et de santé, alors l'entrepreneur/le prestataires de services applique :

- les mesures de sécurité générales mentionnées dans le présent document ;
- le cas échéant, les mesures de sécurité spécifiques particulières et/ou supplémentaires incluses dans le dossier d'appel d'offres ;
- en tout état de cause, les principes généraux de prévention tels que décrits à l'article 5 de la loi sur le bien-être au travail.

L'entrepreneur/le prestataire de services informera à tout moment le fonctionnaire dirigeant de toute modification des mesures de sécurité qui seront appliquées dans l'exécution de l'accord, voire de toute introduction d'un nouveau risque sur le chantier, sans exception et conformément aux conditions reprises ci-dessus.

L'incapacité de l'entrepreneur/du prestataire de services à démontrer le respect de ses obligations énumérées ci-avant sera considérée comme une violation de ses obligations, sanctionnable conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.



2.3 Responsabilité de l'entrepreneur/du prestataire de services concernant sa propre sécurité, information, formation, traçabilité et contrôle

2.3.1 Principe de base

En tout temps, l'entrepreneur/le prestataire de services, reste responsable de sa sécurité, de celle de ses travailleurs et de celle de ses sous-traitants et autres préposés et, le cas échéant, de leurs travailleurs.

Même lorsque les mesures de sécurité prises par l'entrepreneur/le prestataire de services sont intégrées dans d'autres mesures de sécurité appliquées par la SNCB, en vue de garantir par exemple la sécurité du trafic ferroviaire (sécurité d'exploitation), l'entrepreneur/le prestataire de services reste seul et indivisiblement responsable de la sécurité des personnes visées au premier paragraphe de cet article.

L'attention de l'entrepreneur/du prestataire de services est attirée sur le fait que les dispositions en matière de sécurité et de santé sont des prescriptions minimales et ne sont, par conséquent, pas exhaustives. Lors de l'exécution du contrat, l'entrepreneur/le prestataire de services doit assurer toutes les mesures de sécurité supplémentaires éventuellement jugées nécessaires.

La surveillance de la sécurité sera notamment effectuée par le coordinateur de sécurité et santé désigné, le chef de travail désigné par l'entrepreneur/le prestataire de services et le personnel de surveillance de la SNCB.

2.3.2 Obligation en matière d'information et de formation

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

L'entrepreneur/le prestataire de services, doit informer et former ses travailleurs, ses sous-traitants et autres préposés et, le cas échéant, leurs travailleurs, concernant les risques spécifiques liés aux activités et installations de la SNCB et notamment ceux liés à l'infrastructure ferroviaire en cas d'activités sur ou à proximité des voies, auxquels ils sont exposés pendant leurs activités, ainsi que concernant les mesures de sécurité prises pour faire face à ces risques.

Cette information/formation devra dans certains cas être complétée par une certification par un organisme indépendant (voir § 2.3.2.2 ci-après).

Cette obligation s'applique également à tout sous-traitant ou fournisseur (par exemple, transport de matériaux, services techniques ponctuels, prestations des conducteurs de machines).

L'entrepreneur/le prestataire de services doit satisfaire à ces obligations à tout moment pendant toute la durée de l'accord.

Le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services devant exercer une activité sur ou aux abords des voies doit avoir suivi des formations relatives aux risques ferroviaires.

2.3.2.1.1 Phase d'accueil

Que ce soit au début des activités ou lors de l'arrivée de nouveaux travailleurs pendant l'exécution des activités sur le chantier, l'entrepreneur/le prestataire de services ne peut autoriser l'accès aux installations de la SNCB ou à l'infrastructure ferroviaire que si ces obligations en matière d'information et de formation ont été préalablement exécutées.

L'accès aux installations de la SNCB et à l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre de l'exécution de l'accord conclu avec la SNCB, est accordé par l'entrepreneur/le prestataire de services à l'aide d'un badge, d'un autocollant apposé sur le casque remis par l'entrepreneur/le prestataire de services ou tout autre moyen d'identification validé par le fonctionnaire dirigeant, tel que décrit au § 0 du présent document.



2.3.2.1.2 Pendant toute la durée de l'accord.

L'entrepreneur/le prestataire de services est responsable du maintien des connaissances de ses propres travailleurs ainsi que de celles de ses sous-traitants et préposés pendant toute la durée de l'accord.

À cette fin, il organise régulièrement des sessions d'information et de formation, ainsi que des nouvelles sessions d'information et de formation lorsque de nouveaux risques de quelque nature que ce soit sont détectés et/ou lorsque des mesures de sécurité nouvelles/supplémentaires doivent être appliquées afin d'atteindre le niveau de sécurité adéquat.

2.3.2.2 Certification "Sécurité de base Travaux ferroviaires" pour les installations gérées par la direction Stations de la SNCB

2.3.2.2.1 Principe de base

Dans le cas d'activités sur ou à proximité des voies, le personnel doit être informé et/ou formé vis-à-vis des risques ferroviaires.

Une activité à proximité des voies est en général une activité à moins de 4,50 m du rail extérieur.

Néanmoins, en application de la WIT 1003 d'Infrabel, cette distance de 4,50 m est augmentée à :

- 8 m pour des activités avec des engins pour la réalisation de pieux tubés, de pieux vissés, de micropieux, d'ancrage dans le sol, de fondations sur puits, de parois berlinoises, de palplanches vibrées ou mises en place par presses hydrauliques ; engins pour la réalisation de pieux sécants, de parois moulées, de pieux forés, et de parois en jetgrouting ;
- 10 m pour des activités avec des camions avec remorque basculante, engins pour la réalisation de pieux battus, de colonnes ballastées et de palplanches battues.

La SNCB impose de plus une certification « Sécurité de base aux travaux ferroviaires » par un organisme indépendant pour toutes activités réalisées sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire.

Cette certification "Sécurité de base Travaux ferroviaires" sera désignée dans le reste de ce document "la certification".

L'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux abords de cette infrastructure, dans le cadre de l'exécution de l'accord conclu avec la SNCB, est, **sauf dérogation (voir § 2.3.2.2.6)**, réservé au personnel :

- en possession du **"Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires"**, délivré par un organisme de certification indépendant reconnu par Infrabel, tel que décrit au § 2.3.2.2.2 ci-dessous ;
- ayant réussi l'évaluation pour l'obtention du "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires", et en attente de la délivrance de ce certificat par l'organisme de certification indépendant reconnu par Infrabel, tel que décrit au § 2.3.2.2.2 ci-dessous (Cette disposition est d'application pour une période maximale d'un mois après la participation à l'évaluation certificative) ;
- qui n'est pas (encore) en possession du "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires", visé dans l'alinéa précédent et qui est placé sous la supervision directe et continue, d'un autre agent en possession de ce certificat.

Des dérogations à ce principe de certification obligatoire peuvent être sollicitées – voir § 2.3.2.2.6

2.3.2.2.2 Evaluation pour obtenir le certificat

Le certificat est délivré au personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services après réussite d'une évaluation portant sur ses connaissances en lien avec les risques ferroviaires génériques et les mesures de sécurité d'application. Les connaissances visées par cette évaluation sont reprises dans le document d'Infrabel : « Travailler en sécurité sur et le long des voies - Module d'introduction à la sécurité pour les entrepreneurs ».



Les modalités liées à l'organisation de cette évaluation, ainsi que le périmètre des connaissances évaluées sont définies et revus périodiquement au sein d'une commission de garantie instaurée au sein de l'organisme de certification reconnu. Ces modalités d'obtention du certificat sont reprises dans la WIT 1029 - Certificat « Sécurité de base Travaux ferroviaires », disponible sur le site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier>.

Un descriptif des compétences et connaissances nécessaires évaluées est consultable auprès de l'organisme de certification reconnu.

Le contenu de cette évaluation concerne la sécurité de base pour les travaux ferroviaires et ne porte pas sur :

- les risques spécifiques aux installations d'Infrabel/SNCB concernées par les activités à réaliser (accès, particularités locales) ;
- les risques propres à la nature des activités à réaliser ;
- les risques propres à l'entrepreneur/le prestataire de services et/ou de ses sous-traitants et préposés.

Cela signifie que l'obligation d'information et de formation subsiste dans le chef de l'entrepreneur/du prestataire de services, en tant qu'employeur, pour les risques liés aux activités objet du contrat, étant entendu que ces risques doivent également faire l'objet de mesures de gestion spécifiques.

2.3.2.2.3 Validité du certificat

La durée de validité du certificat est définie au sein d'une commission de garantie instaurée au sein de l'organisme de certification reconnu. La durée de validité en vigueur, et les modalités de renouvellement du certificat sont consultables auprès de l'organisme de certification reconnu (voir WIT 1029 Certificat « Sécurité de base Travaux ferroviaires », disponible sur le site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier>).

2.3.2.2.4 Dispositions particulières pour le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services entrant en fonction

Tout nouveau collaborateur dispose d'un délai de 3 mois, à dater de son entrée en service pour réussir l'évaluation pour l'obtention du « Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires ».

L'employeur veillera, durant cette période sans certificat, à ce que le personnel entrant en fonction soit, en tout temps, placé sous la supervision directe et continue d'un collaborateur détenant le « Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires ». Le titulaire du « Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires » veille à ce que le personnel placé sous sa supervision respecte strictement toutes les mesures de sécurité applicables.

2.3.2.2.5 Dispositions particulières pour le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services assurant une prestation unique de courte durée.

La possession d'un « Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires » n'est pas requise pour le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services qui doit assurer une prestation unique de courte durée sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire.

Une prestation unique et de courte durée se définit comme une prestation :

- d'une durée inférieure ou égale à une demi-journée (ou inférieure à quatre heures).
- et qui ne peut être invoquée qu'une seule fois pour un collaborateur pendant toute la durée de mise en œuvre du cahier des charges concerné.

L'entrepreneur/le prestataire de services veillera, dans ce cas, à ce que le personnel, visé dans le présent paragraphe soit, en tout temps, placé sous la supervision directe et continue d'une personne travaillant pour l'entrepreneur/le prestataire de services détenant le "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires".

Le titulaire du "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires" veille à ce que le personnel placé sous sa supervision respecte strictement toutes les mesures de sécurité applicables.



2.3.2.2.6 Dérogations

L'évaluation pour obtenir le Certificat de « Sécurité de base Travaux ferroviaires » peut être organisé par toute autre organisme de certification indépendant que celui reconnu par Infrabel, si cet organisme est jugé équivalent par la SNCB. Tel organisme de certification indépendant équivalent peut aussi délivrer le "Certificat de Sécurité de base Travaux ferroviaires". Pour pouvoir solliciter cette dérogation, l'entrepreneur/le prestataire de services réalise une analyse précise qui démontre l'équivalence avec l'organisme de certification indépendant actuellement reconnu par Infrabel.

Dans le cadre exclusif de travaux exécutés sur des éléments non constitutifs de l'infrastructure ferroviaire, le fonctionnaire dirigeant peut délivrer une dérogation au principe de certification obligatoire sur base d'une demande formelle de l'entrepreneur/du prestataire de service.

Pour pouvoir solliciter cette dérogation, l'entrepreneur réalise une analyse précise des tâches à réaliser sur ou à proximité des voies ferrées.

Seul le personnel effectuant une tâche pour laquelle, sur base du schéma de décision repris ci-après, la certification n'est pas obligatoire peut bénéficier d'une dérogation.

Cette analyse par tâche est à communiquer par écrit au fonctionnaire dirigeant avec la demande de dérogation.

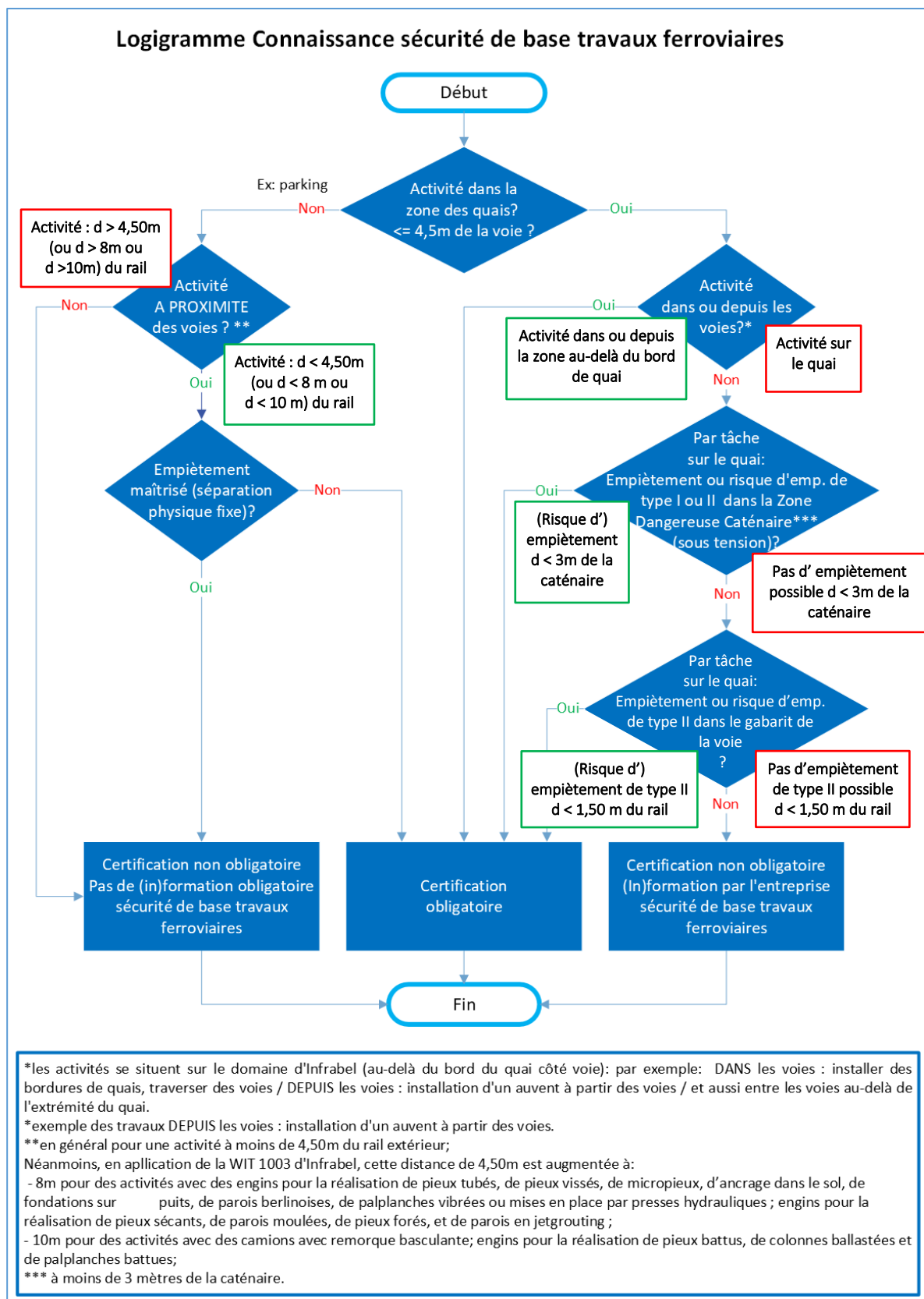


Figure 1 : Logigramme Connaissance sécurité de base travaux ferroviaires



L'obligation d'une certification, ou d'une formation par l'entreprise sans certification, est déterminée au niveau des tâches (de cette façon il est possible qu'une partie du personnel qui travaille sur les quais en exécutant la tâche X suit un autre trajet qu'une autre partie du personnel qui exécute la tâche Y).

De plus amples informations concernant les questions dans le logigramme sont reprises ci-dessous :

- Empiètement de type I / type II :
 - Pour un empiètement de type I / type II vis-à-vis de la CAT : voir § 4.1.2.1.
 - Pour un empiètement de type I / type II vis-à-vis de la voie : voir § 4.3.2.
- Empiètement maîtrisé :

Dans ce cas, une séparation physique fixe est instaurée sur toute la longueur de la zone de chantier entre la zone dangereuse (pour des empiètements de type I) ou le gabarit (pour des empiètements de type II) d'une voie en service d'une part, et les travailleurs, le matériel manipulé par les travailleurs, les engins, ou les charges manipulées par les engins, d'autre part.
- Analyse des empiètements dans la zone dangereuse de la caténaire (sous tension) au niveau des tâches.

Une activité est composée de plusieurs tâches. Pour chaque tâche, il faut examiner s'il s'agit d'un empiètement de type I ou II dans la zone dangereuse de la caténaire. C'est-à-dire s'il y a un empiètement ou un risque d'empiètement dans la zone de 3 mètres à partir de toutes les parties des caténaires sous tension.

De plus amples informations sur les empiètements de types I et II et sur les parties de la caténaire sous tension sont repris dans le chapitre 4 du présent fascicule B-ST 63 concernant les risques de la caténaire.
- Analyse des empiètements de type II dans le gabarit de la voie au niveau des tâches.

Une activité est composée de plusieurs tâches. De chaque tâche il faut examiner s'il s'agit d'un empiètement de type II dans le gabarit de la voie. C'est-à-dire s'il y a un empiètement ou un risque d'empiètement, créé par un obstacle permanent ou temporaire dans le gabarit d'une voie en service :

 - par un engin opérant à proximité, que cet engin se trouve à proximité de la voie ou sur une voie voisine ;

ET/OU

 - par des matériaux ou de l'outillage lourd dont la manutention manuelle ou mécanique est difficile eu égard à leur masse et à leur volume ;

et dont la présence dans le gabarit de la voie en service risque de provoquer un accident grave en cas de heurt par un train circulant sur cette voie.

De plus amples informations sur des empiètements de type II et sur le gabarit sont repris dans le chapitre 4 du présent fascicule B-ST 63 concernant les risques présentés par les véhicules ferroviaires en mouvement.

2.3.2.2.7 Formation sur la sécurité de base travaux ferroviaires par l'entrepreneur/le prestataire de services sans certification

La (In)formation « Sécurité de base travaux ferroviaires » à donner par l'entrepreneur/le prestataire de services dans les cas prévus à la figure 1 (cas où une certification n'est pas obligatoire) se base sur les modules de formation 1 et 2 de B-ST.

Les modules 1 et 2 de B-ST et les tests correspondants sont disponibles sur le SharePoint de B-ST.15 de la SNCB. Pour obtenir un accès : voir § 4.4.6.

Cette formation doit être dispensée par une personne en possession du certificat de « Sécurité de base pour les travaux ferroviaires » ou une attestation équivalente délivrée par la SNCB suivant les modalités définies au cahier spécial des charges.



2.3.2.3 Formation sécurité de base travaux ferroviaires pour les installations gérées par la direction Technics de la SNCB

Dans le cas d'activités dans les installations de la direction Technics de la SNCB, le personnel doit être informé et/ou formé vis-à-vis des risques ferroviaires spécifiques.

Ces installations se composent notamment de bâtiments d'atelier ferroviaire, de faisceaux de garage, d'installations techniques dédiées à la maintenance du matériel roulant.

La certification « Sécurité de base Travaux Ferroviaire » n'est ici pas obligatoire sauf si mentionné explicitement dans les documents du contrat.

Certains ateliers imposent des conditions d'accès spécifiques à leurs installations (sécurité des déplacements et activités).

Les informations spécifiques relatives à la sécurité lors de l'exécution du contrat sont reprises dans les documents de contrat.

2.3.2.4 Formation de base en sécurité (AR du 07/04/2023)

La formation sur la 'Sécurité de base travaux ferroviaires' est indépendante de la 'Formation de base en sécurité', au sens de l'AR du 07/04/2023.

Pour autant qu'il s'inscrive dans le cadre d'un chantier temporaire ou mobile au sens de l'AR du 25/01/2001, l'entrepreneur / le prestataire de services est tenu de respecter cet arrêté et en particulier sa mise à jour promulguée dans l'AR du 07/04/2023 relatif à la formation de base en sécurité.

Il est notamment tenu de respecter les modalités de l'AR du 07/04/2023 décrivant :

- les spécificités des organismes de formation ;
- les dispenses de formation ;
- les obligations de formation des travailleurs parlant une langue étrangère ;
- l'obligation de recyclage ;
- le suivi de formation en entreprise.

À noter que la formation VCA, sanctionnée par la réussite de l'examen si la formation a été suivie au-delà du 15/04/2023, équivaut à la formation de base en sécurité.

La formation doit être suivie avant le début de l'occupation sur le chantier et au plus tard dans un délai d'un mois après le début du travail.

Il est de la responsabilité de l'entrepreneur / du prestataire de services de s'assurer que ses travailleurs, ainsi que les travailleurs de ses sous-traitants en vertu de l'article 29 de la loi sur le bien-être au travail, ont reçu une telle formation.

À toute requête du fonctionnaire dirigeant, l'entrepreneur / le prestataire de services fournira les attestations de suivi de formation et les personnes interrogées démontreront les connaissances acquises. L'entrepreneur / le prestataire de services s'expose à une pénalité, telle que prévue dans le cahier spécial des charges, dans le cas où il ne peut démontrer que son personnel ou celui de ses sous-traitants a bien suivi ladite formation. Les personnes ne pouvant démontrer les connaissances acquises s'exposent, elles, à un renvoi du chantier.

Cette formation de base en sécurité ne dispense pas l'entrepreneur/le prestataire de services de ses obligations d'information/formation vis à vis des risques liés à l'infrastructure ferroviaire et aux activités et installations de la SNCB énumérés au [§ 2.3.2.1](#).



2.3.3 Traçabilité des obligations en matière d'information et de formation

En ce qui concerne les obligations d'information et de formation relatives aux risques inhérents aux installations de la SNCB en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier, ainsi qu'à l'activité de la SNCB et aux mesures de sécurité associées, l'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de démontrer le respect de ses obligations, indépendamment de l'attribution du badge, comme décrit au § 2.5 du présent document.

Les instructions, communiquées au personnel, concernant la nature de ses activités, les mesures de sécurité à appliquer avec les risques résiduels associés et les mesures pour prévenir ou limiter ces risques résiduels doivent être obligatoirement documentées et doivent également être traçables.

Cette traçabilité peut être démontrée par tous moyens de preuve, en ce y compris les écrits attestant des échanges et des décisions prises lors des réunions de chantier et de coordination. Chaque partie impliquée dans l'exécution de l'accord assure la traçabilité de ces propres canaux et moyens de communication utilisés pour la transmission d'informations sur la sécurité et le bien-être au travail, conformément aux dispositions du présent document.

L'incapacité de l'entrepreneur/du prestataire de services à démontrer le respect de ses obligations en matière d'information, de formation et de documentation sera considérée comme une violation de l'obligation d'information et de formation, sanctionnable conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.

2.3.4 Obligation en matière de contrôle

L'entrepreneur/le prestataire de services doit contrôler que les mesures de sécurité applicables sont strictement respectées par ses propres travailleurs mais aussi par ses sous-traitants et autres préposés et le cas échéant leurs travailleurs.

Si le fonctionnaire dirigeant ou son délégué constate que les mesures de sécurité applicables ne sont pas strictement respectées par l'entrepreneur/le prestataire de services, ses travailleurs, ses sous-traitants et/ou ses préposés et/ou le cas échéant leurs employés, ou si l'entrepreneur/le prestataire de services ne remplit pas son devoir de contrôle à cet égard, le fonctionnaire dirigeant ou son délégué peut prendre lui-même les mesures de sécurité nécessaires au moment des faits. Toutes les conséquences financières qui en découlent sont exclusivement et entièrement à la charge de l'entrepreneur/du prestataire de services.

Cela ne peut en aucun cas donner lieu à une compensation financière et/ou à des dommages et intérêts à charge de la SNCB, quel que soit le motif juridique. L'entrepreneur/le prestataire de services est informé de cette irrégularité par le fonctionnaire dirigeant ou son délégué ainsi que les mesures déjà prises par le Fonctionnaire Dirigeant pour corriger la situation. Cette notification à l'entrepreneur/le prestataire de services est également confirmée par écrit, sur quelque support que ce soit.

Toute activité qui cause ou peut causer un empiètement d'une voie ferrée en exploitation et qui n'est pas couverte par une mesure de sécurité adéquate doit immédiatement cesser jusqu'à ce qu'une mesure de sécurité conforme à ces directives soit mise en œuvre.

Pour toute infraction à cette disposition, la SNCB se réserve le droit d'appliquer une sanction conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables. Cette sanction peut également consister en un cumul de divers éléments, en fonction des violations de la sécurité observées.



2.4 Responsabilité de la ligne hiérarchique de l'entreprise externe

L'entrepreneur/le prestataire de services est, dans la totalité de la zone de chantier, responsable de la sécurité de son personnel et de celle des sous-traitants, et des personnes autorisées, notamment de la SNCB.

L'entrepreneur/le prestataire de services prévoit à cet égard toutes les mesures de protection et de sécurité requises.

L'entrepreneur/le prestataire de services désigne un responsable sécurité qualifié, ayant pour tâches principales :

- de centraliser toutes les tâches de sécurité de l'entrepreneur/du prestataire de services (accueil personnel formations, toolboxmeetings, permis et autorisations, annonces accidents et incidents, ...) ;
- d'être l'interlocuteur pour la SNCB concernant tous les points liés à la sécurité ;
- d'être l'interlocuteur pour le coordinateur de sécurité désigné ;
- de surveiller régulièrement la sécurité sur le chantier et ce, tant pour les activités en régie propre, les sous-traitances que pour les éventuelles interactions avec des tiers ;
- de participer à toutes les réunions de sécurité ;
- etc.

Les membres de la ligne hiérarchique de l'entrepreneur/du prestataire de services, doivent exécuter, chacun dans les limites de ses compétences et à son niveau, la politique de l'employeur relative au bien-être des travailleurs. Leurs obligations sont notamment décrites à l'article I.2-11 du Code du bien-être au travail, sans préjudice des autres obligations en matière de bien-être au travail.



2.5 Principe d'identification des travailleurs pour les installations gérées par la direction Stations de la SNCB

2.5.1 Principe

Tout tiers venant effectuer des activités dans des installations de la SNCB dans le cadre de l'exécution d'un accord avec la SNCB doit être préalablement en possession d'un badge ou d'un autocollant apposé sur le casque remis par l'entrepreneur/le prestataire de services, ou tout autre moyen d'identification approuvé par le fonctionnaire dirigeant conformément aux dispositions du § 2.5.4 du présent document, avant d'avoir accès aux installations de la SNCB et à l'infrastructure ferroviaire en particulier.

L'objet de ce moyen d'identification est double :

- 1) Il atteste qu'en application de ses obligations légales d'information et de formation appropriée, l'employeur concerné a vérifié que le travailleur - titulaire du moyen d'identification - dispose des connaissances effectives nécessaires pour travailler en toute sécurité sur le site/lieu de travail concerné dans les installations de la SNCB, et les a comprises. Les connaissances en question sont celles relatives aux risques inhérents aux installations de la SNCB et à l'infrastructure ferroviaire, d'une part, et aux mesures de sécurité associées d'autre part ;
- 2) Il permet d'exercer un contrôle visuel à tout moment sur les personnes présentes sur le site/lieu de travail dans les installations de la SNCB et d'interdire l'accès aux personnes non autorisées, à savoir : en l'absence de moyen d'identification.

Contrairement à Infrabel, le port du moyen d'identification ne signifie pas obligatoirement une certification de la formation de sécurité de base pour les travaux ferroviaires.

Pour savoir quelles catégories du personnel de l'entrepreneur/du prestataire de service sont soumises à l'obligation de certification, il convient de se reporter au « logigramme connaissance sécurité de base travaux ferroviaire » au § 2.3.2.2.

L'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de délivrer un moyen d'identification - à chaque travailleur - qu'il s'agisse de ses propres travailleurs ou celui de ses sous-traitants ou préposés, avant qu'il ne soit autorisé à accéder au chantier/lieu de travail au sein des installations de la SNCB/ infrastructure ferroviaire dans le cadre de l'exécution du contrat.

Le moyen d'identification peut être :

- Un badge ;
- Un autocollant apposé sur le casque ;
- Tout autre moyen validé par le fonctionnaire dirigeant.

Ce moyen d'identification doit être approuvé par le fonctionnaire dirigeant avant le début de l'exécution du contrat

Toute personne présente sur un chantier/un lieu de travail dans les installations de la SNCB doit porter ce moyen d'identification à tout moment et de manière très visible. Si, pour une raison avérée, cette exigence n'est pas satisfaite, alors le travailleur doit pouvoir le présenter immédiatement en cas de demande du fonctionnaire dirigeant. Si tel n'est pas le cas, et sur ordre du fonctionnaire dirigeant, le travailleur doit quitter avec effet immédiat le chantier/lieu de travail.

Le fonctionnaire dirigeant ou son délégué informera immédiatement l'entrepreneur/le prestataire de services de la présence illégale et de la mesure associée de quitter les installations de la SNCB. Le fonctionnaire dirigeant ou son délégué confirme cette notification au contractant/prestataire de services par écrit, sur quelque support que ce soit. La SNCB se réserve également le droit d'appliquer une sanction conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.



2.5.2 Exceptions au port du moyen d'identification

Le port du moyen d'identification n'est pas obligatoire pour :

- les travailleurs de la SNCB ;
- les travailleurs d'Infrabel ;
- les travailleurs des entreprises ferroviaires ;
- les personnes accompagnées et sous la supervision directe et continue :
 - d'un travailleur de la SNCB ; ou d'un travailleur d'Infrabel ;
 - d'une personne déjà porteuse d'un moyen d'identification.

Vu le caractère exceptionnel de cette dernière situation, elle requiert au préalable une autorisation expresse écrite du fonctionnaire dirigeant qui doit pouvoir être présentée à tout moment. Le titulaire du moyen d'identification et/ou son employeur reste responsable de la sécurité de la personne qu'ils accompagnent et veillent à ce que cette dernière respecte strictement toutes les mesures de sécurité applicables.

Cela inclut également les fournisseurs de matériaux nécessaires à l'exécution du contrat.

2.5.3 Retrait du moyen d'identification

Lorsqu'un manquement quant au strict respect des mesures de sécurité est constaté par le fonctionnaire dirigeant ou son délégué, il procède au retrait immédiat du moyen d'identification à titre préventif.

Le fonctionnaire dirigeant avertit immédiatement l'entrepreneur/le prestataire de services qu'il a procédé au retrait du moyen d'identification à la suite de manquements/infractions constatés pendant l'exécution de l'accord. Cette notification est confirmée par écrit par le fonctionnaire dirigeant sur quelque support que ce soit ; elle ne peut en aucun cas constituer un motif de réclamation d'une indemnité ou de toute autre compensation financière au nom de la SNCB. La SNCB se réserve également le droit d'appliquer une sanction conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.

Ce retrait préventif du moyen d'identification a notamment pour conséquence que le travailleur dont le moyen d'identification a été retiré doit quitter avec effet immédiat le chantier/lieu de travail et qu'il se voit interdit d'accès, jusqu'à ce que l'entrepreneur/le prestataire de services ait informé par écrit le fonctionnaire dirigeant des mesures prises à l'égard de la personne qui a commis l'infraction à la sécurité, d'une part, et des mesures de contrôle et de vérification des connaissances et de la compréhension effective de la personne concernée, telles que décrites au § 2.3.2, d'autre part, afin que la personne en question puisse travailler en toute sécurité sur le chantier/lieu de travail au sein de l'infrastructure de la SNCB. Le moyen d'identification personnel ne peut être redélivré que dans ces conditions renouvelées de délivrance d'un moyen d'identification.

L'entrepreneur/le prestataire de services prendra donc les mesures nécessaires en vue de délivrer un nouveau moyen d'identification.

2.5.4 Exigences au niveau du contenu

Le moyen d'identification personnel comporte au minimum :

1. le nom et le prénom du titulaire du badge ;
2. la date de naissance du titulaire du badge ;
3. la dénomination de l'employeur ;
4. le numéro d'entreprise de l'employeur ;
5. le numéro du cahier spécial des charges ;
6. le cas échéant : le numéro du certificat valide « Sécurité de base Travaux ferroviaires » ;
7. le cas échéant : la date de fin de validité du certificat valide « Sécurité de base Travaux ferroviaires » ;
8. la date d'émission du badge par l'entrepreneur/le prestataire de service.



L'employeur (entrepreneur/le prestataire de services) est autorisé à mentionner sur ce badge d'autres informations qui ne sont pas exigées par la SNCB, comme par exemple : la photo du titulaire du badge personnel.

A défaut, la personne devra pouvoir prouver **à tout moment** son identité afin de permettre au fonctionnaire dirigeant de faire le lien entre le moyen d'identification et la personne.

2.5.5 Dérogations

Le fonctionnaire dirigeant pourra autoriser l'entrepreneur/le prestataire de services à déroger aux principes d'identification énoncés ci-avant, entre autres :

- Pour raison opérationnelle.
- En cas de chantier de très courte durée.

En cas de dérogation, le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services doit être :

- porteur d'une tenue permettant d'identifier son employeur. ;
- en possession d'un document permettant de vérifier son identité à la demande du fonctionnaire dirigeant ou de son délégué.

L'entrepreneur/le prestataire de services aura communiqué au fonctionnaire dirigeant ou son délégué une liste sous format informatique (PDF) du personnel employé sur chantier ayant reçu et compris les informations en matière de sécurité relative au chantier/activité concernée. Cette liste sera mise à jour de manière continue.



2.6 Principe d'identification des travailleurs pour les installations gérées par la direction Technics de la SNCB

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



2.7 Identification - information relative au traitement des données à caractère personnel

La SNCB traite les données à caractère personnel récoltées pendant toute la durée de l'accord, conformément à l'information suivante.

Les données à caractère personnel, reprises sur le badge personnel / les listes communiquées par l'entrepreneur/le prestataire de services, pourront être collectées et traitées pour les finalités suivantes :

- le contrôle du respect des dispositions relatives à l'enregistrement électronique des présences définies au chapitre V, section 4 de la Loi sur le Bien-être ;
- le contrôle sur le respect des dispositions relatives à la certification/formation obligatoire du personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services du § 2.3.2 du présent fascicule.

Les données personnelles sont traitées et gérées exclusivement par les membres du personnel SNCB concernés et compétents, pour la réalisation des finalités indiquées ci-dessus. Hormis si cela s'avère nécessaire en vue du respect d'obligations légales, ces données ne seront en aucun cas transmises à des tiers sans autorisation explicite. Les données personnelles qui ne sont plus tenues d'être conservées en vertu des exigences légales seront supprimées de manière sécurisée.

Conformément à la législation en matière de traitement de données à caractère personnel, l'entrepreneur/le prestataire de service a le droit de demander, à tout moment :

- l'accès aux données personnelles et d'obtenir une copie des données personnelles concernant les membres du personnel et que la SNCB détient ;
- la rectification et l'effacement des données personnelles ;
- une limitation du traitement.

La SNCB s'efforcera de donner suite à toute demande dans un délai raisonnable et, en tout état de cause, dans les délais fixés par la législation applicable.

Pour toute question relative à la présente politique, au traitement de données personnelles, pour exercer vos droits tels que décrits ci-dessus, on peut s'adresser à:

Data protection officer
SNCB SA
rue de France 56
1060 Saint-Gilles
dpo@belgiantrain.be

L'entrepreneur/le prestataire de service conserve en tout état de cause le droit de contacter l'autorité de contrôle compétente et, le cas échéant, d'introduire une réclamation auprès de cette autorité concernant le traitement de données à caractère personnel dans le cadre de la présente politique.



2.8 Chantier temporaire ou mobile

Dans le cas d'un chantier temporaire ou mobile, et conformément à la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, la SNCB désigne un coordinateur de sécurité et santé-projet pendant la phase d'étude du projet et le charge des tâches spécifiques imposées.

Le PSS (plan de sécurité et de santé) est établi durant cette phase et est adapté en fonction de l'évolution du projet. Il complète les prescriptions du présent document par des prescriptions spécifiques au projet concerné.

La SNCB désigne également un coordinateur de sécurité et santé-réalisation avant le début de l'exécution des travaux et le charge des tâches spécifiques imposées.



2.9 Règles comportementales

L'entrepreneur/le prestataire de services s'engage à ce que ses propres travailleurs et les travailleurs de ses sous-traitants adoptent et respectent les règles comportementales suivantes au sein des installations de la SNCB :

- 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 le faisceau où j'effectue une activité.
- Je réalise uniquement les missions qui me sont spécifiquement confiées.
- J'utilise systématiquement et correctement tous les EPI adaptés à ma mission.
- Je ne travaille **jamais en ayant consommé de l'alcool ou un produit stupéfiant** (voir ci-dessous pour de plus amples informations).
- 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 n'utilise jamais de téléphone en conduisant.
- Je participe au briefing sécurité avant de commencer l'activité.
- Je n'utilise aucun appareil pouvant me distraire (téléphone, casque audio...) lors de mes déplacements et interventions.
- Je circule hors de la zone d'action d'un engin de chantier, sauf si j'ai bien sécurisé mon intervention au préalable.
- Je circule toujours en dehors du périmètre d'évolution d'une charge.
- Je respecte les conditions d'utilisation des machines-outils.
- 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 qui font partie des installations de la SNCB et Infrabel.

2.9.1 Politique de prévention en matière d'alcool et de drogues sur le site/lieu de travail

2.9.1.1 Directive générale

La SNCB prend des mesures relatives à la consommation d'alcool, de drogues et d'autres substances psychoactives par le personnel de ses entrepreneurs /prestataires de services, travaillant au sein de son établissement et ce, dans un but de prévention des risques en matière de sécurité : sécurité opérationnelle d'une part et sécurité au travail d'autre part.

Plus particulièrement, la SNCB demande à toutes les personnes intervenant dans ses installations, qu'il s'engage :

- à ne pas être sous l'influence d'alcool, de drogues ou de substances psychotropes (médicamenteuses) pendant la prestation ;
- à ne pas consommer de boissons alcoolisées, de drogues ou d'autres substances psychoactives au sein des installations de la SNCB ;
- à s'opposer à la détention, à la consommation ou à la distribution d'alcool, de drogues et d'autres substances psychoactives au sein des installations de la SNCB.

En concluant un contrat avec la SNCB, et compte tenu de la spécificité des risques de sécurité auxquels les travailleurs peuvent être exposés au sein des installations de la SNCB, l'entrepreneur/le prestataire de services garantit qu'il dispose lui-même, ainsi que ses sous-traitants, d'une politique de prévention en matière d'alcool et de drogue.



2.9.1.2 Dispositions applicables à l'ensemble du personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services.

En concluant un contrat avec la SNCB, et dans le souci de garantir la sécurité des travailleurs, l'entrepreneur/le prestataire de services accepte que la SNCB impose la mesure de prévention matérielle suivante en ce qui concerne le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services sur les chantiers de la SNCB :

- en cas de suspicion d'intoxication par l'alcool et/ou la drogue chez le personnel concerné ;
- si le comportement du membre du personnel concerné laisse supposer qu'il pourrait être inapte à exercer des activités et à travailler en toute sécurité au sein des installations de la SNCB.

Dans les cas décrits ci-dessus, le fonctionnaire dirigeant est autorisé à retenir le badge personnel, tel que décrit au paragraphe 2.5, jusqu'à la présentation et la remise d'une déclaration écrite de l'employeur confirmant et garantissant que le travailleur concerné est apte à exercer ses activités et à travailler en toute sécurité sur le(s) chantier(s) au sein des installations de la SNCB.

Cela signifie que le membre du personnel en question doit **quitter immédiatement et sans délai les installations de la SNCB**.

Modalités de restitution du badge personnel

Le badge du membre du personnel concerné ne peut être restitué que sur présentation et délivrance d'une déclaration écrite de l'employeur, dans laquelle celui-ci confirme et garantit que le membre du personnel concerné est apte à exercer en toute sécurité ses activités et à travailler au sein des installations de la SNCB. A ce moment, le membre du personnel concerné est de nouveau autorisé à accéder aux installations de la SNCB.

En l'absence d'une déclaration écrite de l'employeur, le fonctionnaire dirigeant le considérera, pour des raisons de sécurité, comme "inapte" à exercer en toute sécurité ses activités et à travailler sur le(s) chantier(s) au sein des installations de la SNCB.

En cas de récidive, l'entrepreneur / le prestataire de services assurera le remplacement du membre du personnel concerné pendant toute la durée du contrat.

L'entrepreneur / le prestataire de services reste seul responsable envers de la SNCB des retards et des conséquences financières résultant de la consommation d'alcool et/ou de drogues par son personnel (y compris le personnel de ses entreprises sous-traitantes).

La SNCB ne peut être tenue responsable des conséquences liées à l'exclusion du membre du personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services.



2.9.1.3 Dispositions applicables au personnel de l'entrepreneur / du prestataire de services chargé de l'exécution de tâche(s) critique(s) de sécurité (ci-après : « personnel de sécurité »)

Les dispositions définies aux chapitres 6 et 7 du RGE 310 « Desserte et conduite des engins moteurs sur les voies temporairement fermées à la circulation normale » d'Infrabel sont d'application pour le personnel de l'entrepreneur/du prestataire, ses préposés et, le cas échéant, son personnel qui exerce une tâche critique de sécurité.

Il est interdit au personnel de sécurité d'exercer ses fonctions sous l'influence de substances qui affectent la vigilance, la concentration ou le comportement, tels que l'alcool, les drogues ou les médicaments psychotropes.

Conformément aux dispositions de l'AR "personnel de sécurité" (Arrêté royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien (abréviation « AR Personnel de sécurité»), et afin de prévenir ou de faire cesser une situation dangereuse au regard de la sécurité ferroviaire, le personnel autorisé d'Infrabel peut demander au personnel de sécurité de l'entrepreneur/du prestataire de services et de ses sous-traitants de se soumettre à un test d'alcoolémie.

Infrabel est autorisée à agir vis-à-vis du personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services et de leurs sous-traitants en cas :

- d'incident pour lequel une enquête est lancée et une mesure préventive peut éventuellement être imposée au personnel concerné ;
- de suspicion d'intoxication alcoolique parmi le personnel concerné ;
- de demande de la ligne hiérarchique du personnel concerné.

En cas de résultat positif (Pour rappel, le personnel de sécurité ne doit pas se trouver sous l'influence de l'alcool, comme en témoignerait la présence dans le sang d'un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,20 g sur 1 000 ou la présence dans l'air expiré d'une concentration d'alcool égale ou supérieure à 0,09 mg par litre) **ou de refus du test, le personnel autorisé d'Infrabel prendra immédiatement la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire.**

Cette mesure préventive comprend :

1. le retrait (temporaire) du badge personnel du membre du personnel concerné ;
2. Le retrait temporaire de l'attestation complémentaire BC-TW ou du Certificat OTW du membre du personnel concerné conformément aux dispositions du chapitre 7.3 du RGE 310 ;
3. L'établissement d'un procès-verbal de constatation à la charge de l'entrepreneur / du prestataire de service.

Cela signifie que le membre du personnel en question doit quitter immédiatement et sans délai les installations d'Infrabel/SNCB et n'est plus autorisé à exercer une tâche critique de sécurité. La mesure préventive s'applique à **toutes** les tâches critiques pour la sécurité pour lesquelles le membre du personnel de sécurité est certifié, même s'il exerce ces fonctions avec plusieurs entrepreneurs/prestataires de services.

Infrabel peut également appliquer la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire, en cas de suspicion d'intoxication par des drogues ou d'autres psychotropes ou de comportement laissant supposer que le membre du personnel de sécurité pourrait être médicalement ou psychologiquement inapte et ainsi mettre en danger la sécurité du trafic ferroviaire.



Effectuer des tâches non critiques pour la sécurité

Si le membre du personnel de sécurité de l'entrepreneur/du prestataire de services effectue également des activités au sein de des installations d'Infrabel et de la SNCB autres que des tâches critiques pour la sécurité, les dispositions du point ci-dessus sont pleinement d'application.

Modalités de restitution du badge personnel et par conséquent pour la reprise de l'exercice de tâches critiques de sécurité

Les conditions de reprise des tâches critiques de sécurité en cas de décision de mettre fin à la mesure préventive visée à l'article 70 §3 du Code ferroviaire sont également stipulées dans le RGE 310 d'Infrabel, qui s'appliquent intégralement au personnel de sécurité de l'entrepreneur/du prestataire de services d'Infrabel.

Lorsque l'employeur est informé qu'un membre du personnel de sécurité qu'il emploie ou qui travaille pour son compte présente un risque pour la sécurité ferroviaire, il prend immédiatement les mesures nécessaires pour faire cesser ce risque et éviter qu'il ne se reproduise.

L'employeur ou l'entrepreneur/le prestataire de services fournit à Infrabel, au plus tard le jour ouvrable suivant la signification de l'application de la mesure préventive, un rapport écrit sur les mesures prises pour mettre fin au risque et éviter qu'il ne se reproduise.

L'entrepreneur / le prestataire de services reste seul responsable envers Infrabel des retards et des conséquences financières résultant de la (constatation de) la consommation d'alcool et/ou de drogues par son personnel (y compris le personnel de ses entreprises sous-traitantes).



3 INFORMATIONS GÉNÉRALES POUR TOUT TYPE DE CHANTIER

3.1 Organisation de chantier

Par « organisation de chantier », on entend l'ensemble des activités visant à planifier, coordonner et contrôler divers aspects d'un chantier de travaux. Outre la gestion des ressources humaines, matérielles et financières, et le respect des délais, l'organisation de chantier englobe également :

- la coordination des différents corps de métier,
- la gestion des risques,
- la conformité aux normes de sécurité.

Dans ce contexte, l'entrepreneur/le prestataire de service met en œuvre des mesures organisationnelles et administratives ainsi que des équipements techniques en vue d'aménager le chantier et à mettre en œuvre des équipements de chantier visant à garantir la sécurité et la santé de son propre personnel, du personnel de ses sous-traitants, des voyageurs et du personnel de la SNCB, et de toutes personnes tierces au chantier.

3.1.1 Installations de chantier

Les installations de chantier font référence à l'ensemble des équipements, des structures et des installations temporaires nécessaires à la réalisation des activités.

Par « installations », on entend entre autres (liste non exhaustive) :

- le balisage de chantier dont notamment les barrières et clôtures de chantier, le balisage sur les quais et la signalisation de chantier ;
- les locaux de chantier avec leur mobilier et leur équipement (chauffage, raccordement à l'eau, aux réseaux électrique, téléphonique et de télécommunications, raccordement à l'égout...) ;
- les installations électriques de chantier ;
- les appareils et autres moyens de manutention et de levage ;
- les accès verticaux aux postes de travail et les équipements de travail en hauteur ;
- les zones de stockages.

3.1.1.1 Balisage de chantier

La SNCB est très attentive à ce que les zones de chantier et de circulation aux abords de celles-ci soient parfaitement balisées et éclairées afin de garantir la sécurité des voyageurs et du personnel de la SNCB.

Par balisage, on entend l'ensemble des dispositifs de signalisation et de marquage mis en place pour délimiter et sécuriser une zone de travaux ou de construction.

Entre autres éléments de balisage, on retrouve :

- les barrières ou clôtures de chantier ;
- les panneaux d'accès restreint, de danger, de consignes ;
- la signalisation interne ;
- l'éclairage de chantier ;
- la délimitation des zones de travail, de circulation, de stockage,... et les liaisons entre ces zones.



3.1.1.1.1 Barrières / clôtures de chantier

L'entrepreneur/le prestataire de services doit signaler et matérialiser les abords et le périmètre des zones de chantier et de stockage à l'aide de barrières solides, clairement visibles et identifiables. Il s'assure que ces barrières physiques sont érigées conformément aux normes de sécurité et sont maintenues en bon état tout au long du chantier. Les différents accès doivent être constamment fermés même durant les heures de prestation, afin de rendre la zone inaccessible aux personnes étrangères aux activités.

Les accès seront verrouillés de l'extérieur par un cadenas à chaque fin de prestation.

Caractéristiques des clôtures :

Les clôtures :

- sur la voirie publique, répondront aux impositions communales en vigueur ;
- sont munies d'ancrages solides qui ne gênent pas les voyageurs et qui garantissent une stabilité suffisante, une résistance au vent et évitent le renversement ;
- sauf mention contraire du fonctionnaire dirigeant ou du CSSR, doivent être le plus opaques possible. La SNCB pourra imposer les indications / motifs à reprendre sur le système d'occultation afin d'informer la clientèle de la SNCB sur les travaux en cours et réduire le sentiment d'insécurité ;
- ne peuvent jamais entraver l'accès à des installations en service, ni le champ visuel des caméras ;
- aux abords des voies, ne peuvent en aucun cas gêner la visibilité des signaux par les conducteurs et accompagnateurs de train ;
- ne peuvent en aucun cas avoir un impact sur l'évacuation des déchets de la gare ou de l'installation et l'approvisionnement / les livraisons des concessionnaires ;
- sont équipées à chaque accès de panneaux d'avertissement interdisant l'accès au chantier et reprenant les EPI obligatoires sur le chantier ;
- placés de manière à toujours garantir un espace de circulation suffisant avec un minimum de 1.50m sur les trottoirs ;
- le long des zones de circulation piétonne, seront détectables par les personnes malvoyantes.

a) Clôtures métalliques

- sont de minimum 2m de hauteur ;
- sont équipées d'un grillage métallique de mailles suffisamment petites pour rendre l'escalade difficile ;
- sont recouvertes, à l'extérieur, d'une bâche micro-perforée à faible prise au vent et avec une stabilité accrue ;
- sont raccordées et fixées entre elles par des clames boulonnées sécurisées ;
- ont leurs plots de pieds de clôtures disposés de telle façon à ne pas gêner la circulation et à ne pas être source de chutes ou accidents ;
- sont équipées d'une plinthe le long des zones de circulation piétonne afin d'être détectables par les personnes malvoyantes ;
- sont équipées à chaque accès de panneaux d'avertissement interdisant l'accès au chantier et reprenant les EPI obligatoires sur le chantier ;
- ne peuvent en aucun cas gêner la visibilité des signaux par les conducteurs et accompagnateurs de train.

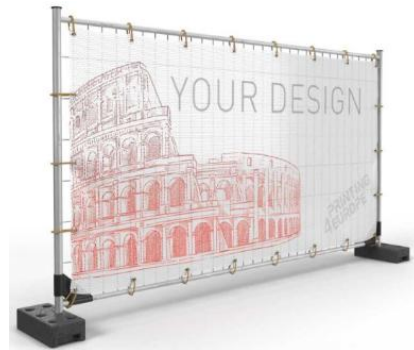


Figure 2 : Clôtures métalliques avec bâche d'occultation microperforée



Figure 3 : Fixation des barrières entre elles

b) Parois pleines en bois ou panneaux rigides

- A l'intérieur des bâtiments, la SNCB peut imposer via les documents de contrat et/ou le plan de sécurité et santé (PSS) des parois pleines avec une réaction au feu spécifique. Cette réaction est décrite dans l'AR du 07/07/1997 et ses modifications fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments doivent satisfaire.
- La SNCB pourra également imposer via les documents de contrat que ces parois soient peintes en blanc ou couvertes d'indications/motifs visant à informer la clientèle de la SNCB sur les travaux en cours afin de réduire le sentiment d'insécurité.

Les éventuelles directives supplémentaires du Fonctionnaire Dirigeant ou du CSSR seront strictement exécutées.

Balisage sur les quais

Sur des quais devant rester en service, l'entrepreneur/le prestataire de services privilégie l'installation de clôtures rigides de 1 m de hauteur ; ces clôtures sont détectables par les personnes malvoyantes et répondent aux exigences des clôtures (voir ci-dessus).

Les pieds de clôture ne peuvent diminuer la largeur minimale exploitable des quais (soit 2,21m comptés en bordure de quai).



Figure 4 : Barrière rigide, détectable et ne constituant pas d'obstacle aux personnes malvoyantes

Toutefois, cette largeur (ℓ) exploitable peut être réduite à :



Figure 5 : Largeur minimale exploitable des quais & longueur des obstacles

- 1,81 m pour contourner un obstacle de moins de 10 m de long (L) ;
- 1,41 m si l'obstacle est inférieur à 1 mètre de long (L) et si la distance entre 2 petits obstacles est inférieure à 2,40 m.

Pour les quais bas, ces largeurs seront augmentées de 0,16 m.

Pour les quais en îlot, ces distances doivent être respectées de chaque côté des quais.

Les filets (oranges) seront à éviter au maximum. En cas d'utilisation, ils seront suffisamment protégés et maintenus en bon état et les têtes des supports de filets sont repliées ou protégées par des bouchons.

Dans certains cas comme lors de travaux de courte durée, l'usage de balisages temporaires tels que des banderoles, des cônes ou des barrières légères, peut être autorisé par le fonctionnaire dirigeant ou le CSSR, ou lorsqu'il est stipulé dans le PSS. Sans autorisation, ces moyens de balisage sont proscrits.

3.1.1.1.2 Signalisation de sécurité et de santé au travail

L'entrepreneur/le prestataire de services doit prévoir une signalisation de sécurité et de santé au travail lorsque des risques ne peuvent pas être évités ou suffisamment limités par les moyens techniques de protection collective ou par des mesures, méthodes ou procédés d'organisation du travail.

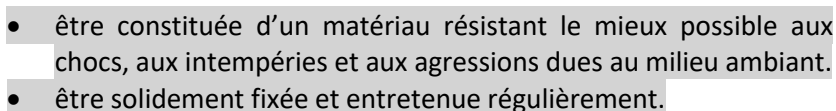
Elle doit être conforme aux prescriptions minimales pour les pictogrammes et signaux de sécurité et de santé au travail décrites dans les dispositions du titre 6 « Signalisation de sécurité et de santé » du livre III du code du bien-être au travail.

La signalisation doit

- être facilement visible, de dimensions suffisantes et dotée de symboles et de textes clairs et concis. Les couleurs utilisées doivent être conformes aux normes en vigueur.
- indiquer clairement le danger, l'interdiction d'accès et les consignes de sécurité à respecter (par exemple, port de casque, de chaussures de sécurité, etc.).
- être adaptée aux différents types de risques
- combiner une signalisation permanente (panneaux, couleurs) et une signalisation occasionnelle (signaux lumineux, acoustiques, gestes) pour assurer la sécurité des travailleurs, du personnel de la SNCB et des tiers présents sur son domaine, des voyageurs et des usagers des voiries publiques.
- être rédigée dans la langue véhiculaire du chantier et être compréhensible par tous les intervenants.
- être placée à des endroits stratégiques, en nombre suffisant pour assurer une signalisation complète des zones dangereuses et suffisamment éloignées de celles-ci.



Figure 6 : Panneau d'accueil sécurité



3.1.1.1.3 Signalétique interne d'orientation

Cette signalétique sera placée suivant un plan établi par la SNCB et sera adaptée par l'entrepreneur/le prestataire en fonction des différentes phases de chantier. Les modalités de prises en charge de cette signalétique sont définies dans les documents de contrat.





3.1.1.2 Locaux de chantier

3.1.1.2.1 Locaux de chantier pour le personnel des entreprises

Réglementation

La Convention collective de travail (CCT) du 10/03/2016 relative à l'humanisation des conditions de travail et les dispositions du Code sur le bien-être au travail (Titre III : Lieux de travail, Titre 1er- exigences de base relative aux lieux de travail) doivent être respectées.

Obligations de l'entrepreneur/du prestataires de services

En ce qui concerne le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services et celui de ses éventuels sous-traitants, les équipements suivants doivent être mis à sa disposition et leur liste constitue un minimum à mettre en œuvre au niveau des locaux d'hygiène et de santé :

- des sanitaires : local sanitaire équipé de WC et lavabos.
Le nombre de WC est fixé par le nombre d'ouvriers présents sur chantier (1 pour 15 personnes travaillant simultanément sur le chantier).
Pour les cabines autonomes (1 pour 10 personnes travaillant simultanément sur le chantier), prévoir une réserve d'eau et une vidange minimum 1x/semaine ;
- un réfectoire ;
- des vestiaires ;
- un local équipé pour les premiers soins : ce local doit être équipé du matériel de premiers soins pour l'ensemble du chantier et doit être maintenu accessible pendant toute la durée du chantier ;

Ces locaux doivent être entretenus régulièrement ; une attention particulière sera portée aux sanitaires et réfectoires qui seront nettoyés quotidiennement.

En cas de partage des locaux sanitaires entre entrepreneurs/prestataires de services œuvrant sur un même site et sans liens de sous-traitance, les prescriptions concernant la mise à disposition de ces locaux figurent dans le CSC de l'entrepreneur/du prestataire de services qui en est chargé.

Remarques complémentaires :

- L'installation électrique doit être conforme au R.G.I.E. (dernière version) et son raccordement électrique doit être réceptionné avant mise en service.
- Les locaux doivent être équipés de moyens adéquats de détection et de lutte contre l'incendie.
- Les locaux seront placés en retrait de la voirie publique ou de la piste de chantier.
- Les escaliers éventuels à mettre en place seront équipés d'une main courante.

En cas d'utilisation de locaux mis à disposition par la SNCB, l'entrepreneur/le prestataire de services doit sensibiliser son personnel et celui de ses sous-traitants au respect des conditions de sécurité et d'hygiène de la SNCB.

3.1.1.2.2 Locaux de chantier pour le personnel de la SNCB

Le PSS et/ou le cahier spécial des charges précise si l'entrepreneur/le prestataire de services doit mettre des locaux de chantier à disposition du personnel de la SNCB. Le cas échéant, ces locaux doivent être conformes au Code du bien-être au travail, Livre III, Titre 1^{er} et aux spécifications (surface, équipements...) du cahier spécial des charges, et seront indépendants des locaux prévus pour le personnel des entreprises.

Ces locaux doivent être entretenus régulièrement par l'entreprise durant la mise à disposition.

Remarques complémentaires :

- L'installation électrique doit être conforme au R.G.I.E. (dernière version) et leur raccordement électrique doit être réceptionné avant mise à disposition.
- Les locaux doivent être équipés de moyens adéquats de détection et de lutte contre l'incendie.
- Les locaux seront placés en retrait de la voirie publique ou de la piste de chantier.
- Les escaliers éventuels à mettre en place seront équipés d'une main courante.



3.1.1.3 Installation électrique de chantier

3.1.1.3.1 Réglementation

L'installation électrique du chantier sera conforme au RGIE (dernière version), ainsi qu'au Code du bien-être, Livre III, Titre 2.

3.1.1.3.2 Fourniture électrique pour le chantier

L'installation électrique du chantier est réalisée par l'entrepreneur/le prestataire de services et éventuellement est raccordée sur le réseau public. Les prescriptions du RGIE dernière version (Livre 1 – chapitre 7.4) sont d'application.

Elle doit être contrôlée préalablement à la mise en service et périodiquement par un SECT. Une copie des rapports de contrôle est transmise au CSSR.

En cas de placement d'un groupe électrogène :

- Contrôle de conformité avant la mise en usage et contrôles périodiques ultérieurs selon la périodicité requise par le RGIE par un SECT ;
- Pour les générateurs fixes ou mobiles, mis à la terre ou non :
 - S'assurer du maintien en bon état des conducteurs et en particulier de leur isolation, et s'assurer de l'adéquation des mesures prises en rapport avec les influences externes (et leur maintien en bon état lors de toute la durée du chantier),
 - assurer les liaisons électriques les plus courtes entre le générateur et le tableau principal,
 - si utilisation de matériel de classe II : pas de mesure complémentaire,
 - si utilisation de matériel de classe I : placement d'un différentiel de 300 mA.
- Les gaz d'échappement ne peuvent en aucun cas être rejetés en milieu fermé mais seulement à l'extérieur.

Les tableaux de distribution doivent toujours être fermés. Leur raccordement ne peut se faire qu'avec des connecteurs adéquats.

Toutes les canalisations électriques, les raccords (fiches/prises), dévidoirs et allonges doivent pouvoir être utilisés par temps humide, et présenter un IP44 au minimum. Ils sont protégés contre toute dégradation mécanique (prévisible).

Le matériel électrique endommagé doit immédiatement être remplacé.

3.1.1.3.3 Eclairage de chantier et abords

Éclairage des zones accessibles aux voyageurs et personnel de la SNCB

Les zones où les voyageurs se rendent ou sont dirigés doivent toujours être éclairées avec un minimum de 50 lx au niveau du sol sans éblouissement.

L'entrepreneur/le prestataire de services veille à ne pas créer de zones plus sombres qui les rendent insécurisantes.

L'éclairage des quais et des abords (place, parkings...) d'une gare en exploitation ne peut être totalement supprimé, même temporairement. Dans le cas de travaux de renouvellement des appareils d'éclairage, l'éclairage existant doit être maintenu en attendant son renouvellement, si ce n'est pas envisageable un éclairage provisoire équivalent doit être installé.

Éclairage de chantier - Généralités

- ne peut éblouir les conducteurs d'engins ferroviaires ;
- d'un degré IP adapté aux conditions d'utilisation ;



- adapté aux activités à réaliser et à la localisation des travaux (travail en extérieur, travaux souterrains, en locaux fermés,...) et à la période d'exécution des travaux ;
- conforme aux dispositions du RGPT et du Code sur le Bien-être au Travail.

Cet éclairage de chantier comprend :

- un éclairage de chantier général (éclairage de base) ;
- un éclairage des lieux de travail ;
- un éclairage de secours.

Éclairage de base

L'éclairage de base doit assurer une circulation fluide et sûre des visiteurs et des exécutants, et permettre l'inspection par l'adjudicateur et le concepteur.

L'éclairement à atteindre : au moins 50 lx au sol, sans éblouissement.

Éclairage des lieux de travail

Outre l'éclairage de base, un éclairage des lieux de travail est installé aux endroits où les activités sont en cours. Cet éclairage doit permettre une exécution confortable de l'activité ainsi qu'un contrôle. Cela vaut également pour les activités dans des espaces ouverts, mais où la lumière du jour est insuffisante. L'éclairage sur le sol ainsi que des dispositions éblouissantes sont interdits.

Niveaux d'éclairement à atteindre :

- au moins 100 lx (à 1 m de hauteur) pour tous les travaux de gros œuvre ;
- au moins 200 lx (à 1 m de hauteur) pour les travaux de gros œuvre auxquels des exigences élevées sont imposées en termes de résultat final (p. ex. béton apparent, béton poli, maçonnerie apparente,...) ;
- au moins 300 lx (à 1 m de hauteur) pour la finition (p. ex. pose de sols, application de plâtrage et plaques de plâtre, pose de plafonds, application de coatings,...).

Éclairage de sécurité et éclairage de secours

L'**éclairage de sécurité** est un éclairage artificiel qui assure la reconnaissance et l'utilisation en toute sécurité des moyens d'évacuation et qui permet aux personnes d'évacuer vers un lieu sûr et de gagner les sorties du bâtiment en cas de défaillance de l'éclairage artificiel normal.

L'éclairage de sécurité permanent doit être installé dans toutes les zones de travail du chantier pour assurer une visibilité adéquate pendant les heures de travail normales.

L'**éclairage de secours** (éclairage de remplacement), est un éclairage artificiel qui permet de poursuivre une certaine activité en certains endroits du bâtiment en cas de défaillance de l'éclairage artificiel normal, afin de prévenir toute situation dangereuse à laquelle les travailleurs pourraient être confrontés.

L'entrepreneur/le prestataire de services prend la décision de mettre en œuvre un éclairage de sécurité et/ou de secours en fonction d'une évaluation des risques spécifiques à chaque chantier tenant compte notamment :

- des périodes d'exécution des travaux ;
- de la localisation des travaux : travaux souterrains, travaux intérieurs... ;
- de l'activité à réaliser : risques particuliers... ;
- des risques de perte d'alimentation de l'éclairage normal.



Le Plan de Sécurité et de Santé peut imposer la mise en œuvre d'un éclairage de sécurité et/ou de secours.

La réflexion relative à la mise en place de l'éclairage de sécurité et de l'éclairage de secours doit être réalisée de manière globale. Il est possible que certains luminaires soient utilisés de manière commune tant pour l'éclairage de sécurité que pour l'éclairage de secours, à condition que les objectifs de chacun soient atteints.

L'éclairage de sécurité et l'éclairage de secours doivent assurer les niveaux d'éclairement fixés par les normes citées ci-avant et doivent s'allumer automatiquement dès que l'éclairage artificiel normal fait défaut ou, éventuellement, peuvent s'additionner en permanence à l'éclairage artificiel normal.

Pour ce faire, il peut être fait usage de :

- blocs d'éclairage autonomes équipés d'une batterie intégrée ;
- luminaires raccordés à une alimentation alternative composée d'une ou plusieurs sources autonomes, telles que :
 - une batterie d'accumulateurs électriques ;
 - un raccordement au réseau public à basse tension, lorsque l'éclairage général est alimenté par le courant d'un transformateur statique raccordé au réseau à haute tension et installé dans l'établissement ou à proximité de celui-ci ;
 - un groupe électrogène.

L'éclairage de sécurité et l'éclairage de secours doivent être régulièrement vérifiés.

Cette vérification peut être réalisée, par exemple, par les tests suivants :

- test des blocs autonomes ;
- test des groupes électrogènes ;
- test des batteries.

L'entrepreneur/le prestataire de services remplace immédiatement tous les appareils défectueux.



3.1.1.4 Appareils de levage et engins de levage

3.1.1.4.1 Réglementation

Les dispositions du RGPT (Règlement Général pour la Protection du Travail) sont d'application :

- article 267-2 (définitions des appareils de levage) ;
- article 280 (mise en service des appareils de levage par un SECT) ;
- article 281 (périodicité des contrôles des appareils de levage).

Ces dispositions sont complétées dans le Code du bien-être au travail :

- titre 2 « Dispositions applicables à tous les équipements de travail » du livre IV du Code ;
- titre 4 « Equipements de travail servant au levage de charges » du livre IV du Code.

3.1.1.4.2 Contrôle des appareils et des engins de levage

Mise en service

L'entrepreneur/le prestataire de services doit faire examiner et essayer par un SECT (Service externe pour le contrôle technique sur les lieux de travail), avant la mise en service et après toute transformation de celui-ci de nature à modifier ses caractéristiques au point de vue de la sécurité de son emploi :

- tout ascenseur, monte-charge, ascenseur industriel, ascenseur de chantier et monte-matériaux ;
- tout autre appareil de levage destiné au transport de personnes ou prévu pour se déplacer ou déplacer des charges au-dessus ou à proximité d'emplacements pouvant être occupés par des personnes.

Le SECT rédige un procès-verbal attestant le maximum de charge autorisé, indiquant la date et le résultat des essais et vérification, et établissant que l'appareil peut fonctionner en toute sécurité.

Ce PV doit pouvoir être mis à la disposition du fonctionnaire dirigeant et du coordinateur sécurité et santé.

Tous les accessoires de levage (crochets, câbles, chaînes, élingues...) doivent porter le marquage « CE ». Ces accessoires ne doivent pas être mis en service par un SECT. Il suffit d'écrire la date de mise en service dans le registre des accessoires de levage pour déterminer les dates du contrôle périodique par un SECT.

Contrôle périodique

Les appareils de levage font l'objet, une fois par an, d'une visite détaillée et complète, effectuée par un SECT. Cette visite comporte notamment l'inspection de la charpente, des mécanismes et accessoires divers, des chemins de roulement et, en général, de tous les organes accessibles.

Les câbles, chaînes, crochets, tringles, poulies, palonniers, freins, limiteurs de course présentant un intérêt au point de vue de la sécurité seront visités au moins tous les 3 mois.

Le SECT dresse un rapport circonstancié de sa visite. Ce rapport doit être tenu à disposition du fonctionnaire dirigeant et du coordinateur sécurité et santé.

L'entrepreneur/le prestataire de services tient un registre des PV de contrôle.

Dispositions applicables aux équipements destinés pour le levage de charges adaptés pour le levage de personnes par l'utilisation d'accessoires

Les équipements destinés pour le levage de charges adaptés pour le levage de personnes par l'utilisation d'accessoires sont considérés comme appareils de levage. De ce fait, le contrôle avant mise en service et le contrôle périodique sont applicables à l'ensemble, équipement de travail et nacelle, et doivent couvrir les aspects concernant le transport de personnes.

3.1.1.4.3 Mesures de prévention en cas d'utilisation d'engins de levage

Cette liste est non exhaustive et doit être complétée le cas échéant par l'entrepreneur/le prestataire de services et/ou par le PSS.

Mesures de prévention générales à adopter lors de l'utilisation d'engins de levage dans les installations de la SNCB

Un plan de localisation des engins de levage avec indication des zones de giration sera soumis à l'approbation du fonctionnaire dirigeant et du coordinateur sécurité.

Un plan de levage et d'élingage précis sera fourni par l'entrepreneur/le prestataire de services lors des manipulations de pièces complexes, lourdes ou au-dessus de zones critiques.

Il sera soumis au coordinateur sécurité et communiqué aux différents opérateurs d'engins notamment en cas d'utilisation simultanée de plusieurs grues qui occupent des zones de travail communes.

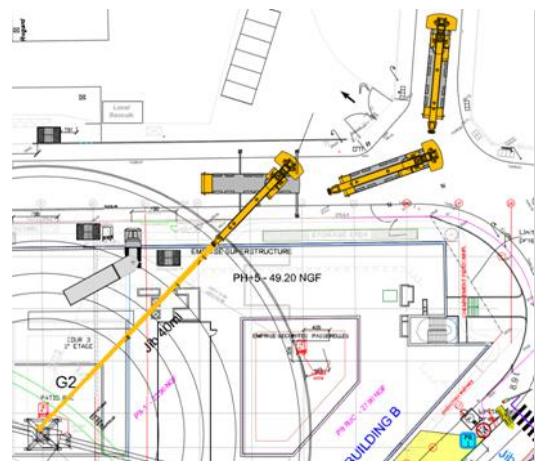


Figure 9 : Plan de localisation des engins de levage

L'accès de la cabine des grues de levage sera sécurisé pour éviter tout risque d'intrusion et d'utilisation abusive de l'engin en dehors des heures de travail.

Mesures de prévention particulières à adopter vis-à-vis des voyageurs

Il est strictement interdit de faire passer des charges au-dessus de zones piétonnes, voiries publiques, voiries diverses en service, zones de travail.



Figure 10 : Mesures de prévention liées à l'usage d'engins de levage

- Afin qu'aucune personne ne puisse se trouver dans la zone de levage des charges et ne se rende sous celles-ci, la zone de danger doit être balisée et signalée.
- L'opérateur de l'engin signale tout levage de charge à l'aide d'un signal sonore préalable et s'assure que les utilisateurs du quai se trouvent dans son champ de vision.
- Les charges sont maintenues jusqu'à leur stabilisation et fixation

Mesures de prévention particulière à adopter vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire et des caténaires

En cas de montage de grues à proximité de voies ferrées, une analyse des risques sera réalisée pour garantir que l'utilisation de l'engin de levage lors de l'exécution des travaux se fasse en toute sécurité, en tenant compte notamment de la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Les recommandations suivantes sont strictement d'application :

- Des grues ou appareils de levage ne peuvent jamais empiéter dans le gabarit ferroviaire sans la prise de mesures particulières conformes au chapitre 4 du présent fascicule. Certaines recommandations techniques sont également d'application et figurent sur le document intitulé « Mesures de sécurité lors des travaux des engins hors rail sans empiètement prévu » référencé WIT-1003 dernière version et rédigé par Infrabel.
- Pour empêcher la manutention dans le gabarit de la voie, un dispositif qui limite le cercle de giration de la grue pourra être imposé.
- Le guidage des charges est imposé sur les quais ; à cet effet, une communication efficace doit être mise en place entre le guideur des charges et l'opérateur de l'engin.
- La stabilité de la grue doit être garantie par une étude de stabilité.
- Il est strictement interdit de faire passer des charges au-dessus des voies ferrées en service.

Des mesures et autorisations spécifiques pourraient être données, en accord avec Infrabel, afin de permettre le survol des voies en service entre 2 mouvements ferroviaires.



Figure 11: Survol des charges interdit au-dessus des voies en service



Un double élingage doit être utilisé pour les manutentions autorisées au-dessus des voies en service.

- Les charges sont maintenues jusqu'à leur stabilisation et fixation.
- L'entrepreneur/le prestataire de service doit informer de manière précise et préalable à leurs tâches, les opérateurs d'engins sur les conditions de travail, notamment :
 - sur le maintien ou non des voies en service et conditions spécifiques de survol ;
 - sur le maintien ou non de la caténaire sous tension ;
 - sur les distances de sécurité à respecter autour des caténaires sous tension.
- Lors des interruptions de travail, la grue doit être mise en sécurité en position de repos.



3.1.1.5 Accès verticaux et équipements de travail en hauteur

3.1.1.5.1 Accès verticaux

L'entrepreneur/le prestataire de services doit, d'une part, prévoir des moyens adaptés pour l'accès aux différents niveaux de la construction et les travailleurs ont, d'autre part, l'obligation d'utiliser ces équipements adaptés.

Le choix du moyen de déplacement vertical est basé sur une analyse des risques tenant compte :

- des différences de niveau à franchir ;
- de la durée du chantier ;
- de la fréquence d'utilisation de ces moyens d'accès ;
- des charges à transporter via ces moyens d'accès.

Les moyens d'accès verticaux suivants seront mis en œuvre par ordre de priorité :

- ascenseur ;
- escalier définitif ;
- tour d'escaliers provisoire ;
- échafaudage avec trappes et échelles de circulation intérieure ;
- échelle ;
- technique sur cordes.

Le PSS peut imposer la mise en œuvre de moyens d'accès verticaux spécifiques.

3.1.1.5.2 Équipements de travail en hauteur

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

Échelles, escabeaux et marchepieds

Conformément au Code du bien-être au travail – Livre IV – Titre 5 – Chapitre II, l'utilisation d'échelles, d'escabeaux et de marchepieds comme poste de travail en hauteur est autorisée uniquement dans le cas où :

- l'utilisation d'autres équipements de travail plus sûrs ne se justifie pas en raison du faible niveau de risque
ET
- il s'agit de travaux de courte durée.

Echafaudages

L'utilisation d'un échafaudage (fixe ou roulant) doit être faite en respectant les prescriptions du Code du bien-être au travail – Livre IV – Titre 5 – Chapitre III (Dispositions spécifiques concernant l'utilisation des échafaudages), notamment l'intervention d'une personne compétente (au sens de l'article IV.5-7), responsable du montage, de la transformation, du démontage et du contrôle de l'échafaudage. Elle bénéficie d'une formation spéciale à cet égard.

Le montage, le démontage ou la transformation d'échafaudages peuvent uniquement être effectués par des personnes ayant bénéficié d'une formation spécifique à ce propos. Lors de l'exécution de ces travaux, ces personnes doivent avoir en leur possession les documents techniques tels que le mode d'emploi, la notice d'instruction ou le schéma de construction.

En outre, l'employeur veille à ce que ses travailleurs aient reçu une formation spéciale à l'utilisation et/ou au montage, au démontage ou la transformation des échafaudages en toute sécurité. Les travailleurs n'utilisent l'échafaudage qu'après accord de la personne compétente.



Figure 12 : Echafaudage mobile

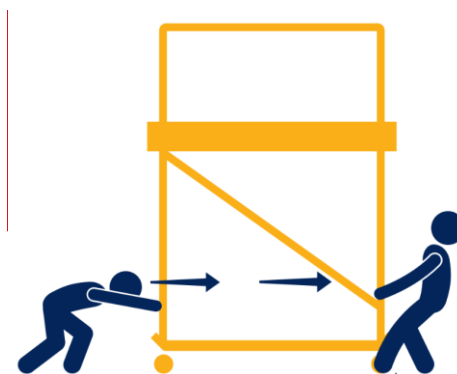


Figure 13 : Déplacement d'un échafaudage mobile

Avant de monter sur un échafaudage mobile, il faut s'assurer que ses roues sont bien bloquées.

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



Figure 14 : Nacelle à ciseaux

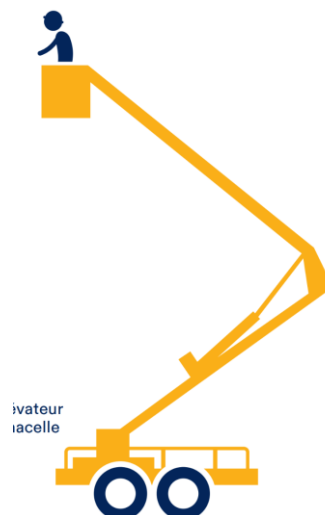


Figure 15 : Nacelle à bras articulés

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 le cas où l'employeur imposerait le port de ce harnais, les conditions suivantes doivent être intégralement et simultanément respectées :

- 1) Une formation spécifique doit être préalablement donnée pour chaque utilisateur.
- 2) La nacelle et le harnais doivent être en ordre de contrôle périodique (un intervalle de trois mois pour la nacelle et de douze mois pour le harnais).
- 3) L'état général du harnais et des éléments de la protection antichute doivent être vérifiés avant leur utilisation. Et les conditions d'utilisation prévues dans la notice d'utilisation du harnais doivent être respectées.
- 4) Au moins un point d'ancrage est prévu pour accrocher le harnais.
- 5) Avant l'utilisation, les sangles du harnais doivent être réglées correctement.
- 6) La longe est fixée à un point d'ancrage, jamais au garde-corps.
- 7) La longe du harnais doit être la plus courte possible, avec un maximum de 2 mètres.
- 8) Le tirant d'air doit être inférieur à la distance entre le point d'ancrage et le sol ou l'obstacle le plus proche.

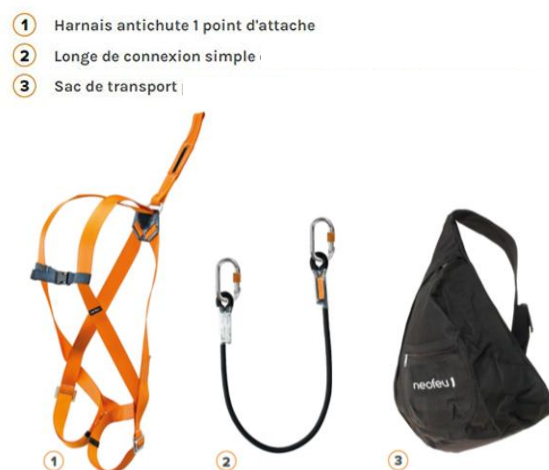


Figure 16 : Nacelle avec utilisation d'un harnais de sécurité

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

L'utilisation des nacelles élévatrices (à ciseaux ou à bras télescopiques ou 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

La manipulation et l'utilisation d'échelles à proximité d'une caténaire sous tension fait l'objet de mesures de sécurité spécifiques – voir chapitre 4 du présent document.

La mise en place d'un ascenseur, d'une tour d'escaliers, d'une nacelle élévatrice ou d'un échafaudage fixe à proximité d'une caténaire sous tension doit faire l'objet de mesures de sécurité spécifiques pour :

- éviter qu'un utilisateur ne puisse entrer accidentellement en contact avec toute pièce sous tension – Voir chapitre 4.
- prévenir le risque d'électrocution en cas de rupture accidentelle de la caténaire.

Ces mesures sont définies en collaboration avec Infrabel.

Echafaudage roulant

L'utilisation d'un échafaudage roulant (sur un quai) à proximité d'une caténaire sous tension est soumise aux conditions supplémentaires suivantes :

- L'entrepreneur/le prestataire de services doit obtenir l'accord de la SNCB pour et avant d'utiliser un tel échafaudage
- L'échafaudage doit être placé à plus de 3 mètres de la caténaire, sauf si des protections spécifiques sont installées ; le PSS les précisera le cas échéant.

Une attention particulière doit être apportée lors du déplacement de l'échafaudage.

Les dimensions des éléments constitutifs de l'échafaudage doivent respecter les normes européennes (EN 1004 et EN 12811).

L'échafaudage roulant doit être stable et correctement installé tenant compte notamment du revêtement de sol, avec des roues verrouillées.

3.1.1.6 Zones de stockage

Les aires de stockage des matériaux devront être :

- aménagées dans les zones réservées à chaque entreprise intervenant sur le chantier ;
- prévues de façon à ne pas entraver la circulation normale dans la zone et sur le chantier ;
- accessibles facilement par les moyens de manutention et les véhicules de transport ;
- signalisées ;
- clôturées selon les principes repris ci-dessus, au point relatif au « balisage ».

Les stockages des matériaux seront suffisamment stables et clairement séparés selon leur nature.

Le stockage de tout produit polluant pour l'environnement nécessite :

- l'utilisation de bacs de rétention de capacité suffisante ;
- le respect des principes de compatibilité de produits différents ;
- le respect de la réglementation ATEX et sur les produits hautement inflammables.



3.1.1.7 Plan d'installation de chantier

Si le PSS le prévoit, un plan d'installation du chantier doit être réalisé par l'entrepreneur/le prestataire de services après concertation de tous les intervenants.

Il doit contenir les renseignements suivants :

- les accès (et le sens de circulation) ;
- les accès devant être maintenus (accès pompier, accès aux installations devant rester en service...) ;
- les parkings ;
- les bâtiments et leur affectation ;
- les zones de stockage des divers matériaux ;
- les zones de stockage des produits dangereux ;
- les zones de tri et de stockage des déchets ;
- la localisation des moyens de manutention avec indication des zones de giration ;
- les moyens de lutte contre l'incendie ;
- les clôtures ;
- les installations électriques ;
- les installations sanitaires ;
- les réseaux de distribution d'eau et d'évacuation des eaux usées ;
- les moyens de communication.

3.1.2 Pre-job briefing et moments de concertation

À plusieurs moments, de la préparation à l'exécution des travaux, une concertation structurée est nécessaire entre toutes les parties concernées sur un site/lieu de travail au sein des installations de la SNCB.

L'objectif de ces moments de concertation est de s'assurer que toutes les parties concernées sont conscientes des activités qui se dérouleront sur le site, des risques qu'elles peuvent entraîner et des mesures de sécurité qui permettront d'éviter ou, si cela n'est pas possible, d'atténuer ces risques.



Figure 17 : Pre-job briefing

L'organisation de ces moments de concertation dépend, entre autres :

- de l'organisation des travaux (travaux réalisés par un seul entrepreneur ou par plusieurs entrepreneurs) ;
- du nombre d'équipes impliquées simultanément ou successivement dans l'exécution des travaux. Une attention particulière est nécessaire si plusieurs activités sont organisées simultanément ou consécutivement.

En fonction de la situation de travail, il existe plusieurs possibilités de moments de consultation :

3.1.2.1 Kick-off-meeting / réunion de lancement

Une réunion de lancement de chantier est prévue avant le début des travaux ; elle inclut un volet spécifique sur la sécurité et s'adresse à tous les acteurs impliqués : entrepreneurs, sous-traitants, coordinateur sécurité-santé (pour les chantiers où plusieurs entreprises interviennent), fonctionnaire dirigeant, etc.

Les principaux objectifs du volet consacré à la sécurité d'un kick-off / d'une réunion de lancement sont :

- exposer les risques spécifiques associés au chantier et partager les résultats des évaluations des risques effectuées avant travaux et s'assurer que tous les participants en ont pris connaissance ;
- expliquer les mesures de prévention et les procédures de sécurité ;
- présenter les équipements de protection nécessaires et les obligations de chaque travailleur à cet égard ;
- désigner les personnes responsables de la sécurité et préciser leurs attributions ;
- s'assurer que les travailleurs ont reçu les formations requises ;
- encourager une culture de la sécurité proactive et une maturité émotionnelle interdépendante, où chaque individu est conscient de l'importance de la sécurité et se sent responsable de sa propre sécurité et de celle des autres ;
- favoriser la communication et la collaboration concernant les risques et les incidents potentiels ;
- mettre en place des procédures d'urgence ;
- organiser des contrôles réguliers afin d'identifier les éventuelles non-conformités ;
- assurer le suivi des actions correctives pour remédier aux problèmes de sécurité identifiés.

L'entrepreneur/le prestataire de services a l'obligation d'assister à cette réunion et s'assure que tous ses sous-traitants et employés-clés y participent.



3.1.2.2 Réunion de coordination

Cette réunion est organisée par le fonctionnaire dirigeant et/ou le coordinateur de sécurité et santé pendant la réalisation des travaux de construction avec tous les responsables des parties concernées (la SNCB et les entrepreneurs/prestataires de services).

3.1.2.3 Briefing par la ligne hiérarchique

Il s'agit d'une concertation organisée par le responsable de l'équipe qui a participé à la réunion de coordination et ses chefs de chantier.

3.1.2.4 Pre-job briefing

Chaque chef de chantier avec son équipe (et éventuellement avec le personnel des sous-traitants qui se joignent à cette équipe).

3.1.2.5 Concertation

Avant le début des travaux/prestations et la confirmation de l'application effective des mesures de sécurité : entre le chef de chantier SNCB, responsable/intervenant lors de l'application des mesures de sécurité, et le chef de chantier de l'entrepreneur.

L'entrepreneur/le prestataire de services doit veiller à ce que ses propres travailleurs mais aussi ses sous-traitants et autres préposés et le cas échéant leurs travailleurs, s'engagent à appliquer ces temps de concertation.

3.2 Risques particuliers et mesures de prévention

3.2.1 Risques causés par et envers l'environnement

3.2.1.1 Risques causés par le milieu ferroviaire

Le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises présente des risques engendrés essentiellement par les installations électriques (force motrice par ex.) et par le mouvement des véhicules ferroviaires. Des risques peuvent également résulter de l'utilisation de matériel roulant par l'entrepreneur/le prestataire de services comme moyens d'exécution.

Ces risques et les mesures de prévention à appliquer sont décrits dans le chapitre 4 du présent document.

3.2.1.2 Découverte de munitions de guerre non-explosées

3.2.1.2.1 Introduction

Au siècle dernier, la Belgique a été fréquemment bombardée au cours des Première et Deuxième Guerres Mondiales.

Un dixième des munitions n'a pas explosé et a disparu dans le sol, souvent sans laisser de trace. La présence de restes de bombes et/ou d'explosifs est très probable.



Figure 18 : Munition de guerre non-explosée

Ce risque est bien présent dans les environnements de gares et de voies ferrées notamment lors de travaux de terrassement et de déblaiement, mais également lors d'enfoncement de pieux et d'essais de sol en profondeur.

Lorsque le risque de rencontrer des bombes et/ou d'explosifs est présent, le plan de sécurité et de santé en précise le niveau et définit les mesures de prévention que l'entrepreneur/le prestataire de services doit prendre.

Lors de toutes ces activités, une bonne communication est capitale.

3.2.1.2.2 Comment réagir face à la présence ou à une suspicion de présence de munitions de guerre non explosées et quelles actions entreprendre ?

- Ne pas poursuivre la manipulation des munitions ;
- Cesser immédiatement le travail sur le site ;
- Se mettre immédiatement à l'abri et informer oralement les travailleurs à proximité ;
- Avertir le SOC : 02/525.25.25 ou 0800/30.230 ;
- Informer immédiatement le surveillant de chantier B-ST et le fonctionnaire dirigeant, le Site Manager et/ou le responsable du chantier ;
- Évacuer le site perpendiculairement à la direction du vent si une odeur ou fumée particulière est perceptible
- Retenir l'emplacement exact de l'engin découvert ;
- Avertir tous les membres du personnel et les éventuels tiers présents sur le chantier ;
- Fermer l'accès à l'endroit de la découverte ;
- Attendre l'arrivée de la police et/ou des services d'aide.

3.2.1.3 Exposition aux particules d'amiante

3.2.1.3.1 Généralités



De l'amianté peut encore se rencontrer à la SNCB comme éléments constitutifs de certains bâtiments construits avant les années 1990. On peut le retrouver sous différentes formes dans des panneaux, dans des revêtements de toiture (plaques ondulées ou ardoises artificielles), comme isolant autour de conduites de chauffage, dans des tuyaux enterrés, des conduits de cheminée, dans des protections incendie...



Figure 19 : Amiante-ciment en toiture



Figure 20 : Plâtre amianté dans l'isolation thermique de conduites



Figure 21 : Amiante-ciment dans les canalisations



Figure 22 : Amiante-ciment dans les cheminées

Vu la toxicité des fibres d'amianté, les matériaux en contenant sont éliminés lors de la démolition ou de la rénovation des bâtiments concernés.

3.2.1.3.2 Réglementations applicables

Réglementation fédérale relative au Bien-être au travail

La réglementation applicable en matière d'amianté est le Titre 3 (Amianté) du Livre VI (Agents chimiques, cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques) du Code du bien-être au travail.

Réglementation environnementale bruxelloise

Les principaux textes réglementaires en vigueur sur le territoire de la Région bruxelloise sont :

1. l'ordonnance du 05/06/1997 relative aux permis d'environnement ;
2. l'AGRBC du 04/03/1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, le libellé de la rubrique 27, tel que modifiée par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 mai 2001 relatif aux conditions applicables aux chantiers de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amianté et aux chantiers d'encapsulation de l'amianté ;
3. l'AGRBC du 10/04/2008 relatif aux conditions applicables aux chantiers d'enlèvement et d'encapsulation d'amianté ;
4. l'AR du 28/06/2009 (version Région bruxelloise) relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives.



Réglementation environnementale wallonne

Les principaux textes réglementaires en vigueur sur le territoire de la Région wallonne sont :

1. l'AERW du 09/04/1992 relatif aux déchets dangereux ;
2. le décret du 11/03/1999 relatif au permis d'environnement ;
3. l'AGW du 04/07/2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol ;
4. l'AGW du 17/07/2003 déterminant les conditions sectorielles relatives aux chantiers d'enlèvement et de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante et aux chantiers d'encapsulation de l'amiante et les conditions intégrales relatives à certains chantiers d'enlèvement et de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante et aux chantiers d'encapsulation de l'amiante ;
5. l'AR du 28/06/2009 (version Région wallonne) relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives.

Réglementation environnementale flamande

Les principaux textes réglementaires en vigueur sur le territoire de la Région flamande sont :

1. le DABM¹ : Décret du 05/04/1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement ;
2. le VLAREM II² : Arrêté du Gouvernement flamand du 01/06/1995 relatif aux dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène et d'environnement ;
3. le Décret Matériaux³ : Décret du 23/12/2011 relatif à la gestion durable de cycles de matériaux et de déchets ;
4. le VLAREMA⁴ : Arrêté du gouvernement flamand du 17/02/2012 fixant le règlement flamand relatif à la gestion durable de cycles de matériaux et de déchets ;
5. le VLAREBO⁵ : Arrêté du Gouvernement flamand du 14/12/2007 fixant le règlement flamand relatif à l'assainissement du sol et à la protection du sol ;
6. l'AR du 28/06/2009 (version Région flamande) relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives.

3.2.1.3.3 Informations et mesures de prévention préalables

Avant de réaliser les activités, il incombe à l'entrepreneur/le prestataire de services, conformément à l'article VI.3-10, § 1er du Code du bien-être au travail, de :

- consulter (la partie pertinente de) l'inventaire amiante, ainsi que la partie du PSS traitant des risques d'exposition à l'amiante. Une copie de ces documents est jointe au présent cahier des charges, ou lui a été fournie par le fonctionnaire dirigeant. Dans le cas contraire, il appartient à l'entrepreneur/le prestataire de services de les solliciter auprès de la SNCB
- informer ses propres travailleurs, ainsi que toutes les personnes se trouvant à proximité de la zone de travaux, des risques d'exposition aux particules d'amiante lors de l'exécution des travaux,

¹ DABM : Decreet van 05/04/1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid

² VLAREM II : Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne

³ Materialendecreet : Decreet van 23/12/2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen

⁴ VLAREMA : Besluit van 17 februari 2012 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen

⁵ VLAREBO : Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming, gehouden door het besluit van de Vlaamse regering van 14 december 2007,



- prendre les mesures de prévention nécessaires afin d'éviter que ses propres travailleurs, ainsi que toutes les personnes se trouvant à proximité de ces travaux, soient exposés à l'amiante lors de l'exécution des travaux,
- transmettre immédiatement une copie (de la partie pertinente) de cet inventaire aux autres employeurs impliqués (sous-traitants...), afin que ceux-ci puissent également informer leurs propres travailleurs et prendre les mesures de préventions nécessaires.

Lorsqu'au cours de travaux, l'entrepreneur/le prestataire de services constate la présence de matériaux qu'il soupçonne contenir de l'amiante et qui n'ont pas été mentionnés dans la copie de (la partie pertinente de) l'inventaire amiante qui lui a été transmise, il en informe immédiatement le fonctionnaire dirigeant pour que celui-ci puisse prendre les mesures nécessaires, notamment faire procéder à une analyse des matériaux suspects en question.

L'amiante faisant partie des déchets considérés comme dangereux pour l'environnement, les chantiers où sont effectués des travaux d'enlèvement, de décontamination ou d'encapsulation d'amiante, de démolition ou d'autres travaux pouvant entraîner la production de déchets d'amiante, nécessitent une autorisation environnementale dans la majorité des cas.

Comme la protection de l'environnement et la gestion des déchets font partie des compétences régionales, l'entrepreneur/le prestataire de services respectera la réglementation en vigueur dans la Région sur le territoire de laquelle les travaux sont effectués. Hormis ce qui est spécifiquement repris dans le cahier des charges, les autorisations environnementales imposées par les autorités régionales (permis, autorisations...) auront été préalablement obtenues par la SNCB. Il appartiendra alors à l'entrepreneur/le prestataire de services de réclamer ces autorisations au fonctionnaire dirigeant avant de débiter le chantier.

3.2.1.3.4 Mesures techniques de prévention en cas de démolition et d'enlèvement d'amiante

Lorsqu'il exécute des travaux de démolition et d'enlèvement d'amiante ou de matériaux contenant de l'amiante, sauf en cas d'application de la technique dite des « traitements sporadiques » (Art. VI.3-40 du Code), l'entrepreneur/le prestataire de services prend les mesures techniques de prévention reprises au Chapitre X du Livre VI, Titre 3 du Code.

En cas d'application de la méthode d'enlèvement d'amiante dite des « traitements simples » dans des espaces fermés (**à l'intérieur d'un bâtiment**), visée à l'article VI.3-54 du Code, l'entrepreneur/le prestataire de services fera procéder à des mesurages du taux de fibres dans l'air, dont question au Chapitre VI du Livre VI, Titre 3 du Code, un premier (de référence) avant le début des travaux, les suivants chaque jour pendant le démontage. La concentration de fibres d'amiante dans l'air ne pourra en aucun cas dépasser 0,01 fibre par cm³ d'air.

Cette concentration limite sera abaissée à 0,001 fibre par cm³ d'air, voire à une autre valeur que la SNCB fixerait contractuellement, dans le cas où des locaux, faisant l'objet des travaux de désamiantage, seraient maintenus à des membres du personnel de la SNCB ou à des clients de la SNCB. Cette détection fine ne peut être réalisée qu'à l'aide d'un microscope électronique. Le cahier spécial des charges et/ou le PSS précise(nt) les modalités d'exécution des essais.

En cas de dépassement de la valeur limite, l'entrepreneur/le prestataire de services prend les mesures décrites dans le plan d'urgence applicable au chantier.

A défaut d'un plan d'urgence, les actions essentielles à entreprendre sont les suivantes :

- Avertir sans délai le fonctionnaire dirigeant ou un représentant de la SNCB, ainsi que le service de prévention et les autorités compétentes, et engager une concertation proactive avec ces acteurs ;
- Arrêter immédiatement les travaux (de désamiantage) dans la zone concernée et dans les zones susceptibles d'être contaminées ;
- Evacuer les personnes présentes dans la zone contaminée et dans les zones à risque, et les mettre en sécurité ;
- Décontaminer les personnes ayant été exposées à l'amiante avant de quitter la zone ;



- Isoler la zone contaminée pour empêcher la dispersion des fibres d'amiante vers les autres parties du bâtiment ;
- Evaluer rapidement la situation pour déterminer l'étendue de la contamination et identifier les mesures correctives à mettre en œuvre ;
- En fonction des nécessités, équiper le personnel présent sur le chantier de l'ensemble des EPI correctes et le former aux gestes barrières ;
- Réaliser une nouvelle analyse de l'air pour confirmer les résultats initiaux et évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre.

3.2.1.3.5 Documents à remettre au fonctionnaire dirigeant

Au cours ou au plus tard à la fin des travaux de désamiantage dans des (parties de) bâtiments concerné(e)s par l'amiante, l'entrepreneur/le prestataire de services remettra les (une copie des) documents suivants (liste non exhaustive) au fonctionnaire dirigeant :

Documents exigés par le Contrôle du Bien-Etre du SPF ETCS

1. les rapports relatifs aux mesurages de la concentration en fibres d'amiante dans l'air sur le lieu de travail, dont question à l'article VI.3-62 ;
2. la notification faite à la direction locale CBE, dont question à l'article VI.3-27 ;
3. le plan de travail, dont question à l'article VI.3-43 et, le cas échéant, à l'article VI.3-51 ;
4. une notification de la technique choisie pour l'enlèvement de l'amiante, dont question à l'article VI.3-53 ;
5. les notifications du dépassement de la concentration de 0,01 fibre par cm³ d'air ambiant, dont question à l'article VI.3-59 ;
6. le registre de chantier, dont question à l'article VI.3-65 ;

Documents complémentaires réclamés en Région bruxelloise :

1. l'inventaire amiante, rédigé suivant le modèle de formulaire spécifique à la Région bruxelloise, repris en annexe 1 de l'AGRBC du 10/04/2008, dont question aux articles 3 et 4 de l'AGRBC du 10/04/2008 ;
2. toute notification du début des travaux ou de chaque phase de travail (pour les chantiers d'une durée de plus de 3 mois), dont question à l'article 9 du même arrêté ;
3. le rapport du test de fumée, réalisé en cas d'enlèvement d'amiante ou d'encapsulation en zone fermée hermétiquement, dont question à l'article 10 ;
4. toute notification d'une modification du plan de travail, dont question à l'article 11, §1er ;
5. toute demande d'extension du permis d'environnement de classe 1.B, dont question à l'article 11, §2 ;
6. toute demande de déclaration d'environnement de classe 1.C, dont question à l'article 11, §3 ;
7. toute demande de nouveau permis d'environnement de classe 1.B, dont question à l'article 11, §§2 et 3 ;
8. toute notification d'un dépassement des valeurs limites, dont question à l'article 13 ;
9. le registre de chantier complet, c'est-à-dire comportant tous les documents énumérés à l'article 14, au §2 ou au §3, selon le cas ;
10. tous les documents énumérés à l'article 15, dans le paragraphe correspondant à la classe du chantier ;
11. l'attestation délivrée par l'enleveur d'amiante, dont question à l'article 32 ;
12. tous les récépissés remis par un collecteur agréé, dont question à l'article 37 ;



Documents complémentaires réclamés en Région wallonne :

1. la notification du début des travaux d'enlèvement ou d'encapsulation d'amiante, dont question à l'article 23 de l'AGW du 17/07/20036 ;
2. le PV du test fumigène, en cas d'enlèvement d'amiante ou d'encapsulation en zone confinée globale, dont question à l'article 24 ;
3. les notifications de dépassement des valeurs critiques, dont question à l'article 27 ;
4. le dossier administratif mis à jour contenant les documents énumérés à l'article 28 ;
5. les documents à envoyer au fonctionnaire technique après la fin des travaux, énumérés à l'article 29 ;
6. Les récépissés des déchets dangereux remis par un transporteur ou un collecteur agréé, dont question à l'article 31 ;
7. le rapport d'auto-contrôle, reprenant les informations ou documents et documents à transmettre aux fonctionnaires techniques du SPW, dont question à l'article 32.

Documents complémentaires réclamés en Région flamande

1. l'inventaire amiante, dont le contenu est précisé à l'article 33/10 du Décret Matériaux ;
2. le certificat d'inventaire amiante⁷, dont question à l'article 33/10 du Décret Matériaux ;
3. le plan de suivi de démolition éventuel, dont question à l'article 4.3.3 du VLAREMA ;
4. la copie de tous les récépissés de dépôt des déchets évacués, dont question à l'article 4.3.3, § 3 du VLAREMA ;
5. l'attestation de démolition, dont question à l'article 4.3.5, §3 du VLAREMA.

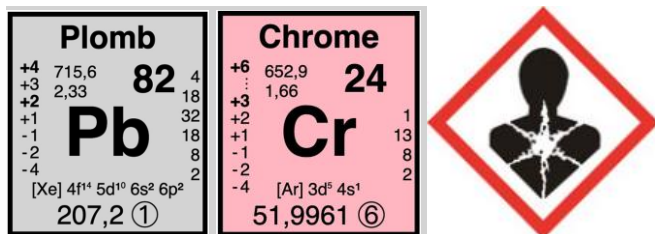
⁶ Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 déterminant les conditions sectorielles relatives aux chantiers d'enlèvement et de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante et aux chantiers d'encapsulation de l'amiante et les conditions intégrales relatives à certains chantiers d'enlèvement et de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante et aux chantiers d'encapsulation de l'amiante.

⁷ het asbestinventarisatattest (kortweg het "asbestattest")

3.2.1.4 Expositions aux particules de plomb et Chrome

3.2.1.4.1 Généralités

A la SNCB, du plomb et du chrome peuvent encore se rencontrer dans les anciennes peintures des menuiseries extérieures et des structures métalliques, notamment présentes sur les quais.



Le **plomb** présente une toxicité aigüe lorsqu'il est absorbé par :

- ingestion de poussières dues aux ponçage de la peinture au plomb lors d'une rénovation
- inhalation de poussières ou des vapeurs dues au décapage des peintures au plomb provoquant une irritation des muqueuses respiratoires ;
- contact cutané.

Le **chrome VI** (ou chrome-6 ou chrome hexavalent), est la forme du chrome la plus dangereuse pour la santé humaine.

Ce composé est ajouté aux vernis ou aux peintures pour améliorer leur résistance à la corrosion, ainsi que pour produire de l'acier inoxydable ou autres alliages spéciaux. Le traitement de peintures contenant du chrome VI, la découpe ou le soudage d'acier inoxydable peuvent entraîner la libération de cette substance dangereuse pour la santé humaine.

Les composés chromés sont absorbés par :

- ingestion,
- inhalation :
 - irritation des voies respiratoires, bronchite, asthme, cancer des poumons,
 - principalement lors de travaux de meulage et de ponçage de matériaux revêtus de chrome (acier inoxydable, acier galvanisé et acier à haute teneur en carbone).
- contact cutané :
 - eczéma allergique,
 - brûlures sévères de la peau.

3.2.1.4.2 Réglementation applicable

Le plomb et le chrome VI sont concernés par le Code du bien-être au travail, plus particulièrement :

- Livre Ier, titre 4. Mesures relatives à la surveillance de la santé des travailleurs.
- Livre VI (Agents chimiques, cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques et agents possédant des propriétés perturbant le système endocrinien) :
 - Titre 1. Agents chimiques
 - Titre 2. Agents CMR (cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques) et agents possédant des propriétés perturbant le système endocrinien

Le plomb et le chrome VI sont classés dans la catégorie des agents CMR (cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques), vu leurs propriétés essentiellement cancérigènes. Le plomb est repris à l'Annexe VI.2-3 (« liste non nominative de substances, mélanges et procédés visés à l'article VI.2-1, alinéa 3 »). Le chrome VI est repris à l'annexe VI.2-2 (« liste des procédés au cours desquels une substance ou un mélange se dégage »).



3.2.1.4.3 Valeurs limites et fréquences de dépistage

Les valeurs limites sont reprises dans les annexes suivantes du Code :

- Annexe VI.1-1 : Valeurs limites d'exposition professionnelle ;
- Annexe VI.1-2 : Valeurs limites biologiques contraignantes et mesures de la surveillance de la santé.

Les fréquences de dépistage sont reprises à l'annexe VI.1-4 (techniques de dépistage), plus précisément dans les listes suivantes :

- Liste I (liste des agents chimiques pouvant provoquer des intoxications) ;
- Liste II (liste des agents chimiques pouvant provoquer des affections de la peau)

3.2.1.4.4 Mesures de prévention

Dans le cas où le travail à réaliser est susceptible de présenter une exposition au plomb et/ou au chrome VI, l'entrepreneur/le prestataire de services prend les mesures de prévention nécessaires pour assurer la sécurité et la santé de ses travailleurs, ainsi que de ses sous-traitants, conformément aux principes généraux de prévention décrits à l'article 5 de la loi du 04/08/1996 sur le bien-être et au Code du bien-être au travail.

L'entrepreneur/le prestataire de service prend également toutes les mesures nécessaires pour limiter la diffusion de poussières contenant du plomb et/ou du chrome dans les zones fréquentées par du personnel SNCB et/ou des voyageurs.

Le PSS précise les mesures de prévention complémentaires à prendre.

3.2.1.4.5 Gestion des déchets contenant du plomb ou du chrome VI

Afin de respecter les réglementations environnementales (régionales) en vigueur pour le traitement des déchets dangereux, l'entrepreneur/le prestataire de services prendra les mesures nécessaires pour :

- protéger le sol avec une bâche étanche lors d'opérations produisant de la poussière contenant du plomb ou du chrome VI ;
- mettre en place un auvent au-dessus de la zone de travail, pour éviter que des poussières contenant du plomb ou du chrome VI ne soient emportées par l'eau pluviale ;
- organiser une collecte sélective des déchets contenant du plomb ou du chrome VI, pour éviter de les mélanger avec d'autres déchets. Pour cela, il convient de :
 - utiliser des sacs étanches ou des bidons fermés, avec un étiquetage indiquant l'origine et la nature des déchets. (Exemples : poussières de peintures contenant du plomb, équipements de protection individuelle souillés par le plomb) ;
 - diriger ces déchets vers les centres de stockage ou les centres de traitement appropriés, en fonction de la réglementation environnementale en vigueur.

3.2.1.5 Présence de voyageurs

3.2.1.5.1 Risques et mesures de prévention

Le maintien en service de la gare et de ses dépendances (quais, parking, esplanade, ...) pendant l'exécution des activités peut engendrer les risques suivants pour les voyageurs (liste non exhaustive) :

- le risque de chute ou de trébuchement suite à :
 - des surfaces de circulations encombrées par des matériaux stockés ou en cours de démantèlement,
 - des surfaces de circulations accidentées,
 - une réduction des zones de passage pour les voyageurs ;
- le risque de blessures suite à :
 - des matériaux qui dépassent des zones de stockages,
 - de l'outillage ou des machines laissées dans les surfaces de circulation ;
- le risque de se retrouver dans la zone dangereuse suite à une réduction des zones de passage qui rendent difficile le respect de la distance de sécurité ;
- le risque d'être incommodé par les poussières générées par les travaux ;
- le risque de ne pas entendre les messages audio de la gare à cause du bruit généré par le chantier. Cela peut provoquer un mouvement de foule dangereux si tous les voyageurs venaient à se déplacer précipitamment au même moment ;
- le risque d'encombrement pour les voyageurs pour monter ou pour descendre d'un train suite à une réduction des zones de passage.

Lorsque des activités sont effectuées dans des zones où des voyageurs peuvent être présents, l'entrepreneur/le prestataire de services met en place des mesures de sécurité appropriées.

Il s'agit, dans le chef de l'entrepreneur/du prestataire de services, notamment de :

- mettre en place, avec le plus grand soin, une signalisation du chantier et de veiller à ce qu'elle soit maintenue, pendant toute la durée des travaux, dans un état de propreté tel qu'elle reste identifiable et lisible par les voyageurs (voir le § 3.1.1.1 concernant le « balisage ») ;
- canaliser les flux de voyageurs de façon à éviter les zones des activités à l'aide de barrières, de panneaux directionnels pour orienter les voyageurs vers des chemins alternatifs (voir le § 3.1.1.1 concernant le « balisage ») ;
- baliser ou clôturer la zone d'intervention en fonction de sa taille et du type d'intervention, voire bâcher la clôture notamment en tenant compte du gabarit de la voie et du maintien de l'accès aux quais lors des activités sur les quais (voir le § 3.1.1.1 concernant le « balisage ») ;



Figure 23 : Signalisation de chantier

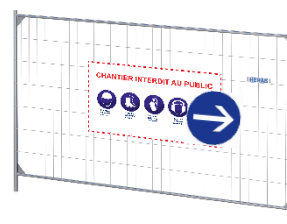


Figure 24 : Canalisation des voyageurs



Figure 25 : Balisage d'une zone d'intervention

- assurer un éclairage d'au moins 50 lux au sol, sans éblouissement (voir le § 3.1.1.1 concernant le « balisage ») ;



Figure 26 : Eclairage de chantier minimal

- mettre en place des horaires de travaux adaptés pour réduire les perturbations aux heures de pointe à la circulation des voyageurs ;



Figure 27 : Travaux en dehors des heures de pointes

- mettre en place une coordination étroite avec le fonctionnaire dirigeant afin d'assurer la sécurité des voyageurs ; dans ce but, lui soumettre :
 - une analyse des risques spécifiques préalablement aux interventions
 - le plan d'aménagement du chantier
 - le plan de la signalisation (emplacement précis de la signalétique, des accès publics et des déviations) ; il devra être annexé au plan d'aménagement de chantier et sera mis à jour en fonction de l'évolution du chantier et de son phasage ;
- éviter les activités bruyantes en heure de pointe afin de ne pas rendre les messages audio inaudibles pour les voyageurs ;

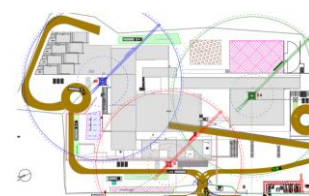


Figure 28 : Plan d'aménagement de chantier



Figure 29 : Activités bruyantes

Le choix des mesures doit être soumis au fonctionnaire dirigeant et au CSSR pour accord.

3.2.1.5.2 Cheminements – accès provisoires pour les voyageurs

S'il est nécessaire de mettre en place des déviations ou des cheminements provisoires pour garantir le maintien des activités de gare en service, l'entrepreneur/le prestataire de services soumet le plan de ces cheminements au coordinateur sécurité et santé et au Site Manager. Une attention particulière sera portée aux personnes à mobilité réduite.

Le cheminement sera sécurisé par des éléments rigides, conformément au point ci-dessus concernant « Barrières / clôtures de chantier », parfaitement stables et détectables par des personnes malvoyantes (voir le § 3.1.1.1 concernant le « balisage »)

Le cheminement sera constitué de surfaces planes, non accidentées et ne comprenant pas d'obstacles pour les voyageurs. Ces accès seront entretenus et adaptés en cours de chantier.



Figure 30 : Barrières détectables par des personnes malvoyantes

L'entrepreneur/le prestataire de services installera un éclairage temporaire de minimum 50 Lx au niveau du sol, sans éblouissement, et qui couvrira tout le cheminement sans créer de zone d'insécurité. Il veillera au nettoyage des zones accessibles au public, à la ventilation des lieux mais également à la protection contre la poussière.

Critères particuliers :

- rampes provisoires :
 - pourcentage d'inclinaison maximal : 7 %,
 - longueur minimale de palier : 1m50,
 - paliers tous les 10 m ;
- escaliers provisoires :
 - hauteur de contremarche nette maximale : 18 cm,
 - longueur de marche maximale : 27 cm ;
- éclairage minimal suivant normes ;
- ascenseurs accessibles et en service.

3.2.1.6 Transport de substances dangereuses

Des opérateurs ferroviaires transportent des substances dangereuses par trains. Il peut s'agir de matières inflammables, toxiques, explosives, radioactives, corrosives, infectieuses, dangereuses pour l'environnement... Tous les véhicules transportant de telles marchandises doivent être munis de la signalisation de danger prévue par le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (R.I.D.).

Cette signalisation prend la forme :

- Soit d'un panneau rectangulaire orange, attaché sur le véhicule, divisé en deux zones horizontales. Ex :

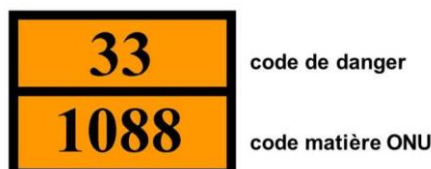


Figure 31 : Substances dangereuses - Rectangle orange

- Soit d'un panneau en forme de losange portant un numéro ou un symbole. Ex :



Figure 32 : Substances dangereuses - losanges

En cas d'accident ou d'incident impliquant des substances dangereuses, il convient de respecter la procédure décrite au § 3.3.1.

À titre d'information : un livret de dangers électronique d'Infrabel est disponible dans l'App Store et sur Google Play sous le nom de RID Infrabel. Cette application contient un résumé des informations importantes sur la réglementation RID ainsi que les principales recommandations en cas d'incident/accident avec marchandises dangereuses.



3.2.1.7 Impétrants

3.2.1.7.1 Clauses générales relatives aux dangers

L'attention des entrepreneurs/prestataires de services est tout particulièrement attirée sur la présence de câbles et conduites existants dans les installations de la SNCB / d'Infrabel lors des activités à proximité de ces câbles et conduites existants.

Les prescriptions reprises dans le présent article portent sur la protection et le maintien de câbles, égouts, conduites et lignes aériennes de conduites appartenant aussi bien aux installations de la SNCB et d'Infrabel que de conduites appartenant à des tiers, sociétés d'utilité publique et autres.

Il s'agit essentiellement des conduites suivantes, tant aériennes que souterraines, telles que notamment :

- conduites d'égout ;
- conduites d'eau ;
- conduites de gaz ;
- conduites à haute tension ;
- conduites à basse tension ;
- câbles à fibres optiques ;
- téléphonie et câbles ICT ;
- télédistribution ;

Les câbles se situent partiellement dans des caniveaux, d'autres dans des gaines de protection ou sont enfouis sans protection. Ils sont considérés comme étant en permanence sous tension. Les câbles et conduites des installations de la SNCB/d'Infrabel sont reproduits sur les plans d'adjudication ou sont consultables auprès du fonctionnaire dirigeant.

3.2.1.7.2 Identification des impétrants aériens et souterrains

Prescriptions générales

L'entrepreneur/le prestataire de services doit :

- consulter les plans d'adjudication et les bases de données spécifiques (CICC, KLIP) pour connaître la localisation des câbles et conduites ;
- solliciter des plans détaillés auprès des autorités compétentes pour les travaux en Région flamande ;
- prévoir des tranchées de reconnaissance pour localiser précisément les installations souterraines, les plans étant schématiques ;
- prendre en compte la difficulté des travaux liés à la présence de ces infrastructures, notamment en termes de planning et de techniques de réalisation ;
- assurer la protection et la maintenance des câbles et conduites pendant toute la durée des travaux ;
- se coordonner avec les sociétés gestionnaires des réseaux pour définir les modalités de protection, de déplacement ou de débranchement des câbles et conduites ;
- prévenir ces sociétés au moins 14 jours à l'avance de toute intervention ;
- en tant que responsable de la bonne exécution des travaux, prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter tout dommage aux installations existantes ;
- procéder au marquage et au repérage préalable sur site avant travaux d'excavation ;
- prévoir un contact préalable avec le gestionnaire responsable des conduites de gaz avant le marquage et repérage sur le site.

D'éventuelles autres mesures complémentaires ou indications peuvent figurer dans le PSS à ce sujet.



Dégâts aux impétrants

Lors de tout endommagement aux conduites, l'entrepreneur/le prestataire de services doit immédiatement avertir la société concernée et le fonctionnaire dirigeant, ainsi que la police et/ou les pompiers selon les circonstances. Il coordonnera les réparations avec les sociétés concernées et agira rapidement pour limiter les conséquences du dommage.



3.2.2 Risques causés par les activités de chantier

3.2.2.1 Prévention des incendies

3.2.2.1.1 Réglementation

Les recommandations générales en matière de sécurité incendie durant la phase de construction concernent les chemins d'évacuation et les issues de secours ainsi que la nécessité d'installer des équipements de détection ou de lutte contre l'incendie. Si le bâtiment est occupé et que des travaux de rénovation sont prévus, il convient de respecter le Code du Bien-Etre au Travail et plus particulièrement le Livre 3 (titres 3/4/5) dédié à la prévention incendie sur les lieux de travail, risques d'explosion et de dépôts de stockage de liquides inflammables. L'entrepreneur/le prestataire de services doit réaliser une analyse de risques avant d'intervenir sur le chantier.

Des recommandations complémentaires doivent être prises dans deux catégories, à savoir :

- les mesures préventives visant à empêcher un début d'incendie;
- les mesures réactives à entreprendre pour évacuer rapidement les occupants, atténuer les effets nuisibles de l'incendie et faciliter l'intervention des pompiers.

Il convient d'évaluer les moyens d'intervention et de définir des procédures à suivre lorsqu'un sinistre se déclare. Il faut veiller, par exemple, à prévoir des extincteurs mobiles en suffisance et, idéalement, à mettre en service les hydrants (bouches ou poteaux incendie) au fur et à mesure de la réalisation des étages.

De plus, un plan d'évacuation indiquant les chemins d'évacuation et leur signalisation sont d'une importance capitale pour assurer l'évacuation des ouvriers présents sur le chantier.

Enfin, des échanges avec les pompiers avant et pendant les travaux permettent de garantir un accès aussi direct que possible au site et à l'ouvrage en travaux ainsi qu'une intervention efficace. Ces mesures sont généralement rassemblées dans le plan de sécurité et santé ou la consigne incendie.

3.2.2.1.2 Directive de prévention incendie

L'entrepreneur/le prestataire de services intervenant dans les installations de la SNCB doit être conscient des risques d'incendie spécifiques liés à son environnement de travail.

La prévention des incendies repose sur la maîtrise de trois facteurs clés : le combustible, le comburant et la source d'inflammation. Le triangle du feu doit impérativement être maintenu déséquilibré pour prévenir tout risque.

En cas d'incendie, il est essentiel de limiter sa propagation en agissant sur ces trois éléments.

Gestion des combustibles

- Utiliser des matériaux incombustibles ou à faible inflammabilité.
- Limiter les quantités de produits combustibles sur site et les stocker dans des zones sécurisées, éloignées des sources de chaleur.
- Ventiler mécaniquement les locaux de stockage et gérer les déchets combustibles.
- Manipuler avec précaution les matières inflammables et explosives (pictogrammes indiquant une flamme ou une explosion).
- Veiller à ce que les bonbonnes de gaz et récipients ne soient jamais exposés à la chaleur, au soleil, ou à des objets incandescents.



Gestion des comburants

- Encadrer et limiter les opérations impliquant des produits comburants.
- Si nécessaire, réduire la teneur en oxygène de l'air en utilisant un gaz inerte, tout en prenant des précautions contre le risque d'asphyxie.

Prévention des sources d'inflammation

- Interdiction stricte de fumer en dehors des zones dédiées.
- Ne pas allumer de feux ouverts en dehors des zones autorisées.
- Manipuler avec précaution les outils générant des étincelles (soudage, meulage).
- Refroidir ou isoler thermiquement les surfaces chaudes. Gérer les travaux par points chauds via une procédure de permis de feu.
- Vérifier la conformité des installations électriques aux normes de sécurité, et effectuer des contrôles réguliers pour détecter d'éventuels points chauds.

Mesures d'intervention en cas d'incendie

- Tout personnel de l'entreprise doit être formé à la lutte contre l'incendie et savoir utiliser correctement les extincteurs disponibles. En cas d'incendie, une seule tentative d'extinction est autorisée, tout en gardant un itinéraire d'évacuation dégagé.
- L'utilisation de l'eau est à privilégier pour les incendies de classe A (feu de matières solides), mais elle est interdite pour les feux de liquides inflammables, les installations électriques sous tension, ou certains métaux réactifs.
- En cas de feu de gaz, couper l'alimentation sans tenter d'éteindre la flamme.
- Les installations automatiques d'extinction (gaz) nécessitent une évacuation immédiate dès l'activation du signal d'alarme.

Stockage et gestion des déchets

Stocker les déchets combustibles dans des zones désignées, éloignées des zones à risque, et assurer leur évacuation régulière pour réduire les risques d'incendie.

3.2.2.1.3 Activités dans un bâtiment occupé / exploité par du personnel de la SNCB et/ou partiellement ou totalement par des tiers

Exigences de base

- Les issues de secours et les chemins d'évacuation doivent rester libres ;
- Les portes coupe-feu ainsi que l'accès aux extincteurs, aux robinets, aux bouches d'incendie et aux alarmes incendie ne peuvent pas être bloqués ;
- Il doit être possible de trouver les lieux de rassemblement, les issues de secours, les extincteurs, les tuyaux d'incendie, les échelles de secours et ceux-ci doivent rester visibles ;
- Les pictogrammes doivent être visibles ;
- Assurer la maintenance des installations électriques temporaires ;
- Protéger les éclairages temporaires pour éviter les dégâts et le contact direct avec des matériaux combustibles.

Maintien du compartimentage au feu du bâtiment

Afin de réduire le risque de propagation d'un incendie en cours d'activités, l'entrepreneur/le prestataire de services a l'obligation de garantir, durant chaque phase de travail, l'intégrité des parois coupe-feu et des portes coupe-feu délimitant les compartiments au feu existants du bâtiment inclus dans le périmètre des activités.



Figure 33 : Compartimentage au feu

Les délimitations des compartiments figurent sur les plans de conception et/ou les plans d'évacuation apposés dans le bâtiment. En l'absence de ces informations, l'entrepreneur/le prestataire de services s'en enquerra auprès du fonctionnaire dirigeant.

Lors d'activités impliquant la traversée de parois de compartimentage ou la fixation de tous éléments sur celles-ci, les techniques, les matériaux utilisés... pour assurer les resserrages de ces parois seront soumis au fonctionnaire dirigeant et seront conformes aux exigences du cahier spécial des charges et/ou aux fiches techniques des fabricants pour garantir le maintien du compartimentage au feu.

Si le compartimentage au feu du bâtiment, dans lequel sont entreprises des activités, ne peut être garanti durant celles-ci, l'entrepreneur/le prestataire de services se réfèrera aux mesures prescrites dans le PSS ou s'en enquerra auprès du fonctionnaire dirigeant.

Activités avec risque d'incendie

Lors des activités avec risque d'incendie, la présence d'au-moins deux personnes capables d'agir en cas d'incendie est requise. Ces personnes doivent avoir suivi une formation adéquate permettant de :

- juger des situations dangereuses ;
- manier les moyens d'extinction.

Si les activités sont soumises à un permis de feu, une personne capable d'utiliser les moyens d'extinction doit être présente à proximité de l'activité concernée et pendant la durée complète de celle-ci pour faire face à un éventuel incendie. Une copie du permis feu doit être transmise au coordinateur sécurité et santé chargé de la phase de réalisation.

3.2.2.1.4 Permis de feu

Le permis de feu

La rédaction / l'usage du permis de feu est obligatoire pour tous travaux par points chauds dans un bâtiment en exploitation ou lorsque le fonctionnaire dirigeant l'exige. Cette démarche s'intègre dans les procédures existantes (autorisation de travaux, plan de prévention, plan de sécurité et santé (PPS)...) et fait partie intégrante des mesures de prévention issues de l'évaluation des risques de l'entrepreneur/du prestataire de services.

Le permis de feu doit être formalisé et expliqué. Chaque intervenant doit connaître les risques et les moyens à mettre en œuvre pour les diminuer et s'engage à respecter les règles de l'intervention.

La procédure de permis de feu doit être clairement affichée. Les différents responsables doivent être physiquement présents lors de l'exécution des activités.

Lorsqu'une intervention est envisagée, le responsable des travaux de l'entrepreneur doit solliciter un permis de feu. Une copie du permis de feu doit toujours être disponible sur le lieu des activités.



Les activités concernées

Le permis de feu est prévu pour encadrer toutes les opérations susceptibles de générer des points chauds. Lorsque des travaux par points chauds concernent un poste permanent (poste fixe de soudure par exemple), le permis de feu n'est pas nécessaire, la maîtrise des sources d'inflammation étant déjà effectuée dans l'évaluation des risques du poste de travail.

Les travaux par points chauds regroupent :

- les opérations d'enlèvement de matières ou de désassemblage d'équipements (découpage, meulage, ébarbage...) ;
- les opérations d'assemblage (soudures) ou d'étanchéité (bitume) ;
- brûlage de peinture ou de vernis...

De manière générale, cette désignation comprend tous les travaux générateurs d'étincelles, de flammes nues ou de surfaces chaudes.

Les machines portatives tournantes (disqueuses, tronçonneuses, perceuses...) génèrent autant de sinistres que les chalumeaux d'oxycoupage et les postes de soudage.

Qui le remplit ?

Il est établi par le fonctionnaire dirigeant ou son délégué pour les travaux qui sont planifiés à l'avance.

Qui le valide ?

Il est signé :

- pour **visa préalable** par le dirigeant en prévention incendie (DPI), ou le responsable du bâtiment ou le coordinateur du dossier relatif à la prévention de l'incendie (CDP) ; éventuellement par le conseiller en prévention concerné par l'objet du contrat;
- en vue de la **transmission** du document à l'entrepreneur/le prestataire de services par le fonctionnaire dirigeant ou son délégué;
- à la **réception** du document par l'entrepreneur/le prestataire de services / par le responsable des travaux de l'entrepreneur (si exécution en sous-traitance) / par l'exécutant des travaux / par l'opérateur.

Chaque signataire aura en sa possession une copie du document.

Le permis de feu autorise l'exécution de travaux par points chauds dans des conditions définies, qu'ils soient réalisés par le personnel de l'entrepreneur ou par celui d'un entrepreneur sous-traitant.

Avant le début des travaux, il est impératif d'informer des mesures prises à tous les opérateurs des zones concernées par le permis de feu.

Combien de temps est-il valide ?

Le permis de feu a une validité limitée dans le temps. Il doit être réévalué dès qu'un de ses éléments constitutifs a changé (lieu, environnement, procédé, nature des travaux, intervenants...). Sa durée de validité est clairement indiquée sur le document. Une prolongation de validité peut être accordée s'il n'y a pas de modification des conditions de travail ni de changement dans l'environnement de travail. Dans le cas contraire, un nouveau permis de feu devra être établi.

Dans le cas où un permis de feu court sur plusieurs jours, sa validité doit être vérifiée quotidiennement. En effet, il faut veiller à l'absence de nouveaux risques, jusque dans les locaux voisins (liés au phénomène de conduction thermique par exemple).

Pour les prestations en équipes successives, le permis de feu doit être validé à chaque changement de poste, afin d'assurer la transmission des informations à l'équipe suivante.

À la fin des travaux, il est conseillé d'archiver le permis de feu pendant la durée figurant sur le document (délai de garde sur les lieux et dans le dossier relatif à la prévention incendie).



Que renseigne-t-il ?

En plus de la durée de validité (décrite ci-avant) et les signatures des personnes concernées, le permis mentionne les risques possibles d'incendie, la nature possible du foyer et les moyens d'extinction à mettre à disposition. Il décrit également qui prévenir et comment donner l'alarme en cas d'incendie.

Démarche du permis de feu

La démarche du permis de feu comprend différentes phases qui se succèdent dans le temps : avant, pendant et après les travaux.

• **Préparation :**

La phase la plus importante reste la préparation de l'opération. Une bonne réflexion en amont apporte un gain en matière de prévention ainsi qu'en durée et qualité d'intervention.

Pour que l'ensemble des risques liés aux travaux par points chauds d'une intervention puisse être recensé, un mode opératoire précis et chronologique doit être rédigé. Ce mode opératoire précise, notamment, les phases d'intervention comportant des travaux par points chauds, l'outillage et les procédés utilisés ainsi que les lieux d'intervention.

L'analyse des risques de ce mode opératoire doit conduire à la définition de mesures particulières, par exemple la mise en œuvre de systèmes de ventilation mécanique dans des zones exigües, le contrôle d'atmosphère ponctuel ou continu, ou encore la consignation de l'installation.

Dans le cas d'une intervention dans un bâtiment existant, il convient de s'interroger sur les systèmes de détection ou d'extinction automatique existants. Dans l'éventualité d'une mise hors service de tout ou partie du système, des mesures de sécurité au moins équivalentes devront être mises en place, en accord avec le fonctionnaire dirigeant.

L'entrepreneur/le prestataire de services doit rédiger et transmettre son mode opératoire au fonctionnaire dirigeant le plus tôt possible.

• **Réalisation :**

La surveillance de l'opération par une personne formée à la première intervention dans la lutte contre l'incendie et dotée des moyens nécessaires est indispensable pour la bonne réalisation du travail.

En cours d'intervention, tout changement entraînant une modification du mode opératoire initial (modification de planning, opérations supplémentaires, changement de procédés, de lieux...) devra conduire à une nouvelle analyse des risques des phases de travail concernées et à une nouvelle définition des mesures de prévention, si nécessaire.

• **Après les travaux:**

Il conviendra de ne pas négliger la période postérieure aux travaux. En effet, les risques d'incendie et d'explosion peuvent persister après l'exécution des travaux (feu couvant à progression lente, par exemple). Dans plusieurs cas, il est nécessaire d'assurer une surveillance des incendies (présence d'un membre du personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services) afin de pouvoir intervenir rapidement.

La délivrance du permis de feu sous-entend que l'ensemble des signataires s'est informé préalablement de la configuration des locaux concernés par les travaux par points chauds et de ceux situés à proximité, des substances qui y sont utilisées ou entreposées, des activités effectuées (risques particuliers) et s'est assuré du bon état du matériel devant être utilisé.

3.2.2.1.5 Protection des détecteurs incendie

Travaux concernés



Figure 34 : Protection des détecteurs d'incendie

Avant d'entamer des travaux générateurs de poussières dans un local / un bâtiment équipé de détecteurs d'incendie, une protection doit être installée par celui qui effectue les travaux.

Directives générales autour de la protection des détecteurs d'incendie au cours des travaux

Lors de l'exécution de travaux avec production de poussières dans des espaces fermés (par ex. : travaux de démolition, percement d'un mur...), il existe un risque important de déclenchement intempestif des appareils électroniques. Des mesures de protection doivent donc être prises pour assurer le fonctionnement de l'appareillage.

Demande de travail dans l'entourage des détecteurs d'incendie

Lorsqu'un travail avec production de poussières / fumées est envisagé dans l'entourage des détecteurs d'incendie, une demande de travail doit être introduite auprès du fonctionnaire dirigeant qui fera le nécessaire auprès de la société informatique de la SNCB (Ypto) pour protéger les détecteurs à l'aide de housses de protection et masquer (éventuellement) temporairement les détecteurs.

3.2.2.1.6 Procédure d'incendie

Consigne d'incendie et plans d'évacuation

Une consigne d'incendie et des plans d'évacuation sont d'application dans les bâtiments de la SNCB. Des illustrations sont affichées sur les murs et mentionnent des directives importantes en cas d'incendie.

Wat te doen in geval van Que faire en cas	Evacueren-Evacuation										
Brand d'incendie Rook De fumée 1. Beginnende brand of rookontwikkeling. Un début d'incendie ou présence de fumées. 2. Bel noodnummer BCR Appelez le numero de secours BCR 02/ 3. Bel de brandweer - Appelez les pompiers 112 4. Bel de BPL of de gebouwerantwoordelijke Appelez le DPI ou le responsable du bâtiment. <i>of verantwoordelijke van de concessie ou le responsable de la concession</i> Naam/Functie - Nom/fonction <table border="0"> <tr><td>1</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td></tr> </table>	1		2		3		4		5		Bij uitlaande brand, bij sterke rookontwikkeling, druk op de rode alarmknop En cas d'incendie violent, en cas de présence de fumée importante, appuyez sur le bouton d'alarme ALARM - ALARME = EVACUATIE EVACUATION Hoe? Comment ? Verlaat de locatie via de kortste maar veilige weg - Volg de signalisatie Quittez l'emplacement par la voie la plus proche non sinistrée Het is ten strengste VERBODEN de liften te gebruiken bij brand Il est strictement INTERDIT d'utiliser les ascenseurs en cas d'incendie <u>Waar verzamelen?</u> <u>Où se rassembler ?</u> Plaats - Lieu
1											
2											
3											
4											
5											

Figure 35 : Consigne incendie

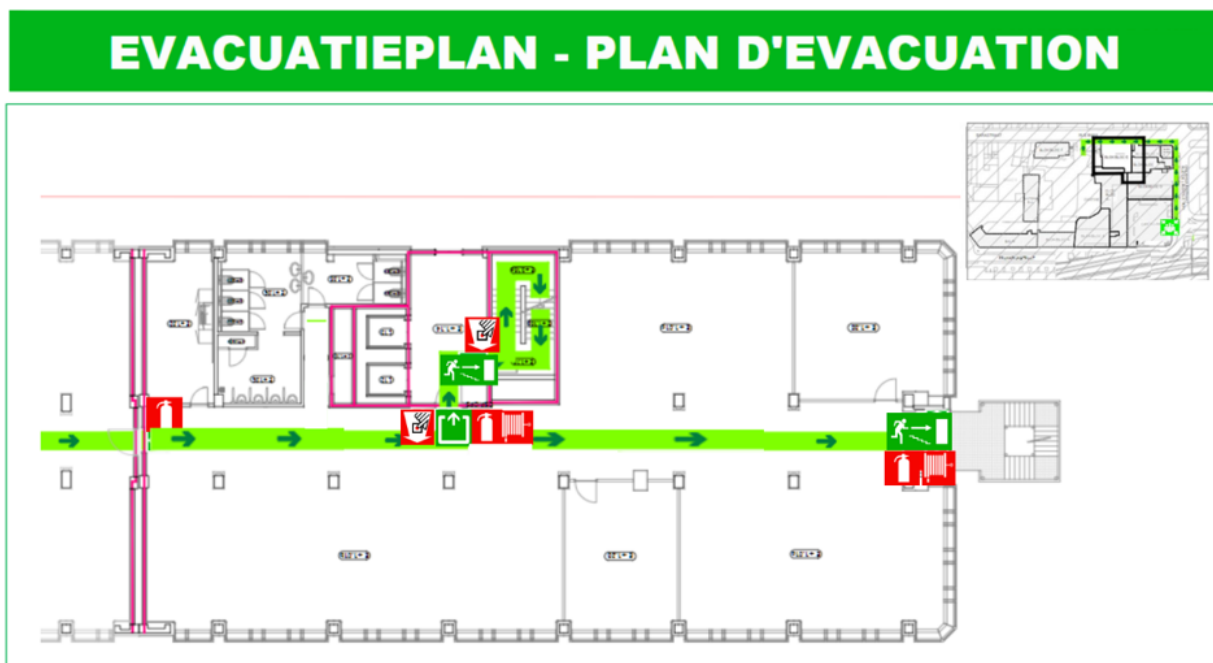


Figure 36 : Plan d'évacuation

Responsabilités de l'entrepreneur/du prestataire de services

De façon générale, l'entrepreneur/le prestataire de services est responsable de la rédaction et de la communication de la procédure d'évacuation à son personnel et à celui de ses sous-traitants.

En cas de travaux dans un bâtiment occupé par :

- du personnel SNCB
- et/ou par des voyageurs,

durant lesquels ceux-ci sont présents, les plans d'évacuation existants doivent être adaptés s'ils sont rendus partiellement voire totalement inapplicables suite aux travaux.

Dans ce cas, l'entrepreneur/le prestataire de services doit informer le fonctionnaire dirigeant des impacts possibles des travaux sur les voies d'évacuation utilisées par le personnel de la SNCB et/ou des voyageurs et l'en informe à chaque fois que la configuration des travaux change.

Si un plan d'évacuation temporaire a été conçu par la SNCB, le fonctionnaire dirigeant le transmet en temps utile à l'entrepreneur/le prestataire de services qui le placera aux endroits convenus.

L'entrepreneur/le prestataire de services avertit le fonctionnaire dirigeant de la fin des travaux en vue de rétablir la consigne d'incendie et les plans d'évacuation originels.

3.2.2.2 Exposition aux poussières de quartz

3.2.2.2.1 Généralités

La silicose résulte d'une exposition à la poussière de quartz ou à la silice cristalline alvéolaire.



Figure 37 : Activité génératrice de poussières de quartz

La silice cristalline se trouve dans presque tous les matériaux pierreux ou matériaux composites à base de pierre dont notamment le ballast. Toutefois, ce sont principalement les particules très fines libérées lors du meulage ou du forage de matériaux pierreux qui peuvent s'enfoncer profondément dans les poumons et s'y déposer.

3.2.2.2.2 Réglementation

- Code du bien-être au travail - Livre VI – Titre 1. Agents chimiques ;
- Code du bien-être au travail - Livre VI – Titre 2. Agents cancérogènes, mutagènes et reprotoxiques ;
- Code du bien-être au travail - Livre VI – Titre 2. _annexe VI.2-2 « Liste des procédés au cours desquels une substance ou un mélange se dégage - 11. Travaux exposant à la poussière de silice cristalline alvéolaire issue de procédés de travail. ».

3.2.2.2.3 Obligation de l'entrepreneur/du prestataire de services

Suite aux adaptations de la réglementation le 17 janvier 2020, l'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de réaliser une analyse des risques concernant l'exposition à la poussière de quartz. L'employeur doit prendre les mesures de prévention adaptées (par ex. meulage ou forage sur la base de cette analyse des risques avec ajout d'eau ou aspiration de la poussière sur la machine)

Cela signifie qu'à partir du 17 janvier 2020, tous les équipements de travail utilisés dans le cadre du meulage, du forage ou du traitement de matériaux contenant de la poussière de quartz, doivent être pourvus d'une aspiration de la poussière ou d'un système d'ajout d'eau permettant de faire retomber la poussière. Dans le cas où il serait impossible de doter les équipements de travail de tels systèmes, les travailleurs devront porter un masque avec filtre anti-poussière P3.



3.2.2.2.4 Mesures de prévention

En cas de travaux impliquant un risque de dégagement de poussières de quartz, de silice cristalline, l'entrepreneur/le prestataire de services applique tout ou partie des mesures générales décrites ci-dessous en fonction du type de travaux :

- rendre le chantier inaccessible aux personnes non autorisées ;
- placer des protections, des écrans anti-poussières, des parois étanches, des bâches... pour délimiter la zone de travail ;
- interdire les travaux simultanés dans les zones de travaux avec production de poussières ;
- mettre à disposition du personnel des installations adéquates de vestiaires, de lavabos et de douches afin d'éviter toute contamination en dehors du chantier de démolition ;
- organiser les travaux afin de limiter la production/libération de poussières. Pour limiter la libération et la propagation de poussières de quartz, utiliser un matériau différent, utiliser des matériaux sur mesure, ... opter pour une méthode de travail ou un outillage qui provoque moins de poussières ;
- utiliser des outils avec une extraction, aspiration à la source bien ajustée sur la surface de travail et/ou avec une alimentation en eau ;
- assurer une ventilation suffisante, sans que celle-ci ne soulève les poussières produites ;
- l'espace de travail doit être nettoyé en profondeur et régulièrement ;
- nettoyer la zone systématiquement avant l'intervention d'un autre intervenant et avant la remise en service des accès, locaux ;
- limiter la durée d'exposition des travailleurs en organisant des rotations ou en limitant les heures de travail dans les zones à risque ;
- imposer le port d'EPI adaptés (masque, lunettes, gants...) ;
- ne jamais balayer les zones de travail mais aspirer les poussières avec un aspiration industriel adéquat ;
- nettoyer les zones extérieures à l'eau pour éviter la dispersion des poussières.

Le PSS précise les mesures spécifiques complémentaires.

3.2.2.3 Utilisation de substances dangereuses

3.2.2.3.1 Obligations de l'entrepreneur/du prestataire de service vis-à-vis de son personnel et du personnel de ses sous-traitants

L'entrepreneur/le prestataire de services doit s'informer et analyser avant les activités à réaliser et/ou les conditions spécifiques du site peuvent potentiellement donner lieu à une exposition à des substances dangereuses. Il peut, pour ce faire, se référer au PSS (si d'application).

Lorsque son personnel peut être exposé à des substances dangereuses, l'entrepreneur/le prestataire de services prend les mesures de prévention nécessaires pour assurer sa sécurité et sa santé, ainsi que celles de ses travailleurs et de ceux de ses sous-traitants, conformément aux principes généraux de prévention décrits à l'article 5 de la loi du 04/08/1996 sur le bien-être et au Code du bien-être au travail.

Si l'exposition ne peut être évitée, la hiérarchie des mesures de prévention, telle que décrite à l'article 5 de la loi sur le bien-être au travail susmentionnée, doit être appliquée dans la mesure du possible. Un équipement de protection individuelle adéquat doit toujours être mis à la disposition des travailleurs et des préposés et être porté par ces derniers.

3.2.2.3.2 Identification et utilisation de substances dangereuses

L'entrepreneur/le prestataire de services s'assure que toutes les substances dangereuses stockées ou utilisées sur le chantier sont correctement identifiées et étiquetées : les contenants portent le nom de la substance, mentionnent les dangers associés et les mesures de sécurité.

Les fiches de données de sécurité (FDS) (en anglais : Safety Data Sheet ou SDS) doivent être à jour pour toutes les substances et sont facilement accessibles pour les travailleurs. L'entrepreneur/le prestataire de services les soumet pour avis au fonctionnaire dirigeant et au CSSR avant que les substances intègrent le chantier et se conforme aux mesures de prévention y reprises.



Figure 38 : Fiche de sécurité (FDS / SDS)

L'entrepreneur/le prestataire de services :

- limite la quantité de substances dangereuses présentes sur le chantier à la consommation journalière ;
- sollicite tous dépassements de cette quantité auprès du fonctionnaire dirigeant et du conseiller en prévention local ainsi que du dirigeant en prévention incendie (si d'application) ;
- veille au respect des principes de compatibilité de produits différents ainsi qu'à la réglementation ATEX et sur les produits hautement inflammables ;
- prend les mesures requises afin de protéger toutes personnes présentes sur le chantier / le lieu de travail dans les installations de la SNCB (propre personnel, personnel de la SNCB et/ou toutes autres personnes présentes) en cas d'incidents environnementaux, d'incidents impliquant des produits dangereux ou de situations dangereuse.

Les mesures de sécurité suivantes doivent également être respectées :

- assurer une ventilation adéquate des zones de travail ;
- éliminer les déchets de manière appropriée ;
- élaborer des procédures d'urgences en cas de fuite, d'incendie ou d'exposition aux substances dangereuses ;
- surveiller et inspecter régulièrement les substances stockées.



3.2.3 Risques causés par les coactivités

3.2.3.1 Principe général

L'entrepreneur/le prestataire de services appliquera les principes de la loi du 04.08.1996 :

- Chapitre III et IV en cas d'activités réalisées par **une seule** entreprise ;
- Chapitre III et V en cas d'activités réalisées par **plusieurs** entreprises.

L'entrepreneur/le prestataire de services veillera notamment à collaborer en ce qui concerne la mise en place des procédures d'urgence, d'utilisation des accès et des voies d'évacuation, d'échange d'information réciproques en matière de risques pouvant exercer une influence sur les autres entreprises y compris la SNCB et de coordination des activités.

L'entrepreneur/le prestataire de services se conformera aux directives du fonctionnaire dirigeant et/ou du coordinateur de sécurité désigné dans le cas d'activités avec plusieurs entreprises

3.2.3.2 Activités de la SNCB

L'attention de l'entrepreneur/du prestataire de services est tout particulièrement attirée sur l'exploitation permanente des bâtiments, installations, infrastructures et facilités situés dans la zone de chantier. C'est pourquoi l'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de phaser et agencer ses travaux de manière à ce que l'exploitation reste possible, en générant un minimum de nuisances aux voyageurs et aux occupants des bâtiments.

En gare, une attention particulière doit être apportée au confort et la sécurité des voyageurs et du personnel de la SNCB – voir § 3.2.1.5 - et au maintien des activités commerciales présentes en gares qu'elles soient réalisées par la SNCB (vente de titre de transports) ou par ses concessionnaires.

Sur les quais, une attention particulière doit être portée aux risques générés par et pour l'exploitation ferroviaire – voir le chapitre 4 (« Informations spécifiques pour les activités dans ou à proximité des voies »).

L'attention de l'entrepreneur est également attirée sur la réalisation d'activités de maintenance par la SNCB et/ou ses sous-traitants dans ses installations. Ces activités peuvent être de type nettoyage, intervention sur des équipements techniques, peinture, etc.

3.2.3.3 Autres activités

D'autres travaux pourraient devoir être exécutés dans la zone de chantier ou ses abords immédiats par le personnel de la SNCB, Infrabel ou par des tiers. Cette disposition implique notamment que des zones de chantier puissent être utilisées de manière simultanée. Dans ce cas, un coordinateur sécurité et santé sera désigné par la SNCB. Les missions de ce coordinateur sont détaillées au chapitre V de la loi du 04.08.1996.

Si plusieurs entrepreneurs/prestataires de services ou leurs sous-traitants interviennent sur un chantier, ceux-ci sont incités à collaborer pour permettre la mise en place d'équipement de protection collective (EPC) communs afin d'éviter la multiplication des opérations de montage ou de démontage. Cette mesure pourrait être imposée via le cahier spécial des charges et/ou le plan de sécurité et santé du projet

Ces EPC devront être entretenus et contrôlés périodiquement par l'entrepreneur/le prestataire de services chargé du placement initial. L'entrepreneur/le prestataire de services qui a installé l'EPC doit vérifier avant son départ que l'équipement laissé à disposition d'autres intervenants est en bon état et conforme. Les entreprises utilisatrices seront ensuite responsables du maintien en bon état et de l'utilisation conforme de cet EPC. Si un entrepreneur/le prestataire de services déplace un EPC, il lui appartient d'en informer les autres intervenants, le fonctionnaire dirigeant ou son délégué, le CSSR, et de procéder, en fin de prestation, à sa remise en place.



3.3 Incidents et accidents

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

Dans les situations d'urgence (avec ou sans intervention des services d'urgence) avec **un possible impact sur la sécurité du trafic des trains**, l'entrepreneur/le prestataire de services informe l'Organe de Coordination du Trafic (OCT) d'Infrabel 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 Security Operations Center (SOC) : **0800 30 230** ou **+32 2 525 25 25**.

L'entrepreneur/le prestataire de services informe en cas d'incident ou d'accident toujours le fonctionnaire dirigeant.

Le message d'alerte doit contenir, entre autres, les informations suivantes (QUI – QUOI – OU – QUAND – COMBIEN) :

- l'identité de l'appelant et le numéro d'appel ;
- les circonstances : type d'accident, existence éventuelle d'un risque de suraccident, l'obstruction éventuelle de la voie et les éventuelles perturbations / conséquences sur le trafic ferroviaire)...
- le lieu précis de l'incident ou de l'accident ET les modalités d'accès ;
- le nombre de victimes ;
- l'état des victimes.

En cas d'incident / d'accident lors d'activités avec substances dangereuses ou lors de transport de substances dangereuses :

- arrêter immédiatement les activités (stopper de suite tout travail à flamme nue, étincelle ou point chaud) ;
- ne jamais se mettre en danger ;
- lire les informations figurant sur le panneau orange -voir § 3.2.1.6 - sans prendre de risques inutiles ;
- s'éloigner, ainsi que les autres personnes présentes, aussi vite que possible de la zone de danger ;
- signaler l'incident et (si possible) l'inscription du panneau orange :
 - aux services d'urgence (112)
 - et à l'OCT (Organe de Coordination du Trafic) d'Infrabel ;

La personne qui transmet l'alerte ne doit raccrocher que sur ordre de son correspondant.

Dans la mesure du possible, il convient d'envoyer une personne au-devant des services de secours afin de les guider sur le chantier.



3.3.2 Accidents du travail

3.3.2.1 Obligations de l'entrepreneur/du prestataire de services

L'entrepreneur/le prestataire de services :

- est responsable pour l'organisation des premiers secours de ses propres travailleurs, ses sous-traitants et autres préposés, et le cas échéant leurs travailleurs ;
- assure aussi vite que possible les premiers secours aux travailleurs victimes d'un accident ou d'un malaise et transmet l'alerte à un service spécialisé ;
- assure le transport des victimes concernées, soit vers le local de soins, soit à leur domicile, soit vers un établissement de soins pour autant que les victimes puissent être transportables ;
- s'assure que les secouristes disposent de matériel et de moyens de communication appropriés pour appeler les services d'urgence ;
- organise les contacts nécessaires avec les services spécialisés dans l'assistance médicale urgente et les opérations de sauvetage et avec les établissements de soins afin que les victimes obtiennent le plus rapidement possible l'assistance médicale appropriée ;
- s'assure que les voies d'accès restent libres pour les services d'urgence.
- se conforme, dans le cadre d'un accident du travail grave, à la procédure d'enquête décrite au § 3.3.3 du présent document.
- envoie, au fonctionnaire dirigeant, une copie de la fiche d'accident du travail, rédigée en application de l'article I.6-12, alinéa 1 du Code, par son service PPT ou, selon le cas, par celui de son sous-traitant, dans les 15 jours de la survenance d'un tel événement. Cette fiche peut être remplacée par le formulaire de déclaration d'accident du travail, pour autant que les conditions reprises à l'alinéa 2 du même article soient remplies.

Lorsque le plan de sécurité et de santé est d'application, ce plan doit :

- contenir les directives pour la prévention et la lutte contre les incendies ;
- contenir les instructions à suivre en cas d'incident, d'accident et d'évacuation du chantier ;
- décrire comment l'entrepreneur/le prestataire de services doit organiser les premiers secours et l'appel de ceux-ci si nécessaire.

Il est de la responsabilité de l'entrepreneur/du prestataire de services que ses travailleurs, ses sous-traitants, et autres préposés et le cas échéant leurs travailleurs connaissent et puissent appliquer les tâches qui leur sont confiées à cet égard.

3.3.2.2 Local des premiers soins – Matériel

Lorsque la taille du chantier ou lorsque les types d'activités le requièrent, et en fonction de son analyse de risques ou si le plan de sécurité et santé l'impose, l'entrepreneur/le prestataire de services prévoit, sur le chantier, un local (ou plusieurs locaux) à disposition des premiers secours. Ce local peut avoir une autre affectation pour autant qu'il soit maintenu propre et accessible.

Il doit être équipé d'installations et de matériel de premiers secours indispensables (défini par le service de prévention) et être facilement accessible avec des brancards.

Il doit faire l'objet d'une signalisation conforme aux dispositions concernant la signalisation de sécurité ou de santé au travail.

Ce local sera chauffé, propre et équipé d'eau et de savon pour se laver les mains.

Un matériel de premiers secours doit être disponible également dans tous les endroits où les conditions de travail le requièrent. Il doit faire l'objet d'une signalisation appropriée et doit être facilement accessible.



Une signalisation clairement visible doit indiquer l'adresse et le numéro de téléphone du service de secours d'urgence local.

Chaque véhicule sera également équipé d'une trousse de secours.

3.3.2.3 Points de rassemblement des victimes (PRV)

Lorsque le PSS prévoit des PRV, le plan reprenant la localisation des points de rassemblement des victimes ainsi que la liste des numéros d'urgence doivent être repris dans les bureaux de la direction de chantier ainsi que dans les locaux de l'entreprise sur le chantier.

La mise en place des PRV est une charge de l'entrepreneur/du prestataire de services.



3.3.3 Procédure en cas d'accident du travail (très) grave

La procédure s'applique (conditions cumulatives) :

- en cas d'accident du travail grave ;
- qui a lieu dans les bâtiments, les installations ou les terrains de la SNCB ;
- lors d'activités dont la SNCB est le maître d'œuvre.
- dont la victime est employée par l'entrepreneur/le prestataire de services auquel les activités ont été confiées, ou son sous-traitant.

3.3.3.1 Définitions

Dans le cadre de la réglementation en vigueur, il faut entendre par :

- « accident du travail **grave** » : un accident du travail répondant aux critères de l'article I.6-2 du Code du bien-être au travail.
- « accident du travail **très grave** » : un accident du travail visé à l'article I.6-2, 1° et 2°, a) du même Code, à savoir :
 - l'article I.6-2, 1 : un accident du travail ayant entraîné la mort ;
 - l'article I.6-2, 2°, a) : un accident du travail qui a donné une lésion permanente et dont la survenance a un rapport direct avec :
 - soit une déviation qui s'écarte du processus normal d'exécution de l'activité et qui est reprise dans la liste reprise à l'annexe I.6-1 du Code ;
 - soit un agent matériel impliqué dans l'accident et repris à l'annexe I.6-2 du Code.

Sont rangés dans la catégorie des « accidents du travail graves », sans pour autant être considérés comme « très graves », ceux répondant à la condition de l'article I.6-2, 2°, b) du Code, c'est-à-dire les accidents du travail ayant entraîné une lésion temporaire dont la nature figure sur la liste reprise à l'annexe I.6-3 du Code.

3.3.3.2 Réglementation applicable

Les mesures à prendre en cas d'accident du travail grave sont reprises au Code du bien-être au travail, plus précisément au Livre 1^{er}, Titre 6 (Mesures en cas d'accident du travail) et ses annexes.

3.3.3.3 Mesures à prendre en cas d'accident du travail grave

Conformément à l'article 94ter, §2 de la loi du 4 août 1996 sur le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (loi relative au bien-être), la SNCB et l'entrepreneur/le prestataire de services règlent ci-dessous les modalités de collaboration en cas d'accident de travail grave survenant dans les installations de la SNCB.

La SNCB, l'entrepreneur/le prestataire de services, ainsi que tout autre employeur concerné par l'accident grave sont repris sous le terme « employeurs concernés » ci-après.

La procédure concernant les accidents du travail graves impliquant des travailleurs extérieurs se trouve au point ci-après.



3.3.3.3.1 Notification en cas d'accident (très) grave (immédiatement)

Dans le cas d'un accident du travail (**très**) grave, l'employeur de la (des) victime(s) notifie immédiatement aux fonctionnaires compétents la survenance d'un accident du travail très grave, conformément à l'article 94nonies de la loi du 4 août 1996 dont question ci-dessus et à l'article I.6-3 du Code du bien-être au travail.

3.3.3.3.2 Enquête de l'accident de travail (très) grave (dans les 24h)

1. L'employeur de la victime informe sans délai l'(les) autre(s) employeur(s) concerné(s). Le point de contact de la SNCB pour l'entrepreneur/le prestataire de services est le fonctionnaire dirigeant.
2. Les employeurs concernés désignent de commun accord un coordinateur ATG (accident de travail grave) chargé d'organiser la collaboration entre les services de prévention compétents des différents employeurs concernés.

En principe, ce coordinateur ATG sera désigné au sein du service de prévention compétent de l'employeur de la victime. L'employeur au sein duquel est désigné le coordinateur ATG est repris sous le terme « employeur-coordonateur » ci-après.

3. Chaque employeur concerné par l'accident donne ordre à son service de prévention compétent d'examiner immédiatement l'accident et communique au coordinateur ATG les coordonnées du service de prévention compétent et les coordonnées du conseiller en prévention.
4. Le coordinateur ATG organise la visite des représentants des comités PPT compétents sur les lieux de l'accident.
5. En cas d'accident **très** grave, le coordinateur ATG organise une réunion extraordinaire du comité PPT compétent et y invite les représentants des autres comités concernés (des employeurs concernés). Il informera immédiatement, par tous les moyens possibles, la direction régionale du Contrôle du bien-être au travail compétente (en fonction du lieu où s'est produit l'accident du travail très grave).

3.3.3.3.3 Rapport circonstancié

Dans les 10 jours calendaires après l'accident, conformément à la loi du bien-être un rapport circonstancié est rendu au SPF Emploi, Travail et Concertation. Suivant l'article I.6-5 du Code du bien-être au travail, le rapport circonstancié est composé d'un rapport d'enquête complété par la décision concernant les mesures pour prévenir la répétition de l'accident, un plan d'action et l'avis des Comités PPT concernés sur les causes et les mesures proposées pour éviter la répétition.

3.3.3.3.4 Rapport circonstancié provisoire

Lorsqu'il n'est pas matériellement possible de rendre un rapport dans les 10 jours calendaires, un rapport provisoire peut être adressé par l'employeur coordinateur dans le même délai au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale conformément à l'article 94ter, §3 de la loi du 4 août 1996 dont question ci-dessus. Les mentions minimales de ce rapport provisoire sont énumérées à l'article I.6-6 du Code du bien-être au travail.

L'employeur-coordonateur sollicite l'autorisation de rendre un rapport provisoire auprès du fonctionnaire compétent chargé du Contrôle sur le Bien-être au travail. Celui-ci fixe le délai dans lequel les éléments complémentaires doivent lui être transmis.

Ce délai fixé par le fonctionnaire du Contrôle du Bien-être au travail compétent est communiqué par l'employeur-coordonateur aux autres employeurs concernés.

Après la visite sur les lieux de l'accident, le coordinateur ATG rédige dans les plus brefs délais un projet de rapport provisoire qu'il soumet pour accord ou remarques aux services de prévention compétents de l'(des) autre(s) employeur(s) concerné(s). Les adaptations éventuelles au projet de rapport sont convenues entre les services de prévention. En cas de désaccord, les divergences d'opinion sont mentionnées dans le rapport.

Le rapport provisoire est cosigné par les conseillers en prévention compétents, les représentants de la ligne hiérarchique des employeurs concernés et le responsable du service interne PPT de la SNCB.



Si la SNCB constate que les accords de coopération décrits dans ce document ne sont pas respectés, que ce soit par l'entrepreneur/le prestataire de services ou par tout autre employeur concerné, elle se réserve le droit de renoncer explicitement au contenu du rapport détaillé provisoire et de soumettre un rapport provisoire ultérieur à l'agent compétent chargé du contrôle du bien-être au travail. Ceci ne donne en aucun cas lieu à un quelconque droit d'indemnisation de la part de la SNCB.

La SNCB se réserve également le droit de sanctionner toute infraction par une pénalité financière, conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.

3.3.3.3.5 Rapport circonstancié définitif

Ce rapport circonstancié comprend le rapport d'enquête, la décision concernant les mesures pour prévenir la répétition de l'accident et le plan d'actions ainsi que les avis des Comités PPT.

Rapport d'enquête

Après la visite sur les lieux de l'accident et l'éventuel comité PPT extraordinaire, le coordinateur ATG rédige un projet de rapport d'enquête. Ce rapport comprend les éléments visés à l'article 1.6-5 du Code du bien-être au travail. Ce projet de rapport est adressé aux services de prévention compétents de l'(des) autre(s) employeur(s) concerné(s) pour remarques. Les adaptations éventuelles au projet de rapport sont convenues entre les services de prévention. En cas de désaccord, les divergences d'opinion sont mentionnées dans le rapport circonstancié.

Le rapport d'enquête est cosigné par les services de prévention compétents de chaque employeur concerné.

Décision concernant les mesures pour éviter la répétition de l'accident

Le rapport d'enquête dont question ci-dessus comprend des recommandations qui visent à prévenir la répétition de l'accident. L'employeur-coordonateur rédige un projet de décision concernant les mesures à prendre pour prévenir la répétition de l'accident. Les mesures sont réparties entre les employeurs concernés.

Ce projet est adressé, via le coordinateur ATG, à l'(aux) autre(s) employeur(s) concerné(s) pour remarques. Les adaptations éventuelles à ce projet de décision sont convenues entre les employeurs concernés.

En cas de désaccord sur la décision concernant les mesures à prendre, ces points litigieux sont mentionnés dans le rapport circonstancié.

Avis des comités PPT

Les avis repris aux procès-verbaux avalisés des comités PPT compétents au sujet des causes et recommandations sont annexés.

Plan d'actions

L'employeur-coordonateur rédige un projet de plan d'actions.

Ce projet est adressé, via le coordinateur ATG, à l'(aux) autre(s) employeur(s) concerné(s) pour remarques. Les adaptations éventuelles à ce projet de plan d'action sont convenues entre les employeurs concernés.

En cas de désaccord sur la décision concernant le plan d'actions, ces points litigieux sont mentionnés dans le rapport circonstancié.

Manque de respect des accords de coopération

Si la SNCB constate que les accords de coopération décrits dans ce document ne sont pas respectés, que ce soit par l'entrepreneur/le prestataire de services ou par tout autre employeur concerné, elle se réserve le droit de renoncer explicitement au contenu du rapport circonstancié final et de soumettre un rapport circonstancier final ultérieur à l'agent compétent en matière de contrôle du bien-être au travail. Ceci ne donne en aucun cas lieu à un quelconque droit d'indemnisation de la part de la SNCB.

La SNCB se réserve également le droit de sanctionner toute infraction par une pénalité financière, conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.



Envoi du rapport circonstancié

Le rapport circonstancié est cosigné par les représentants de la ligne hiérarchique des employeurs concernés et le responsable du service interne de la SNCB.

Le rapport circonstancié commun et cosigné est adressé au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale par l'employeur-coordonateur dans les 10 jours calendaires qui suivent l'accident sauf si un report a été demandé à l'inspection sociale concernée.

En cas de rapport circonstancié provisoire préalablement adressé dans les 10 jours calendaires de l'accident (voir § 3.3.3.3.4), le rapport circonstancié commun définitif et cosigné sera adressé au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale par l'employeur-coordonateur, dans le délai qui lui a été imparti par le fonctionnaire compétent.

3.3.3.3.6 Logigrammes

Deux logigrammes sont proposés ci-après, lors de :

- 1) l'accident d'un employé de l'entrepreneur/du prestataire de services,
- 2) l'accident d'un employé d'un sous-traitant de l'entrepreneur/du prestataire de services.

Dans chacun des logigrammes, les flèches pleines et les flèches pointillées sont utilisées dans le flux du processus.

- La ligne pointillée indique une action ou une intervention de la SNCB.
- Les flèches pleines sont des interventions de parties externes à la SNCB.

Abréviations

Accident du travail (AT)	Accident du travail grave (ATG)	Accident du travail très grave (ATTG)	Fonctionnaires du Contrôle du Bien-Etre du SPF ETCS (CBE)
Représentant de l'entrepreneur/du prestataire de services (RE)	Représentant du sous-traitant (RST)	Fonctionnaire dirigeant SNCB (FD)	Surveillant SNCB (S-SNCB)
Conseiller en prévention de l'entrepreneur/du prestataire de services (CPE*)	Conseiller en prévention du sous-traitant (CPST*)	Conseiller en prévention SNCB (CP-SNCB)	Coordinateur ATG* (CATG)

* Les employeurs concernés désigneront, en concertation mutuelle, un coordinateur ATG (accident du travail grave) chargé d'organiser la coopération entre les services de prévention compétents des différents employeurs concernés. En principe, ce coordinateur sera désigné au sein du service de prévention compétent de l'employeur de la victime.

Accident d'un employé de l'entrepreneur/du prestataire de services

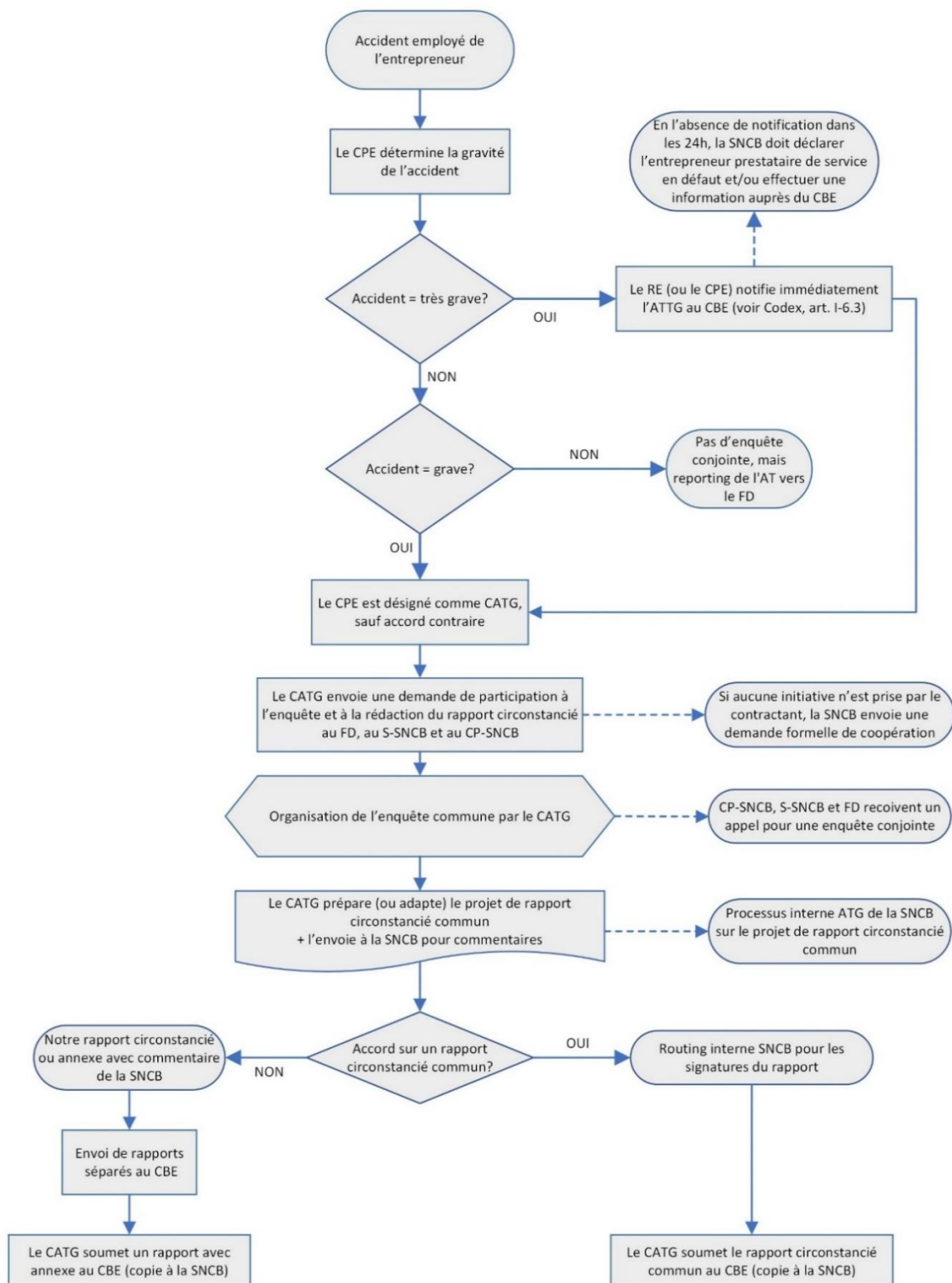


Figure 39 : Logigramme Accident d'un employé de l'entrepreneur/du prestataire de services

Accident d'un employé d'un sous-traitant de l'entrepreneur/du prestataire de services

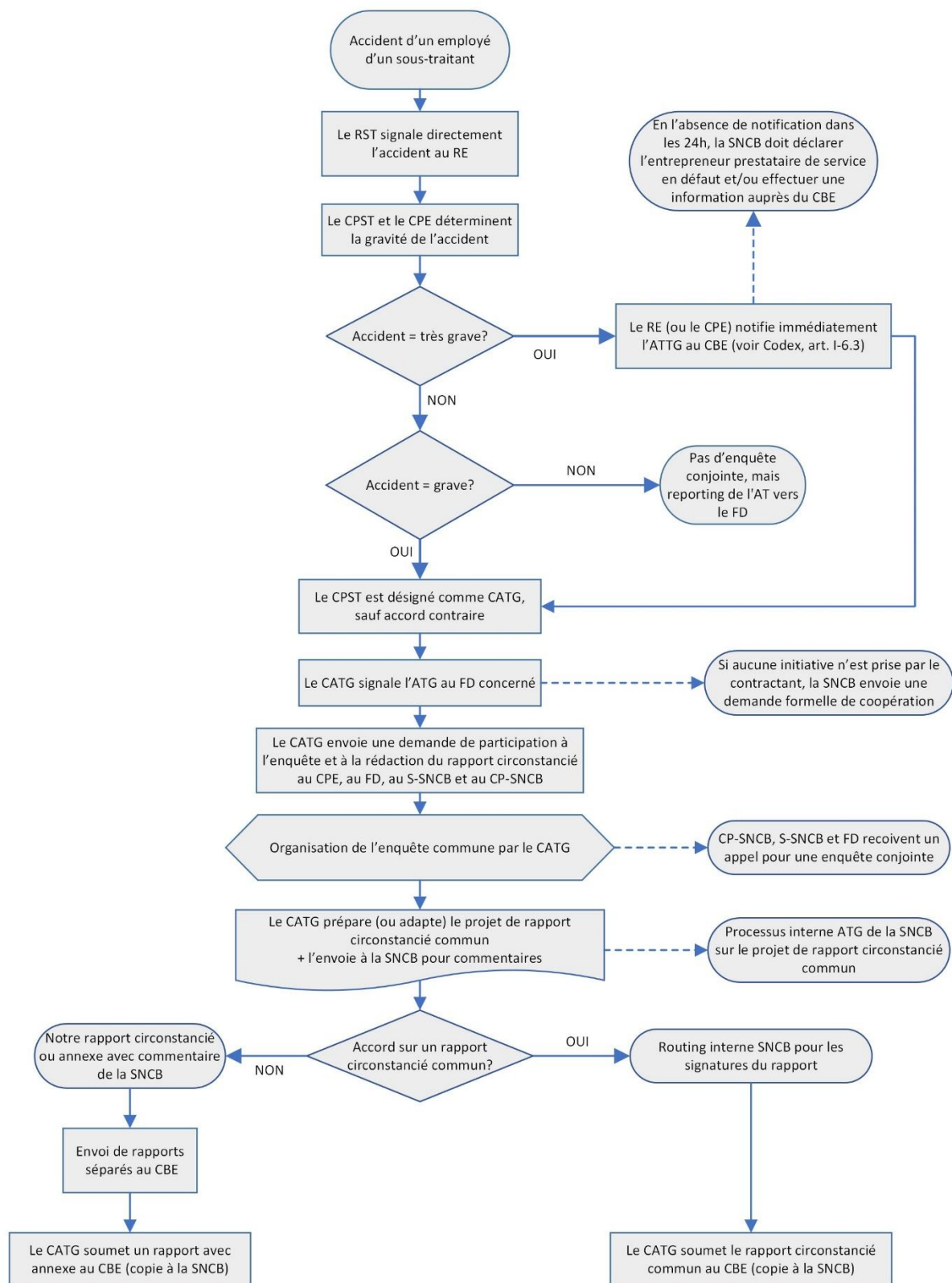


Figure 40 : Logigramme Accident d'un employé d'un sous-traitant de l'entrepreneur / du prestataire de services

4 INFORMATIONS SPÉCIFIQUES POUR LES ACTIVITÉS DANS OU À PROXIMITÉ DES VOIES

4.1 Risques générés par les installations électriques

4.1.1 Généralités

Pour le personnel, les risques générés par les installations électriques sont :

- l'électrisation ou l'électrocution lorsqu'on s'approche d'éléments nus sous tension ;
- l'explosion, éventuellement suivie d'un incendie, lorsque, dans un environnement explosif, des arcs ou des étincelles électriques jaillissent de conduites ou d'appareils sous tension suite à un défaut d'isolement ;
- les risques mécaniques dus aux forces de traction mécaniques importantes sur les fils de contact et les câbles de la caténaire.

Des câbles haute et basse tensions sont présents partout sur le réseau.

De plus, sur les lignes électrifiées, les installations suivantes présentent des risques spécifiques :

- caténaire pour traction électrique 3000 V courant continu ;
- caténaire pour traction électrique 25000 V courant alternatif ;
- installations fixes d'alimentation électriques basse et haute tension ;
- matériel roulant à traction électrique.

4.1.2 Caténaire

La caténaire est un ensemble de fils, câbles et équipements qui sont installés aux poteaux ou suspendus aux traverses ou consoles, ou à d'autres structures au-dessus ou à côté des voies pour l'alimentation en énergie électrique des véhicules ferroviaires.

Les dangers inhérents à la caténaire sont de nature électrique et mécanique (force de traction).

4.1.2.1 Zone dangereuse

La zone dangereuse est la zone dans laquelle le personnel est exposé aux risques que présentent les caténaires sous tension.

Les parties de caténaires sous tension ne se limitent pas au fil de contact, c'est-à-dire le fil inférieur de la caténaire situé au-dessus la voie ferrée via lequel les trains sont alimentés via le pantographe et peuvent varier fortement en fonction du type d'installation caténaire présente.

De plus, de nombreux câbles d'alimentation de la caténaire peuvent être présents en gare et plus particulièrement dans les quais à proximité de zones d'aiguillage.

Il est donc important d'identifier précisément TOUTES les parties sous-tension pour déterminer la zone dangereuse et les mesures de prévention à mettre en œuvre. La photo ci-dessus illustre à titre d'exemple des différentes parties sous-tension de la caténaire.



Figure 41 : Illustration des éléments de la caténaire sous tension

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

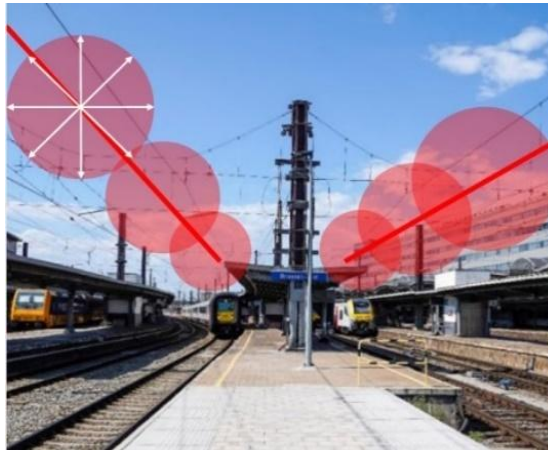


Figure 42 : Zone dangereuse du fil de contact de la caténaire

Un empiètement de type I vis-à-vis de la CAT s'agit d'un empiètement temporaire dans la zone dangereuse de la caténaire, créé par du personnel et/ou du matériel léger.

Un empiètement de type II vis-à-vis de la CAT s'agit de la création d'un obstacle par du matériel lourd ou d'une structure fixe (p.ex. échafaudage/passerelle) dans le contour limite de la zone dangereuse de la caténaire.

4.1.3 Circuit de retour de courant électrique

Le circuit de retour de courant a pour but de reconduire le courant de traction qui alimente les trains électriques depuis les sous-stations de tractions via les caténaires vers les sous-stations de traction. Outre les rails et les appareils de voie, la continuité du circuit de retour de courant de traction est également assurée par diverses connexions transversales, longitudinales, inductives, ...

Au niveau des sous-stations et des postes de sectionnement, les circuits de retour de courant sont rassemblés dans un collecteur. A ces endroits, les connexions à la voie sont peintes en rouge et munies d'un panneau avertisseur.

Dans un environnement 25kV, les rails, les poteaux caténaires et les structures métalliques sont mis à la terre avec un câble de mise à la terre enterré le long de la voie et avec des connexions transversales appelées liaisons équipotentielles de mise à la terre.



Figure 43 : Collecteur du circuit de retour du courant électrique

4.1.4 Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV

À certains endroits, il peut y avoir de fortes différences de potentiel entre le circuit de retour de courant (rails) et une mise à la terre (entre autres, la terre de la caténaire). A cause de cela, on peut ressentir une tension électrique lors des activités avec une mise hors tension (MHT) de la caténaire si on touche simultanément une partie de la caténaire (reliée au rail) et une partie d'une structure (qui est reliée à la terre).

Lorsque une liaison électrique est réalisée entre une terre et le rail (d'une voie électrifiée), un courant important (courant vagabond) peut s'établir et conduire à des échauffements dangereux voire un incendie. Ces liaisons sont donc à proscrire.

4.1.5 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.

De même, 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.



Figure 44 : Pantographe



Figure 45 : Liaison électrique

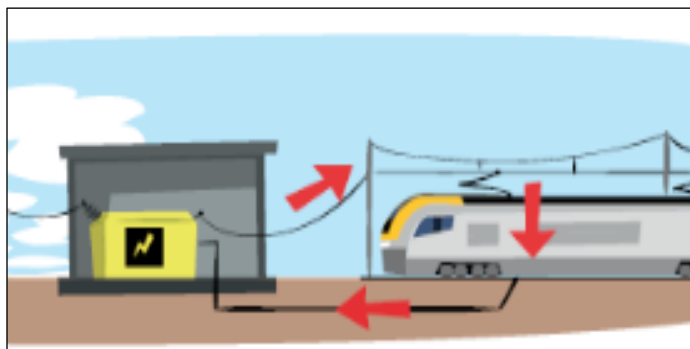


Figure 46 : Principe d'alimentation électrique de matériel roulant



4.1.6 Câbles et appareillages haute tension

Les terrains et les installations de la SNCB/Infrabel sont parcourus de câbles et d'appareils d'origines diverses :

- alimentation de la caténaire ;
- raccordement entre les postes haute tension d'Infrabel et le fournisseur d'énergie ;
- préchauffage 3kV ;
- tiers (impétrants), avec une autorisation.

Entre autres au voisinage des sous-stations et des postes de sectionnement, des câbles de raccordement, qui alimentent la caténaire, se trouvent au sol. Ils se trouvent dans des caniveaux, à fleur du sol, le long des voies. Une flèche "haute tension" est indiquée sur certains couvercles des caniveaux renfermant les câbles haute tension. Ils peuvent également être fixés aux supports de la caténaire.

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

4.1.7 Câbles basse tension

Les terrains et les installations de la SNCB/Infrabel sont couverts d'un réseau de câbles basse tension servant à alimenter les différents appareils de l'infrastructure (signalisation, éclairage, chauffage, force motrice, caténaire, télécommunication) ainsi que de câbles basse tension appartenant à des tiers titulaires d'une permission de voirie. Pour plus d'informations sur les impétrants, voir [§ 3.2.1.7](#).

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

4.2 Mesures de sécurité pour les risques générées par les installations électriques

4.2.1 Caténaire

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

4.2.1.1.1 Généralités

Afin d'éviter tout contact avec la caténaire, le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services doit toujours rester à la distance de sécurité (DS) prévue, de même que les objets qu'il manipule. La distance de sécurité est définie ci-après.

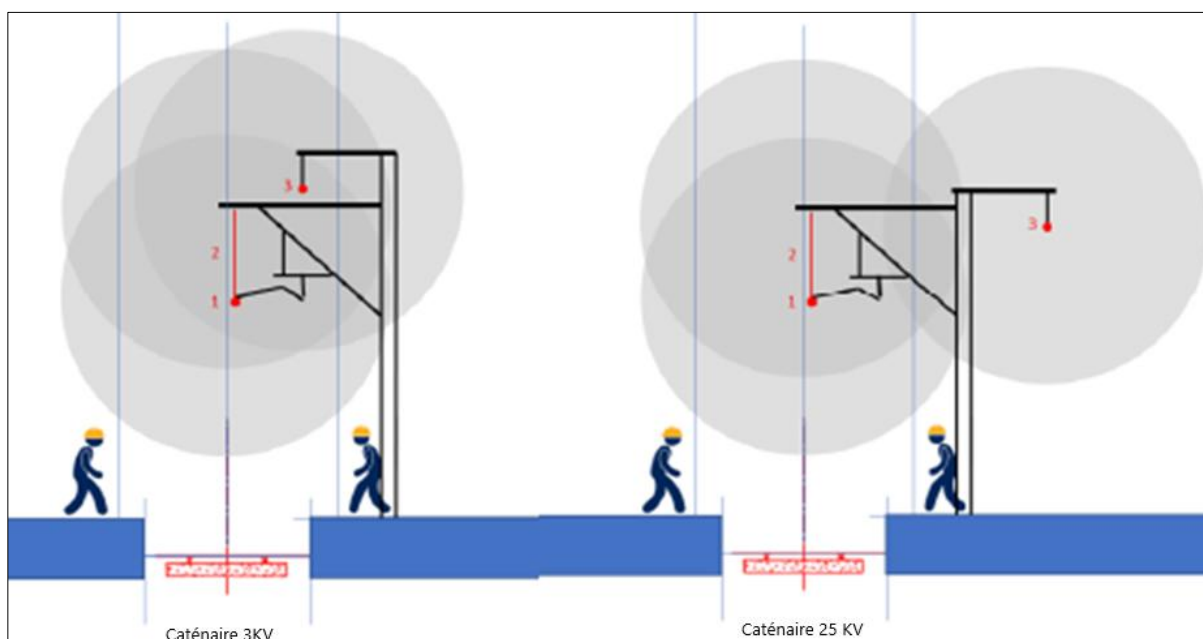


Figure 47 : Caténaire 3 KV et caténaire 25KV

La “distance de sécurité vis-à-vis de la caténaire qui est d’application lors de travaux” (qui est simplement appelée ‘DISTANCE DE SECURITE’ dans ce qui suit) est la distance minimale dans l’air, mesurée en ligne droite, qui doit être respectée entre :

- d’une part : une partie nue sous tension non protégée par des obstacles spécifiques, gaine ou isolation, et qui fait partie de la caténaire; et
- d’autre part : une personne qui travaille et les objets avec lesquels cette personne est en contact.

Lors de la détermination de la distance de sécurité, on tient compte des facteurs suivants :

- les mouvements possibles des pièces sous tension et de la surface de travail ;
- les objets avec lesquels la personne est en contact ;
- les mouvements involontaires normaux éventuels que cette personne pourrait faire ;
- l’estimation des distances lors de l’activité ;
- les différentes catégories de personnel.

4.2.1.1.2 Catégorie du personnel

Les catégories de personnel/travailleurs sont détaillées dans le plan de principe 490.004 d'Infrabel "Mesures de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténares sous tension (texte simplifié pour le fascicule 63)".

Ce plan de principe est consultable sur le website d'Infrabel dans la rubrique "entrepreneurs et fournisseurs".

L'entreprise/prestataire de services et ses sous-traitants ont les obligations suivantes vis-à-vis du personnel qui exécute des travaux caténares ou des travaux à proximité de la caténaire :

1. Ils doivent déterminer eux-mêmes à quelle catégorie chacun de leurs agents appartient ;
2. Ils sont entièrement responsables de ce choix ;
3. Ils doivent fournir au fonctionnaire dirigeant de la SNCB une liste nominative par catégorie d'agents.

L'entrepreneur/le prestataire de services et ses sous-traitants ont la responsabilité d'informer individuellement leur personnel concerné, sur la nature de leurs activités, des risques liés et des mesures mises en œuvre pour prévenir ou limiter ces dangers dont les mesures minimales à prendre décrites dans ce fascicule ainsi que dans le plan de principe 490.004 "Mesures de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténares sous tension (texte simplifié pour le fascicule 63)".

4.2.1.1.3 Distance de sécurité en fonction de la catégorie du personnel

Extrait du document Infrabel PP 490.004 :

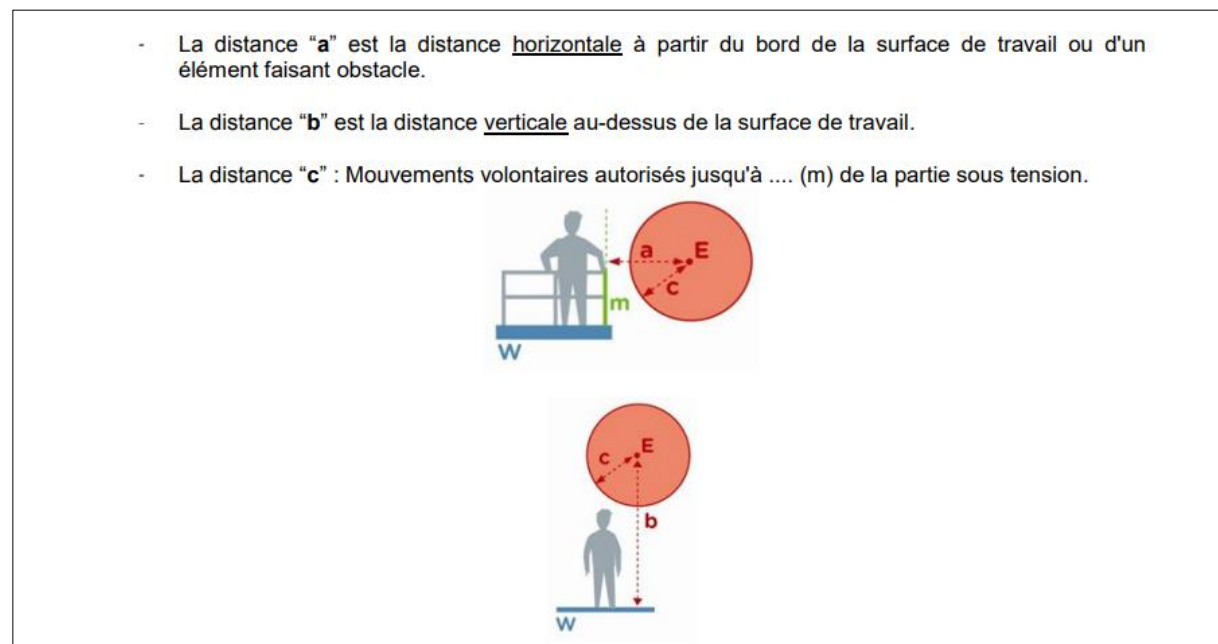


Figure 48 : Distance de sécurité en fonction de la catégorie du personnel



Catégorie d'agent	Tension (kV)	Distance <u>horizontale</u> à partir du bord de la surface de travail ou d'un élément faisant obstacle (m) "a"	Distance <u>verticale</u> au- dessus de la surface de travail (m) "b"	Mouvements volontaires autorisés jusqu'à de la partie sous tension (m) "c"
Personne sans autorisation	3 ou 25	-	-	3(**)
Personne ordinaire avec autorisation	3 ou 25	2,25	3,50	1,50
Personne avertie ou qualifiée avec autorisation (*)	3 ou 25	1,50	2,75	1
Personne spécialisée avec autorisation	3	1,25	2,50	0,50
	25	1,45	2,75	0,70

(*) les distances sont les mêmes pour les personnes averties et qualifiées

(**) les distances sont uniquement d'application pour des travaux avec du petit outillage. Pour des travaux avec des objets longs, il faut ajouter une réserve. (voir § 5.2)

La nature des travaux et l'analyse des distances de sécurité doit permettre de déterminer quelles caténaires doivent éventuellement être mise hors tension, c-à-d si on ne pouvait pas respecter les distances de sécurité par rapport à une caténaire sous tension, on doit mettre hors tension cette caténaire.

4.2.1.1.4 Activités à plus de 3m des parties sous-tension de la caténaire

Dans le cas d'activités à une distance de plus de 3 mètres de tout équipement sous tension, aucune formalité n'est nécessaire.

Pour ces activités, l'entrepreneur/le prestataire de services détermine lui-même les mesures de sécurité appropriées afin de garantir sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, de ses préposés et le cas échéant de leurs travailleurs.

Le personnel doit conserver une distance de sécurité de minimum 3 mètres entre chaque partie de son corps ou chaque objet qu'il manipule et chaque partie nue sous tension, quelle que soit la tension de la caténaire.

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

Lorsque la nature des activités et/ou le mode opératoire conduisent à devoir travailler à une distance inférieure à 3m des parties sous tension de la caténaire, la mise hors tension caténaire est à privilégier et est obligatoire lorsque les distances de sécurité prévue en fonction de la catégorie du personnel ne peuvent être respectées.

Les modalités de réalisation de la mise hors-tension sont détaillées au § 4.2.1.2.

S'il n'est pas possible de procéder à la mise hors tension de la caténaire, il y lieu de respecter les distances de sécurité prévue en fonction de la catégorie du personnel.

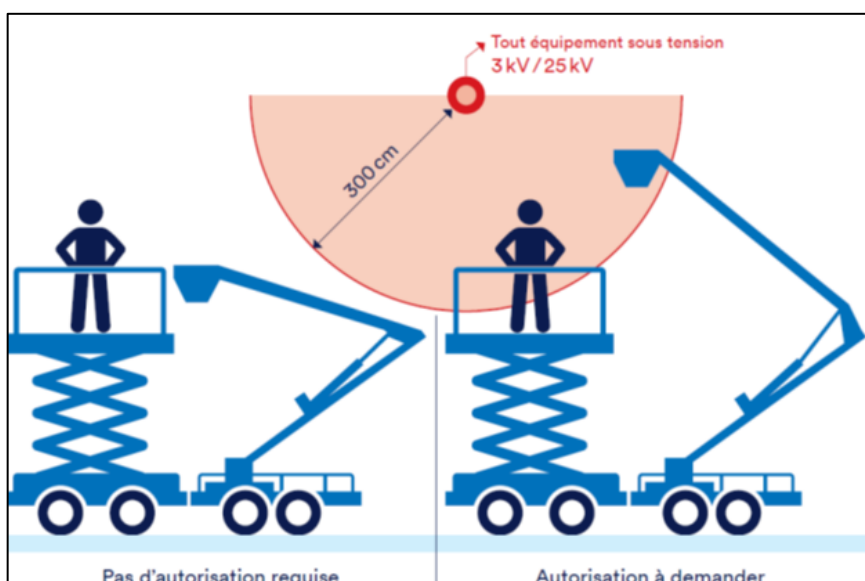


Figure 49 : Activités ne nécessitant pas d'autorisation / activités nécessitant une autorisation préalable

Pour toutes les activités où une distance de 3 mètres ne peut être respectée par rapport à tout équipement sous tension, une autorisation est requise. Le contenu de cette autorisation est décrit ci-après.

S630 AUTORISATION DE TRAVAILLER À MOINS DE 3 m DE LA TENSION	
M./Mmede l'entreprise	
CI n° est autorisé de travailler à moins de 3 m de la tension, pendant la période	
selon la catégorie de:	
☐ « personne ordinaire » ☐ « personne avertie » ☐ « personne qualifiée » ☐ « personne spécialisée »	
Je suis au courant des distances de sécurité à respecter vis-à-vis de la tension sur la caténaire et les ai comprises. J'utilise seulement les surfaces de travail mises à disposition.	
La présente autorisation est strictement personnelle. Elle n'est valable qu'après signature par le titulaire et pour la durée indiquée ci-dessus, et peut être retirée en tout temps. Elle doit être montrée à simple demande.	
Signature du titulaire,	Au nom de l'employeur,

Figure 50 : Autorisation à travailler à moins de 3 m de la caténaire sous tension

Chaque travailleur doit dans ce cas être en possession de cette autorisation écrite et nominative qui lui permet de travailler à une distance inférieure à 3 mètres de la tension.

Cette autorisation, délivrée par l'entrepreneur/le prestataire de services, mentionne la catégorie à laquelle la personne appartient et constitue la preuve que le travailleur est informé par l'employeur des dangers électriques qui se présentent :

- sur le site ;
- dans ses environs immédiats.

Chaque agent qui ne peut pas présenter son autorisation personnelle pendant les activités est considéré comme personne sans autorisation. Il doit donc rester à plus de 3 mètres de la tension.



Les activités avec des objets longs, c'est-à-dire de plus de 50 cm nécessitent des mesures de sécurité supplémentaires car il est difficile d'estimer à distance entre l'extrémité de l'objet long et les parties sous-tension.

Il s'agit notamment des activités effectuées avec :

- des outils avec long manche (brosse, ...) ;
- des engins circulant sur les rails ;
- des véhicules qui ne se déplacent pas sur la voie.

Pour plus de détails sur ces mesures supplémentaires, il convient de se référer au plan de principe 490.004 "Mesures de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténares sous tension (texte simplifié pour le fascicule 63)".

En complément au respect des distances par rapport à la caténaire, des mesures spécifiques telles que l'utilisation d'outil non conducteur, la mise en œuvre d'une paroi isolante entre la zone de travail et la caténaire, la mise à la terre des structures de travail, pourront être imposées

4.2.1.2 Mise hors tension de la caténaire

4.2.1.2.1 Procédure

La mise hors tension d'un ou plusieurs tronçons caténares implique :

- la mise hors service préalable de la voie en-dessous de laquelle la tension sera coupée ;
- la demande de mise hors service de la caténaire par Infrabel (« Agent Responsable de l'Exécution des Travaux ») ou SNCB (« Agent Responsable de l'Exécution des Travaux B-ST niveau 2 ») ;
- la coupure de la tension sur la caténaire, qui incombe exclusivement à Infrabel (« Répartiteur Courant de Traction » - RCT) ;
- et impérativement, l'exécution de la fiche DMR (3 kV) ou de la fiche DPE (25 kV) préalablement établie. Cette mesure de sécurité complémentaire comprend la pose de dispositifs de mise aux rails (3kV) ou de dispositifs de protection électrique (25kV) ;

et relève de la responsabilité de :

- un agent autorisé d'Infrabel ou de TUC Rail pour les activités effectuées par un entrepreneur/un prestataire de services qui n'a pas connaissance du sectionnement ni de la configuration de la caténaire à l'endroit des activités ;
- un entrepreneur/un prestataire de services caténaire avec agrération H2 qui a une connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire à l'endroit des activités.

L'entrepreneur/le prestataire de services :

- détermine les mesures de sécurité appropriées afin de garantir sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, de ses préposés, de ses sous-traitants et, le cas échéant, de leurs travailleurs en prenant en considération les mesures de sécurité d'Infrabel et de la SNCB ; et/ou
- doit s'intégrer intégralement dans les mesures de sécurité d'Infrabel et de la SNCB.

L'entrepreneur/le prestataire de services reste bel et bien responsable de sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, celle de ses préposés, de ses sous-traitants et de leurs travailleurs.

Tout constat d'infraction aux dispositions du présent chapitre sera immédiatement sanctionné conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.

Attention : Certains poteaux caténares ont une bande jaune indiquant un danger particulier. La bande jaune implique des mises hors tension supplémentaires par rapport à ce que l'on pourrait croire à première vue.



I_427 Procédure « Mise hors service de la voie et/ou mise hors tension de la caténaire pour les travaux par entreprise »

L'entrepreneur/le prestataire de services (ou sous-traitant) doit toujours considérer la caténaire comme étant sous tension tant qu'il n'y a pas en sa possession de confirmation écrite de la "mise hors tension de la caténaire".

La confirmation écrite de la "mise hors de la tension de la caténaire" est donnée à l'entrepreneur/le prestataire de services (ou sous-traitant) (ou son délégué en qualité de chef de travail) par le formulaire I_427 (annexe 6.1).

Le formulaire I_427 constitue le rapport écrit des communications échangées entre l'entrepreneur/le prestataire de services (ou sous-traitant) (ou son délégué en qualité de chef de travail) et l'ARET. Si l'ARET est d'Infrabel ou de TUC Rail, les communications doivent passer via un agent SNCB qui est l'intermédiaire entre les l'entrepreneur/prestataire de services (ou sous-traitant) (ou son délégué en qualité de chef de travail) et l'ARET.

Ce formulaire comporte un feuillet jaune et un feuillet blanc.

Ce n'est qu'après réception de l'exemplaire jaune du formulaire, complété dûment et de manière correcte et compréhensible dans la rubrique C, daté et signé par les deux parties - et paraphé par un agent SNCB si l'ARET est d'Infrabel ou de TUC Rail -, que l'entrepreneur/le prestataire de services (ou sous-traitant) (ou leur délégué en qualité de chef de travail) peut considérer la caténaire concernée comme étant mise hors tension.

Il est de la seule responsabilité de l'entrepreneur/du prestataire de services de vérifier pour sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, celle de ses préposés, de ses sous-traitants et le, cas échéant, de leurs travailleurs, que la rubrique C a été dûment remplie et de manière correcte et compréhensible ainsi que signée et datée par les deux parties.

L'information mentionne les limites entre lesquelles la caténaire est mise hors tension ainsi que la date et l'heure jusqu'à laquelle la mise hors tension est prévue. En aucun cas, des travaux ne peuvent être effectués en dehors de ces zones et limites définies, ni en dehors des périodes indiquées.

Les dispositifs de mise aux rails (3 kV) ou dispositifs de protection électrique (25 kV), placés dans le cadre de la mise hors tension de la caténaire ne doivent jamais être retirés, même pour une courte période, pendant l'exécution des activités.

Dès que l'entrepreneur/le prestataire de services (ou sous-traitant) (ou son délégué en qualité de chef de travail) a fini ses travaux qui exigeaient la mise hors tension de la caténaire, il en informe l'ARET d'Infrabel/TUC Rail/SNCB. À cet effet la rubrique D du formulaire I_427 doit être dûment remplie, et de manière correcte et compréhensible, datée et signée par les deux parties. Dès ce moment-là, l'entrepreneur/le prestataire de services (ou sous-traitant) (ou son délégué en qualité de chef de travail) doit considérer la caténaire concernée comme remise sous tension.

Il est de la seule responsabilité de l'entrepreneur/du prestataire de services (ou sous-traitant) de vérifier pour sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, celle de ses préposés, de ses sous-traitants et, le cas échéant, de leurs travailleurs, si les travaux ont été effectivement réalisés, que la rubrique D a été dûment remplie, et de manière correcte et compréhensible ainsi que signée et datée par les deux parties.

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont mentionnées dans l'instruction de travail spécifique de Infrabel WIT 1012.fr – « Mise hors service de la voie et/ou mise hors tension de la caténaire- pour des travaux par entreprise ».

4.2.2 Circuit de retour de courant

Le circuit de retour ne peut jamais être interrompu sans mise en œuvre de mesures de prévention par le personnel qualifié d'Infrabel voir § 3.4 du PP 490.004 « Mesure de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténaires sous tension ».



4.2.3 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.

4.2.4 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 élément métallique nu sous tension.

4.2.5 Câbles et appareillages haute tension et câbles basse tension

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

Ces câbles doivent mis hors tension par le personnel spécialisé d'Infrabel ou de la SNCB avant toute manipulation.

En cas de terrassement mécanique, ces câbles doivent avoir été préalablement repérés conformément au § 3.2.1.7 du présent document.

.



4.3 Risques présentés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement

Les risques causés par un véhicule ferroviaire en mouvement sont :

- le risque d'être heurté ou écrasé par un véhicule ferroviaire en mouvement, circulant sur **une voie en service** (voie ouverte à la circulation) ;
- le risque d'être déstabilisé par l'effet de souffle ou d'aspiration provoqué par le passage d'un véhicule ferroviaire en mouvement, circulant sur **une voie en service** (voie ouverte à la circulation) ;
- le risque d'être heurté ou écrasé par un véhicule ferroviaire en mouvement (train de travaux, engin de chantier), circulant sur **une voie hors service** ;
- le risque d'être heurté ou écrasé par du matériel ou un équipement heurté par un véhicule ferroviaire en mouvement.

4.3.1 Notions de base

4.3.1.1 Zone dangereuse

La zone dangereuse est la zone dans laquelle le personnel est exposé aux risques causés par les véhicules ferroviaires en mouvement.

Pour une voie, la zone dangereuse comprend l'espace s'étendant de part et d'autre de la voie, voie comprise, jusqu'à une distance de sécurité (DS) mesurée perpendiculairement depuis le bord extérieur de chaque rail.

La distance de sécurité est définie ci-après. La zone dangereuse peut comprendre une ou plusieurs voies.

Toute voie hors service sur laquelle circulent des trains de travaux et/ou des engins de travaux est (également) considérée comme zone dangereuse.

4.3.1.2 Distance de sécurité (DS)

La valeur de la distance de sécurité le long d'une voie est calculée en tenant compte de la vitesse maximale autorisée sur cette voie.

- Si la vitesse est inférieure ou égale ($\leq$) à 160 km/h, la distance de sécurité qui doit être prise en compte est d'au moins 1,50 m.
- Si la vitesse est supérieure ($>$) à 160 Km/h, la distance de sécurité qui doit être prise en compte est d'au moins 2,00 m.

La distance de sécurité, comme définie ci-avant, doit être considérée comme la distance minimale à respecter à tout instant. Néanmoins, le fonctionnaire dirigeant, son délégué et/ou le chef de travail peut toujours imposer que la distance de sécurité à effectivement respecter soit supérieure à 1,50 m (2,00 m) si des circonstances particulières l'exigent.

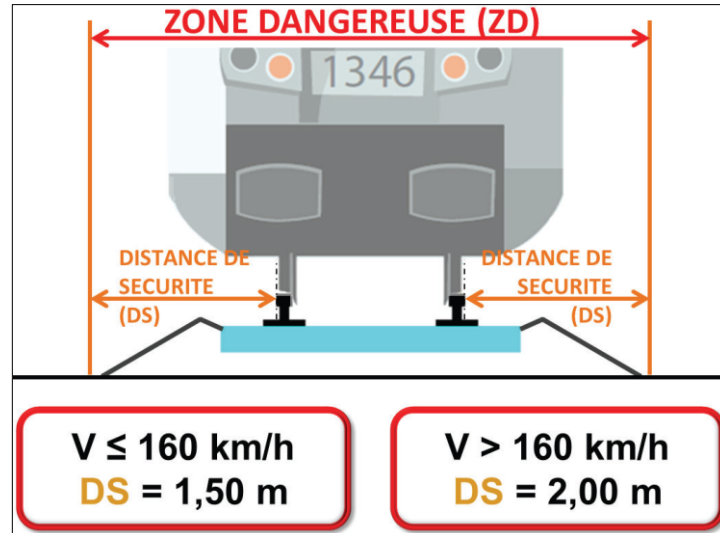


Figure 51 : Distance de sécurité

4.3.1.2.1 Zone dangereuse et Distance de sécurité sur les quais

Sur les quais, la zone dangereuse est une bande de :

- 0,77 m de largeur mesurée depuis le bord du quai pour les quais d'une hauteur de 28 cm par rapport aux rails – également appelés quais bas –

OU

- 0,61 m de large pour les quais d'une hauteur de 55 cm et 75 cm par rapport aux rails, également appelés respectivement quais moyens et quais hauts

La limite de la zone dangereuse peut être matérialisée sur les quais équipés d'un revêtement en dur tel que de l'asphalte ou du béton par :

- Un ligne jaune placée à la distance de sécurité
- La face des bandes podotactiles destinés aux mal voyants, côté du milieu du quai.



Figure 52 : Exemples de matérialisation de la limite de la zone dangereuse

4.3.1.2.2 Remarques

Cette face des bandes podotactiles est en principe placée à 1,10m du bord du quai ; c'est-à-dire au-delà de la distance de sécurité minimale.

Exceptionnellement, les bandes podotactiles peuvent être mal positionnées et être en entièreté dans la zone dangereuse. Il est donc obligatoire en cas de doute de vérifier avant exécution de l'activité la position de ces bandes par rapport à la limite théorique de la zone dangereuse.

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

En cas de travaux à proximité de la zone de danger non matérialisée, il est recommandé de matérialiser temporairement la limite de la zone de danger à une distance de 1m du bord du quai.

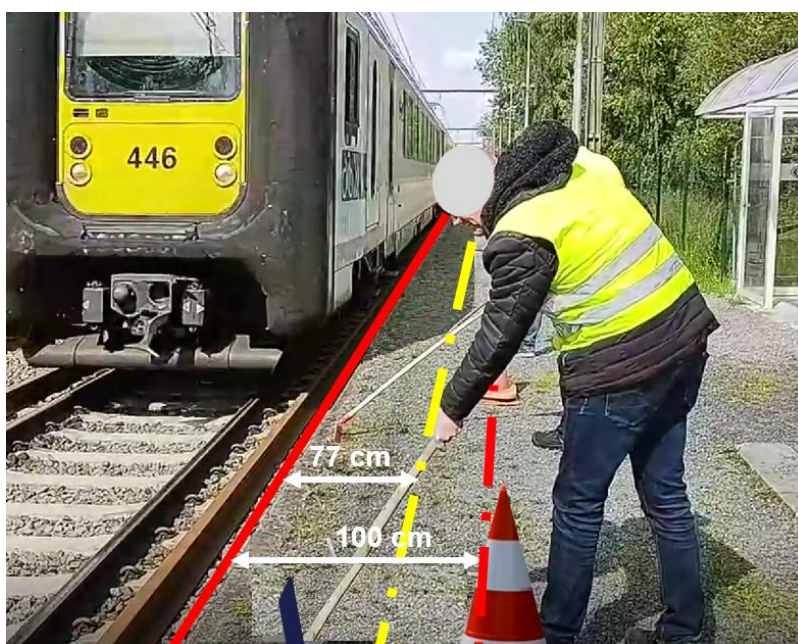


Figure 53 : Distance de sécurité sur un quai bas non revêtu

4.3.1.3 Emplacement de dégagement

Un emplacement de dégagement est un endroit sûr, en dehors de la zone dangereuse, convenu à l'avance, où les travailleurs doivent se tenir lors du passage d'un véhicule en mouvement.

En gare, la zone des quais situées derrière la limite de la zone de danger – voir § 4.3.1.1 ci-avant – constitue un emplacement de dégagement.

Le long des voies, l'emplacement de dégagement peut être un accotement, une piste de circulation, une niche, une passerelle latérale, un refuge, une entrevoie suffisamment large, une zone de travail sans circulation.

4.3.1.4 Gabarit

Le gabarit est défini comme un ensemble de règles destinées à :

- soit fixer les dimensions des véhicules ferroviaires et de leur chargement ;
- soit à 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.

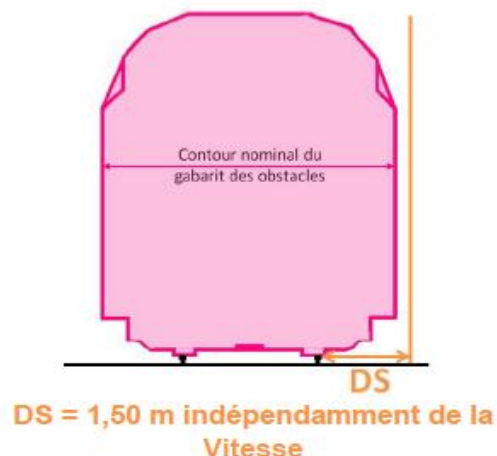


Figure 54 : Contour nominal du gabarit des obstacles

Pour le matériel roulant ferroviaire, le contour limite du gabarit des obstacles, est pris en considération pour déterminer s'il y a empiètement de type II. Le contour limite du gabarit des obstacles peut être assimilé à un plan situé à une distance minimale de 1,20 m mesurée latéralement à partir du bord intérieur du rail le plus proche de la voie voisine en service.

Pour les engins hors rails, matériaux et outillage lourd, le contour nominal du gabarit des obstacles est pris en considération pour déterminer s'il y a empiètement de type II. Le contour nominal du gabarit des obstacles peut être assimilé à la limite de la zone dangereuse (avec une distance de sécurité de 1,5 m définie pour une vitesse ≤ 160 km/h).

4.3.1.5 Zones de sécurité complémentaires

Outre la zone dangereuse (zone rouge), 3 zones sont définies sur la base de l'exposition des travailleurs et du matériel aux risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement :

- ZONE ORANGE - Zone de vigilance ;
- ZONE JAUNE - Zone d'avertissement ;
- ZONE VERTE.

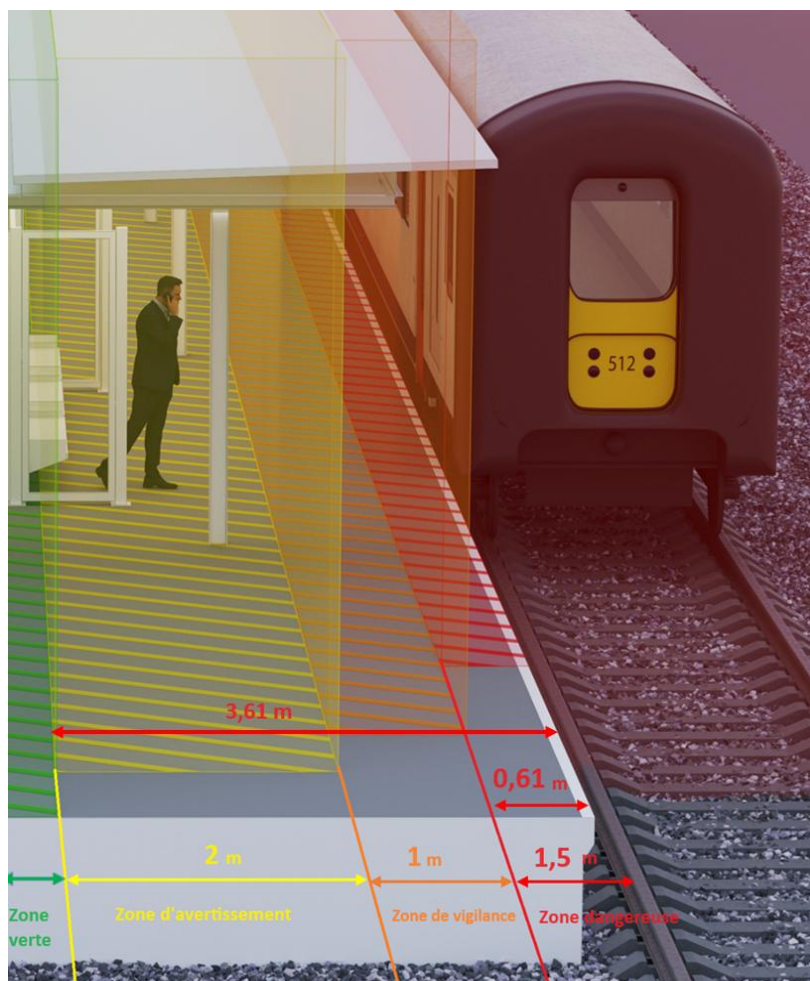


Figure 55 : Zones de sécurité supplémentaires sur un quai haut

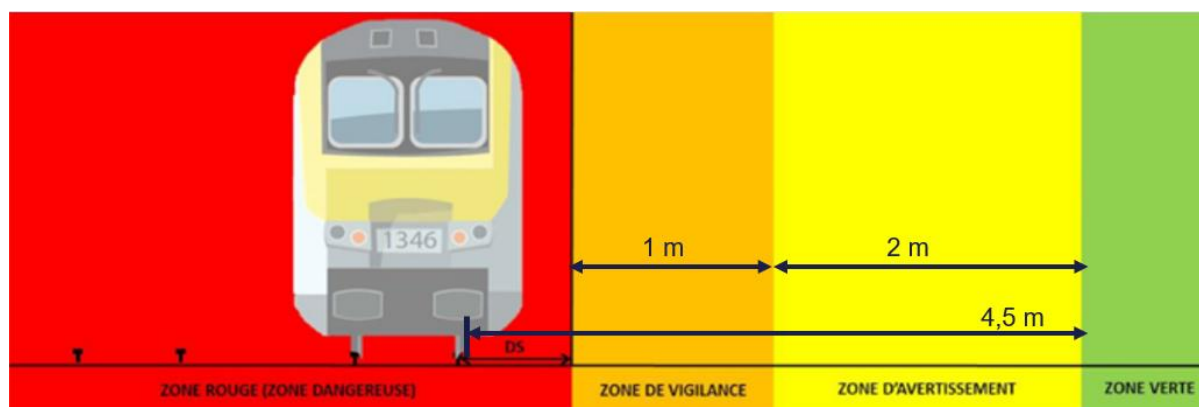


Figure 56 : Schéma des zones de sécurité supplémentaires



Dans les deux zones de sécurité supplémentaires définies au § 4.3.1.5.1 (« Zone Orange - Zone de vigilance ») et au § 4.3.1.5.2 (« Zone Jaune - Zone d'avertissement »), l'exposition du personnel, des équipements et des véhicules (de chantier) aux risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement ne peut être exclue pendant l'exécution des activités.

Pour les activités avec du personnel ou du matériel léger, voir § 4.3.2.1 (« Empiètement de type I »), les distances d'application sont reprises sur la Figure 56 ci-dessus.

Pour les activités avec du matériel lourd, voir § 4.3.2.2 (« Empiètement de type II »), la largeur de chaque zone peut varier en fonction du type d'engin et de la charge manipulée. Ces largeurs seront précisées dans des instructions de travail spécifiques propres à chaque engin.

A défaut d'instruction de travail spécifique applicable au matériel utilisé et aux travaux à effectuer, le risque d'empiètement de type II peut être considéré comme maîtrisé lorsqu'une analyse des risques supplémentaire démontre l'efficacité des mesures à appliquer.

Pour déterminer la zone de sécurité dans laquelle évolue le personnel et/ou l'engin, tous les éléments sont pris en compte :

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

4.3.1.5.1 Zone Orange - Zone de vigilance

La zone orange a une largeur minimale de 1 mètre (si cette distance est supérieure, elle sera spécifiée dans les instructions de travail concernées) et commence à la limite de la zone dangereuse.

Dans cette zone, le risque d'empiètement dans la zone dangereuse d'une voie par les travailleurs, le matériel manipulé par les travailleurs, les engins, ou par les charges manipulées par les engins ne peut être exclu lors de l'exécution des activités et/ou des déplacements.

Lors des activités et/ou déplacements dans cette zone, les travailleurs et/ou l'opérateur de l'engin doivent :

- rester vigilants à tout moment aux véhicules ferroviaires circulant sur la voie (adjacente) en service ;
- veiller à ne pas pénétrer dans la zone dangereuse, sans l'application des mesures de sécurité.

Sur la base d'une analyse de risques effectuée par l'entrepreneur/le prestataire de services en lien avec les activités à réaliser, des mesures de sécurité devront être mises en place, qui garantissent que :

- ses propres travailleurs, ses préposés et, le cas échéant, leurs travailleurs ainsi que les opérateurs d'engins restent continuellement vigilants aux véhicules ferroviaires en mouvement ;
- l'empiètement de la zone dangereuse est exclu.

Cette analyse de risques tiendra compte de toutes les conditions de travail et, en particulier du risque de défaillance technique des engins / équipements employés, et/ou d'erreurs humaines.

4.3.1.5.2 Zone Jaune - Zone d'avertissement

La zone jaune est située à l'extérieur de la zone orange, et s'étend jusqu'à une distance pouvant atteindre au minimum 4,50 mètres (si cette distance est supérieure, elle sera spécifiée dans les instructions de travail concernées), mesurée perpendiculairement depuis le bord extérieur du rail ce qui correspond à une distance de 3.61m mesurée depuis le bord des quais moyens et hauts (3.77m pour les quais bas).

Dans cette zone, pour les travailleurs et les engins, il n'y a pas d'exposition directe aux risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement. Cependant, le risque peut survenir dans le cas d'un déplacement (volontaire / involontaire) des travailleurs, des engins et/ou des éléments manipulés vers la zone dangereuse ou lors de la manutention d'éléments longs (outillage, matériel, végétaux) ou de charges par les engins vers la zone dangereuse.



Sur base d'une analyse de risques effectuée par l'entrepreneur/le prestataire de services en lien avec les activités à réaliser, des mesures de sécurité devront être mises en place, qui garantissent que :

- les déplacements des travailleurs, des engins et des charges manipulées vers la zone dangereuse sont exclus ;
- la stabilité des engins et charges manipulées est garantie.

4.3.1.5.3 Zone Verte

La zone verte est située à l'extérieur de la zone jaune, et commence à une distance d'au minimum 4,50 mètres (si cette distance est supérieure, elle sera spécifiée dans les instructions de travail concernées), mesurée perpendiculairement depuis le bord extérieur du rail.

Dans cette zone, les travailleurs et les engins ne sont plus exposés aux risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement. En principe, aucune mesure de sécurité vis-à-vis du trafic ferroviaire ne doit obligatoirement être appliquée (sauf instructions spécifiques).

L'entrepreneur/le prestataire de services reste néanmoins, à tout moment, responsable de l'application des mesures de sécurité supplémentaires qu'il juge nécessaires, en ce qui concerne la sécurité de ses propres travailleurs, de ses préposés et, le cas échéant, de leurs travailleurs.

4.3.2 Empiètements

La règle générale veut qu'un travailleur ne pénètre dans la zone dangereuse qu'en cas d'absolue nécessité et seulement en appliquant strictement les mesures, procédures et conditions de sécurité.

On entend par empiètement : une entrave à la circulation des trains.

Dans le cadre d'activités dans ou à proximité des voies, il y a lieu d'établir une distinction entre deux types d'empiètement :

- empiètement de type I (dans la zone dangereuse) ;
- empiètement de type II (dans le gabarit).

Le risque d'empiètement ainsi que le type d'empiètement sont donc fonction de la nature du travail, du mode opératoire et de l'emplacement de la zone de travail vis-à-vis de la zone dangereuse à considérer.

Les mesures de sécurité à prendre tiennent compte des risques d'empiètement et du type d'empiètement.

4.3.2.1 Empiètement de type I

Un empiètement de type I correspond à un empiètement temporaire dans la zone dangereuse d'une voie, créé par du personnel et/ou du matériel léger ou demi-lourd. Ces empiètements peuvent facilement être supprimés.

Par matériel léger, on entend, du matériel pouvant être retiré manuellement et immédiatement de la zone dangereuse, par une seule personne. Le poids du matériel léger est au maximum de 35 kg.

Par matériel demi-lourd, on entend du matériel pouvant être retiré manuellement et immédiatement de la zone dangereuse, par au maximum 4 travailleurs. Le poids du matériel (équipement + accessoires) à retirer de la zone dangereuse est au maximum de 120 kg.



Figure 57 : Exemple d'empiètement de type I

4.3.2.2 Empiètement de type II

L'empiètement de type II correspond à la création d'un **obstacle permanent ou temporaire dans le gabarit des obstacles** d'une voie en service par :

- un engin opérant à proximité, se trouvant soit à proximité de la voie, soit sur une voie voisine ;
- des matériaux ou de l'outillage lourd dont la manutention manuelle ou mécanique est difficile eu égard à leur masse et à leur volume ;

et dont la présence dans le gabarit de la voie en service risque de provoquer un accident grave en cas de heurt par un train circulant sur cette voie.



Figure 58 : Exemple d'empiètement de type II

4.3.3 Référence pour la détermination du risque d’empiètement

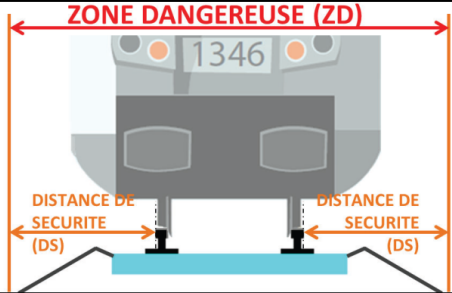
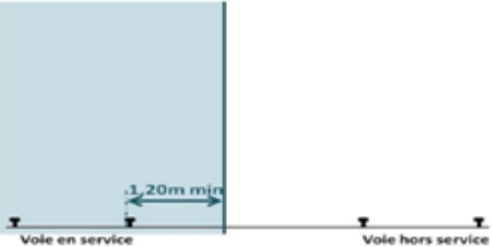
	Groupe d’empiètement	Référence pour la détermination de l’empiètement
Empiètement de type I	Personnel, matériel léger et matériel demi-lourd	 $V \leq 160 \text{ km/h}$ DS = 1,50 m $V > 160 \text{ km/h}$ DS = 2,00 m
	Véhicules ferroviaires (matériel roulant pour travaux) Engins et outillage sur wagons Matériel Lourd Engins de chantier “hors rails” Travaux aux installations fixes et aux abords	 

Figure 59 : Références pour la détermination du risque d’empiètement

4.3.4 Fréquences et durées des empiètements de type II

L’empiètement peut également être caractérisé par sa fréquence (répétitivité) et/ou sa durée. Si ce caractère ne dispense pas de la mise en place de mesures de protection adéquates, il peut en influencer le choix.

On distingue les types d’empiètements suivants :

- Empiètement prévu à caractère régulier ;
- Empiètement prévu à caractère ponctuel ;
- Empiètement non prévu ;
- Empiètement maîtrisé.



4.3.4.1 Empiètement prévu à caractère régulier

On parle d'empiètement prévu à caractère régulier, si l'exécution de l'activité nécessite ou prévoit :

- un empiètement prévu quasi-permanent dans la zone dangereuse ou du gabarit de la voie ;
ET
- plus de 4 empiètements par heure ou si la durée des empiètements, cumulée sur un intervalle d'une heure est supérieure à 15 minutes.

4.3.4.2 Empiètement prévu à caractère ponctuel

On parle d'empiètement prévu à caractère ponctuel, si l'exécution de l'activité nécessite ou prévoit :

- au maximum 4 empiètements par heure ;
ET
- que la durée des empiètements, cumulée sur un intervalle d'une heure est au maximum égale à 15 minutes.

4.3.4.3 Empiètement non prévu

On parle d'empiètement non prévu :

- si l'exécution des travaux ne nécessite pas d'empiètement dans le gabarit de la voie ;
ET
- si, en l'absence de mesures matérielles et/ou organisationnelles, ou lorsque celles-ci sont insuffisantes, le risque d'empiètement ne peut être exclu (suite à un manque de vigilance du personnel, suite à une erreur d'un opérateur, à cause de la configuration de la zone de chantier, suite à une manipulation de matériel, suite au déplacement d'une charge).

4.3.4.4 Empiètement maîtrisé

On parle d'empiètement maîtrisé quand :

- l'exécution des activités ne nécessite pas d'empiètement dans le gabarit de la voie ;
ET
- les mesures matérielles et/ou organisationnelles permettent de maîtriser tout risque d'empiètement tant par les travailleurs, le matériel manipulé par les travailleurs, les engins, ou par les charges manipulées par les engins.

Le risque d'empiètement de type II est considéré comme maîtrisé, lorsqu'une analyse de risques complémentaire démontre l'efficacité de mesures matérielles et/ou organisationnelles à mettre en œuvre.



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

Il est important que tout travailleur qui effectue une tâche dans la zone jusqu'à 4m50 mesurés perpendiculairement depuis le bord extérieur du rail, entende, voit et soit vu.

- **Entendre** : le travailleur doit toujours pouvoir entendre l'alerte/alarme. L'utilisation de baladeur sur les oreilles est donc interdite.
- **Voir** : Si un travailleur porte un couvre-chef ou une charge, il ne faut pas que cela diminue sa perception visuelle du trafic ferroviaire. Les cheveux longs doivent être attachés pour ne pas gêner la vue.
- **Être vu** : Pour pouvoir être vu aisément à grande distance par les conducteurs de trains, tant de jour que de nuit ou en des circonstances de moindre visibilité, le travailleur doit toujours porter des vêtements de travail haute visibilité **jaune** fluo munis de bandes réfléchissantes :
 - Dans le cadre de déplacements en dehors des quais, et d'activité de contrôle ou d'inspection, le personnel doit porter sur le haut du corps des vêtements de travail à haute visibilité minimum de classe 2 munis de bandes réfléchissantes (selon la norme EN ISO 20471). Cette exigence s'applique également à tous les opérateurs d'engins ou conducteurs d'engins présents dans la zone définie ci-dessus.
 - Dans le cadre de l'exécution d'un travail ou service, le personnel doit porter pour le haut du corps des vêtements de travail à haute visibilité minimum de classe 2 munis de bandes réfléchissantes (selon la norme EN ISO 20471) et pour le bas du corps un pantalon de travail long à haute visibilité minimum de classe 2 muni de bandes réfléchissantes (selon la norme EN ISO 20471).
- **Couleur proscrite** :
Le port de vêtements rouges, dans ou à proximité des voies, est proscrit. Le risque encouru est qu'un conducteur de train associe la couleur rouge à un signal mobile rouge.



4.4.1 Hiérarchie des mesures de sécurité

4.4.1.1 Hiérarchie des mesures de sécurité pour les activités avec empiètement prévu

Dans le présent chapitre, on vise les activités :

- à proximité des voies qui risquent de provoquer / provoqueront des empiètements dans la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) de la voie adjacente en service ;
- à l'intérieur de la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) d'une voie en service ;
- dans une zone de travail mise hors service qui risquent de provoquer / provoqueront des empiètements dans la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) d'une voie adjacente en service.

L'ordre comme défini ci-après détermine la hiérarchie des mesures de sécurité à respecter pour les activités dans ou à proximité d'une voie en service, **avec** empiètement de type I et/ou II prévu :

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

Ces mesures de sécurité sont appliquées **obligatoirement** dans l'ordre de leur énumération et conformément aux résultats de l'analyse préalable et continue des risques (généraux et spécifiques).

La mise hors service de la voie est la mesure la plus sûre en termes de sécurité, et sera appliquée prioritairement.

Ces mesures de sécurité sont appliquées sur la base d'une analyse des risques.

Ces mesures de sécurité peuvent également être combinées afin d'obtenir un niveau de sécurité approprié.



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

Dans le présent paragraphe, on vise les activités :

- à proximité des voies sans empiètement prévu dans la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) de la voie adjacente en service ;
- sur une zone de travail mise hors service sans empiètement prévu dans la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) d'une voie adjacente en service.

L'ordre comme défini ci-après détermine la hiérarchie des mesures de sécurité à respecter pour les activités dans ou à proximité **sans** empiètement de type I et/ou II prévu en fonction des résultats de l'analyse préalable et continue des risques (généraux et spéciaux) :

1. la mise hors service de la voie ;
2. la mise en place d'une séparation physique ou technique ;
3. le blocage des mouvements (matérialisé ou non-matérialisé) ;
4. la mise en place d'un dispositif d'annonce ;
5. la mise en place d'un dispositif de délimitation de la zone de chantier ;
6. la supervision par un agent dédié (agent garde-frontière (Infrabel)).

Ces mesures de sécurité sont appliquées **obligatoirement** dans l'ordre de leur énumération et conformément aux résultats de l'analyse préalable et continue des risques (généraux et spécifiques).

La mise hors service de la voie est la mesure la plus sûre en termes de sécurité, et sera appliquée prioritairement.

Ces mesures de sécurité peuvent également être combinées afin d'obtenir un niveau de sécurité approprié.

4.4.1.3 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.

4.4.1.4 Mise hors service de la voie

Une mise hors service d'une ou plusieurs voies signifie que la (les) voie(s) sont temporairement fermées à l'exploitation ferroviaire (commerciale), et est (sont) uniquement mise(s) à disposition des services techniques pour l'exécution de leurs activités. Seuls des véhicules techniques et trains de travaux qui doivent évoluer sur le chantier sont encore autorisés à circuler (circulation à vitesse réduite).

La mise hors service d'une ou de plusieurs voies (zone) est la mesure de sécurité optimale pour la réalisation des activités.

Les activités entraînant une modification des conditions de sécurité ou des conditions d'exploitation, doivent, selon les prescriptions techniques associées, toujours être réalisés sur voie hors service.

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont définies dans l'instruction de travail spécifique WIT 1012.

4.4.1.5 Mise en place d'une séparation physique ou technique

On entend par « séparation physique ou technique », une méthode de protection qui permet de garantir une séparation entre la zone dangereuse (type I) ou le gabarit (type II) d'une voie en service d'une part, et le personnel, le matériel manipulé par le personnel, les véhicules, les engins et les charges manipulées par les engins et ou véhicules, d'autre part.



Cette séparation peut être assurée :

- soit par une barrière de protection, rigide fixée au rail (**séparation physique**) empêchant le personnel, l'outillage qu'ils utilisent et/ou le matériel de pénétrer par inadvertance dans la zone dangereuse ;
- soit par des mesures physiques permettant de prévenir les chutes d'équipements et/ou de matériaux sur la voie contigüe à l'aide d'une **séparation physique** appropriée et infranchissable (écran) ;
- soit par des mesures permettant de prévenir les mouvements (involontaires) des machines opérant sur la voie contigüe, telles que des dispositifs limiteurs de débattement (**séparation technique**).

Cette méthode de protection n'est pas d'application pour les activités avec empiètements prévus.

Les dispositions relatives à l'application de cette mesure de sécurité sont énoncées dans l'instruction de travail WIT 1013

4.4.1.5.1 Séparation physique (Empiètement type I - Barrière de protection)

Par « barrière de protection », on entend une barrière de protection rigide fixée au rail (barrière d'entrevoie type RAIL SAFETY-FENCE ou équivalent répondant à la norme NBN EN 16704- 2-2).

Cette barrière empêche le personnel et les outils ou matériaux qu'il utilise de pénétrer dans la zone dangereuse, lors de l'exécution de leur activité et/ou lors de leurs déplacements.

Les barrières physiques peuvent être employées pour la protection du personnel travaillant dans une voie hors service et/ou aux abords d'une voie en service, sans mise en place d'un dispositif d'annonce complémentaire, si et seulement si, les conditions suivantes sont respectées :

- la nature des activités à réaliser n'implique pas que du personnel ou du matériel, ne pénètre même ponctuellement dans le gabarit de la voie en service sur laquelle sont positionnées les barrières ;
- les barrières physiques sont placées de manière continue, sur toute la longueur de la zone de travail.

Les barrières de protection peuvent être placées à la limite de la zone de dangereuse.

Le modèle de barrières de protection doit être approuvé par le fonctionnaire dirigeant.

4.4.1.5.2 Séparation physique (Empiètement type II)

Cette séparation physique doit répondre aux exigences suivantes :

- disposer d'une résistance suffisante (rupture, déformation permanente) en cas de choc avec les éléments manipulés ou projetés ;
- disposer d'un ancrage suffisant (dans le sol ou sur un autre élément de fixation) garantissant la stabilité de la séparation en cas de choc avec les éléments manipulés ou projetés ;
- être plein ou présenter un maillage inférieur au diamètre des éléments projetés ou manipulés ;
- être d'une hauteur suffisante pour assurer une protection efficace pour l'ensemble des éléments manipulés ou projetés dans le cadre de l'exécution des activités. Cette hauteur ne peut jamais être inférieure à 1,00 mètre, mesuré par rapport au niveau du plan de travail ;
- être positionnée sur toute la longueur de la zone de chantier où le risque d'empiètement de type II est présent ;
- la distance d'implantation de cette séparation physique par rapport au gabarit de la voie en service sera établie en tenant compte de l'éventuelle déformation élastique des éléments constitutifs de cette séparation en cas de choc avec les éléments manipulés ou projetés.

Aucune mesure de sécurité supplémentaire n'est nécessaire vis-à-vis du trafic ferroviaire, à condition :

- qu'une analyse de risques complémentaire de l'entrepreneur/du prestataire de services démontre l'efficacité de cette séparation physique (au regard des engins et travaux/activités réalisées) ;



- qu'une note de calcul de l'entrepreneur/du prestataire de services démontre le respect des exigences de résistance et de stabilité de la séparation.

4.4.1.5.3 Séparation technique (Empiètement type II)

La séparation technique est une solution technique (dispositif mécanique, électromécanique, et/ou électronique) permettant de limiter le déplacement (débattement) des organes de travail ou d'éléments structurels des engins au travail (limiteurs de giration ou d'élévation), lorsque ceux-ci :

- travaillent directement sur les voies (par exemple : grues rail-route, engins d'entretien de la voie) ;
- opèrent sur wagons (par exemple, portiques de levage) ;
- opèrent sur un chemin de roulement fixe établi le long des voies ;
- ne peuvent se déplacer par rapport à une voie en service (par exemple : grue tour).

Cette séparation technique doit répondre aux exigences suivantes :

- être testée avant le début des activités;
- être verrouillée lors de l'exécution normale des activités (il sera fait usage, de préférence, de solutions permettant une consignation de la commande du limiteur de débattement);
- faire l'objet d'un contrôle technique périodique, garantissant son bon fonctionnement;
- garantir le respect du gabarit de la voie en service sur toute la longueur de la zone de chantier où opèrent les engins (la séparation technique sera calibrée par rapport à la situation la plus défavorable rencontrée sur la zone de chantier).

Le réglage de cette séparation technique par rapport au gabarit de la voie en service sera établi en tenant compte des éléments manipulés et/ou des accessoires positionnés sur les organes de travail et parties mobiles de l'engin.

Aucune mesure de sécurité supplémentaire n'est requise vis-à-vis du trafic ferroviaire, à condition :

- qu'aucun empiètement de type II ne puisse être généré par les charges et éléments manipulés lors de l'exécution de l'activité;
- que la stabilité de l'engin opérant sur les voies, sur un chemin de roulement, puisse être garantie durant l'exécution des activités.

4.4.1.6 Blocage des mouvements

On entend par « blocage des mouvements », une méthode de protection qui permet l'interruption temporaire de la circulation ferroviaire, au droit de la zone de travail, par le maintien à l'arrêt des signaux encadrant la zone de travail.

Les opérations avec empiètement de type I et/ou II prévu ou non prévu dans la zone dangereuse ou le gabarit de la voie en service, sont réalisées durant les périodes d'interruption de la circulation ferroviaire sur cette voie.

On distingue parmi les différentes méthodes de protection par blocage des mouvements :

- les méthodes de protection par blocage des mouvements matérialisé ;
- les méthodes de protection par blocage des mouvements non matérialisé.

Dans les méthodes de protection par **blocage des mouvements matérialisé**, le maintien à l'arrêt des signaux encadrant la zone de travail est assuré :

- soit directement et uniquement par la prise de mesures techniques par le chef de travail (Infrabel) ou l'agent délégué présent sur le terrain ;
- soit par la prise de mesures techniques par le chef de travail (Infrabel) ou l'agent délégué présent sur le terrain en complément de mesures de protection prises en cabine de signalisation.



Cette matérialisation (consignation technique) réduit le risque d'ouverture des signaux encadrant le chantier (entraînant la reprise des circulations) sans dégagement de la zone dangereuse (sans l'autorisation du chef de travail (Infrabel)).

Dans les méthodes de protection par **blocage des mouvements non matérialisé**, le maintien à l'arrêt des signaux encadrant la zone de travail est assuré par la prise de mesures techniques par un agent présent en cabine de signalisation. Dans des faisceaux de maintenance des ateliers de traction 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, la mesure technique prise pour la protection des travailleurs est réalisée par la mise en position déviée des aiguillages et le blocage de leur commande.

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont définies dans l'instruction de travail spécifique WIT 1014.

4.4.1.7 Mise en place d'un dispositif d'annonce

Dans le contexte de la protection des chantiers avec empiètement ou présentant un risque d'empiètement, une méthode de protection par dispositif d'annonce est un dispositif par lequel tout mouvement (d'un véhicule ferroviaire) se dirigeant vers la zone de chantier est signalé suffisamment à l'avance pour :

- enlever l'outillage, les équipements et le matériel de la zone dangereuse (empiètement de type I) et rendre la voie sur laquelle des travaux sont en cours d'exécution ou qui est occupée parcourable à la vitesse autorisée ;
- dégager la zone dangereuse et de se retirer sur l'emplacement de dégagement convenu (empiètement de type I) ;
- arrêter toute activité pouvant occasionner des empiètements de type II (suite à un manque de vigilance du personnel, suite à une erreur d'un opérateur, suite à une manipulation de matériel, suite au déplacement d'une charge) ;
- maintenir l'attention du personnel et des opérateurs d'engins durant le passage du mouvement ;
- en cas d'empiètement (suite à un événement accidentel), libérer le gabarit de la voie et le cas échéant, provoquer l'arrêt du mouvement en approche de la zone de chantier.

Le fonctionnement d'un dispositif d'annonces comprend les étapes constitutives suivantes :

- la détection des mouvements approchant de la zone de chantier ;
- le relais de cette détection (alerte) aux travailleurs (empiètement de type I) et à l'équipe au travail et/aux opérateurs d'engins (empiètement de type II) ;
- la délivrance de l'ordre de dégagement de la zone dangereuse (alarme) aux travailleurs (empiètement de type I) ;
- la délivrance de l'ordre de mise à l'arrêt des engins et/ou activités présentant un risque d'empiètement ;
- éventuellement, la présentation de signaux mobiles d'arrêt ou l'actionnement d'un dispositif provoquant l'arrêt et/ou le freinage du mouvement en approche de la zone de chantier (uniquement en cas de survenance d'un événement accidentel).

Les références des dispositions pour l'application des mesures de sécurité relatives aux dispositifs d'annonce par et avec du personnel (factionnaire, vigie et annonceurs) se trouvent dans la liste au à l'annexe 6.2 « documents de référence » et précisément dans le tableau à l'annexe 6.3 « mesures disponibles liés aux risques ferroviaires ».



4.4.1.7.1 Restrictions liées à l'utilisation de dispositifs d'annonces lors de travaux nocturnes :

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

Par nuit, on entend la période entre le coucher et le lever du soleil pendant laquelle le soleil n'est pas visible, qui s'accompagne d'une obscurité plus ou moins grande. La durée de la nuit varie au cours de l'année.

4.4.1.7.2 Cas particulier des Installations de la direction Technics de la SNCB :

La mesure de sécurité de la mise en place d'un système d'annonce n'est pas d'application dans les installations de la direction Technics de la SNCB.

4.4.1.8 Mise en place d'un dispositif de délimitation de la zone de travail

C'est un dispositif attirant l'attention du personnel sur l'emplacement de la limite de la zone de chantier, afin d'éviter que le personnel, le matériel manipulé par le personnel, les engins et ou véhicules, ou les charges manipulées par les engins et ou véhicules ne franchissent cette limite.

Ce dispositif ne peut être utilisé qu'en cas d'empiètement non prévu.

Ce dispositif peut revêtir la forme :

- **d'une délimitation matérielle** (équipements physiques ou éléments de l'infrastructure), qui assure un rôle de délimitation (balisage) de la zone de chantier, tel le filet orange et la pose de banderoles ;
- **d'une délimitation immatérielle** (dispositifs technologiques) qui assure l'avertissement du personnel, lorsque le personnel, le matériel manipulé par le personnel, les engins, ou les charges manipulées par les engins approchent ou franchissent la limite de la zone de chantier.

Lors d'activités dans la zone orange, sans empiètement prévu dans la voie adjacente en service, la position de la délimitation doit toujours tenir compte d'une distance de séparation (marge de sécurité) d'au moins 25 cm par rapport à la zone dangereuse. Par conséquent, la délimitation doit être placée à au moins 1,75 m, mesurée perpendiculairement à partir du bord extérieur du rail.

Lors d'activités dans la zone jaune, sans empiètement prévu dans la voie adjacente en service, la délimitation peut être placée à la limite de cette zone. Par conséquent, la délimitation doit être placée à au moins 2,5 m, mesurée perpendiculairement à partir du bord extérieur du rail.

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont définies dans l'instruction de travail spécifique WIT 1010 d'Infrabel.

4.4.1.9 Supervision par un garde-frontière

4.4.1.9.1 Garde-frontière (Infrabel) suivant WIT 1010 d'Infrabel

La « supervision » du personnel, des engins et postes de travail peut être assurée par une personne désignée par l'entrepreneur/le prestataire de service, spécialement dédiée à cet effet, appelée « agent garde-frontière (Infrabel) ».

L'agent garde-frontière (Infrabel) avertit le personnel, lorsque le personnel, le matériel manipulé par le personnel, les engins, ou les charges manipulées par les engins approchent ou franchissent la limite de la zone de chantier.

Cette supervision peut être associée à une délimitation matérielle de la zone de chantier.



Lors d'activités en zone orange, **sans empiètement prévu** dans la voie adjacente en service, l'emplacement de la limite de la zone de travail doit toujours tenir compte d'une distance de séparation (marge de sécurité) d'au moins 25 cm par rapport à la zone dangereuse. Par conséquent, la limite de la zone de chantier est d'au moins 1,75 m, mesurée perpendiculairement à partir du bord extérieur du rail, ce qui correspond sur les quais à une distance de 102 cm pour les quais bas ou de 86 cm pour les quais hauts et moyens, telles que mesurées perpendiculairement à partir du bord de quai.

Pour les activités dans la zone jaune, sans empiètement prévu dans la voie adjacente en service, la limite de la zone de chantier peut être placée à la limite de cette zone. Par conséquent, la limite de la zone de chantier est d'au moins 2,5 m mesurée perpendiculairement à partir du bord extérieur du rail.

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont définies dans l'instruction de travail spécifique WIT 1010 d'Infrabel.

4.4.1.9.2 Garde-frontière B-ST suivant la WIT B-ST 201

Pour les activités sur les quais avec un outillage manuel léger avec empiètement prévu de type I de la zone dangereuse, tel que le déneigement, le désherbage ou le nettoyage, la limite à respecter par le personnel est fixée à 1.00m mesurée perpendiculairement à partir du bord du quai et pour l'outillage le bord de quai

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont définies dans l'instruction de travail spécifique WIT B-ST 201 de la SNCB.

4.4.1.9.3 Cas particulier des Installations de la direction Technics de la SNCB :

La mesure de sécurité de garde-frontière n'est pas d'application dans les installations de la direction Technics de la SNCB.



4.4.2 Catégories de personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services et préposés qui exécutent des activités dans ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire

4.4.2.1 Chef de travail

Par "chef de travail", on entend le personnel qualifié d'un entrepreneur/un prestataire de services qui effectue des activités dans les installations de la SNCB et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier, et qui a les responsabilités d'un contremaître, au moins en ce qui concerne les risques spécifiques à la SNCB en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier dans l'application des mesures de sécurité.

Le chef de travail (entrepreneur/prestataire de services) :

- est chargé du briefing du personnel de l'entrepreneur, du prestataire des services et de sous-traitants éventuels. Il communique entre autres les mesures de sécurité qui seront en vigueur, les modalités d'accès aux installations, les modalités de communication entre les différentes équipes au travail ;
- est responsable de la bonne coordination entre les différentes équipes au travail de l'entrepreneur, de ses éventuels prestataires de service et sous-traitants. Cette coordination doit être particulièrement assurée :
 - lors du démarrage des activités (autorisation de travailler à proximité ou sur la voie / à proximité de la caténaire),
 - lors de l'achèvement des activités (libération de la voie et interdiction de reprendre toute activité dans la zone dangereuse) ;
- assure la direction des activités réalisées par l'entrepreneur et veille au respect des prescriptions techniques réglementaires et de la qualité de ces travaux.

Les responsabilités du chef de travail, spécifiques à l'application d'une mesure de sécurité sont définies dans l'instruction de travail établie pour l'application de cette mesure de sécurité.

Lors de l'achèvement d'activités nécessitant la mise hors service de la voie et/ou la mise hors tension de la caténaire, le chef de travail (entrepreneur/prestataire de services) est responsable de la confirmation au délégué de la SNCB de :

- l'arrêt effectif des activités qui exigeaient la mise hors service de la voie et/ou la mise hors tension de la caténaire par son personnel, et/ou soit par ses éventuels sous-traitants ;
- l'absence d'éléments matériels en contact avec la caténaire ou ne respectant pas la distance de sécurité minimale ;
- l'absence de tout obstacle dans la voie remise à disposition du fait d'outillage, matériel ou matériaux entreposé dans ou aux abords de la voie.



4.4.2.2 Vigie

Par "vigie", on entend le personnel d'un entrepreneur/prestataire de services qui est responsable de la sécurité d'une ou deux personnes au travail dans ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire ;

La vigie est responsable, entre autres, des tâches suivantes :

- de la détection des mouvements des véhicules ferroviaires approchant de la zone de chantier et de la transmission de l'alerte aux travailleurs ;
- de la supervision du respect de la libération de la zone dangereuse et de la vérification que les travailleurs restent dans la zone de dégagement, jusqu'à ce qu'ils soient autorisés à reprendre l'activité;
- après le passage du (des) mouvement(s) annoncé(s), de l'autorisation des travailleurs à reprendre l'activité si la visibilité est rétablie et si toutes les conditions pour reprendre le travail sont réunies.

4.4.2.3 Annonceur

Par "annonceur", on entend le personnel d'un entrepreneur/prestataire de services qui est responsable de la sécurité d'un ou deux postes de travail dans ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire.

L'annonceur est responsable, entre autres, des tâches suivantes :

- la détection des mouvements de véhicules ferroviaires approchant de la zone de chantier et de la transmission de l'alerte au personnel travaillant sur les différents postes de travail;
- le contrôle du respect des limites de la zone de chantier et de l'arrêt des travaux ou des activités pouvant occasionner un empiètement de type I ou II.

4.4.2.4 Agent garde-frontière (Infrabel)

Par "agent garde-frontière (Infrabel)", on entend le personnel d'un entrepreneur/prestataire de services chargé de surveiller le respect de la délimitation de la zone de chantier dans ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire.

L'agent garde-frontière (Infrabel) est responsable, entre autres, des tâches suivantes :

- du contrôle du respect des limites de la zone de chantier par le personnel travaillant sur les différents postes de travail ;
- de l'information du personnel lorsque des travailleurs, le matériel (manipulé par les travailleurs), les engins et/ou les charges (manipulées par les engins) s'approchent ou franchissent les limites de la zone de chantier ;
- du contrôle de l'arrêt des travaux ou des activités pouvant occasionner un empiètement de type I ou II, lorsqu'un dispositif d'annonce supplémentaire est mis en œuvre.

4.4.2.5 Agent garde-frontière B-ST

Par "agent garde-frontière B-ST", on entend le personnel d'un entrepreneur/prestataire de services chargé de surveiller le respect de sa propre zone de travail pour des activités avec des outils à main légers dans la zone dangereuse sur le quai.

Pendant toute la durée de l'activité dans la zone dangereuse, le garde-frontière doit :

- s'assurer de la présence d'une matérialisation de la limite de 1.00m -par rapport au bord du quai ;
- s'assurer que l'outil ne dépasse jamais le bord de quai ;
- s'assurer que ses deux pieds restent toujours simultanément derrière la limite de 1.00m ;
- être constamment attentif et ne pas se laisser distraire.



4.4.3 Mesures de sécurité destinées à la protection du personnel (empiètement de type I)

Pour ces activités, l'entrepreneur/le prestataire de services détermine lui-même les mesures de sécurité appropriées afin de garantir sa propre sécurité, celle de son personnel, de ses proposés et, le cas échéant, de leur personnel.

La SNCB met à disposition des entreprises/prestataires de service des schémas décisionnels, voir § 4.6, permettant de définir les mesures **minimales** à mettre en œuvre en cas d'empiètement de type I.

Si parmi ces mesures, il y a des mesures de sécurité qui sont mises en œuvre par la SNCB et/ou Infrabel, l'entrepreneur/le prestataire de service :

- détermine les mesures de sécurité appropriées afin de garantir sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, celle de ses proposés et, le cas échéant, de leurs travailleurs en prenant en considération les mesures de sécurité de la SNCB et/ou d'Infrabel ; et/ou
- s'intègre intégralement dans les mesures de sécurité de la SNCB et/ou d'Infrabel.

Dans tous les cas, l'entrepreneur/le prestataire de services reste bel et bien responsable de sa propre sécurité, de celle de ses travailleurs, de celle de ses proposés et de leurs travailleurs.

Pour des activités sur les quais, la SNCB permet dans certains cas l'application de mesures de de mesures de prévention d'un niveau hiérarchique inférieur à celui prévu par Infrabel

Pour les activités à proximité des voies : la mise en place d'une séparation physique ou d'un dispositif de délimitation de la zone de chantier (filets de protection orange ou barrière de protection rigide fixée au rail) peut être prévue (ou exigée) par le fonctionnaire dirigeant comme mesure de sécurité afin de matérialiser la limite de la zone dangereuse et/ou d'en empêcher l'empiètement.

Pour les activités sur voie(s) hors service, la mise en place d'une séparation physique (barrières de protection rigides fixées au rail) ou d'un dispositif d'annonces (factionnaires, vigies, ou annonceur) peut être prévue (ou exigée) par le fonctionnaire dirigeant comme mesure de sécurité minimale.

Lors d'activités exécutées durant la nuit : il est interdit d'utiliser un système d'annonce par et avec du personnel pour la protection de travaux réalisés dans la zone dangereuse d'une voie en service.

4.4.4 Mesures de sécurité destinées à la protection du trafic ferroviaire (empiètement de type II)

4.4.4.1 Activités sans empiètement prévu

La SNCB met à disposition des entreprises/prestataires de service des schémas décisionnels, voir § 4.6, permettant de définir les mesures **minimales** à mettre en œuvre en cas d'activité sans empiètement prévu de type II.

Les mesures de sécurité à prendre sont :

- soit sur base d'une Instruction de Travail Spécifique (WIT 1003) ;
- soit, en l'absence d'une Instruction de Travail spécifique applicable aux engins et aux travaux à réaliser, sur base d'une analyse de risques complémentaire.



Cette analyse est réalisée conjointement par l'entrepreneur/le prestataire de services et le fonctionnaire dirigeant sur base d'une méthode reconnue (Kinney ou autre), et doit prendre en compte au minimum les éléments suivants :

- l'identification des différentes phases de travail (montage, mise en œuvre) ;
- l'identification des scénarios pouvant occasionner un empiètement (mauvaise manipulation, défaillance technique, déstabilisation de l'engin, déplacement ou rotation de l'engin, présence d'obstacles dans la zone de chantier, chute d'une charge ou de matériel) ;
- une évaluation du risque brut (risque associé au scénario lorsqu'aucune mesure de maîtrise n'est mise en œuvre) ;
- l'identification des mesures de maîtrise pouvant être mises en œuvre ;
- une évaluation du risque résiduel (risque qui subsiste en tenant compte des mesures de maîtrise).

La validation finale de l'analyse de risques et la détermination des mesures de sécurité complémentaires visant à garantir la sécurité du trafic ferroviaire sont de la seule compétence de la SNCB. Le cas échéant en concertation avec Infrabel/TUC Rail.

La collaboration des entrepreneurs/prestataires de services en charge de l'exécution des activités est primordiale pour la bonne réalisation de cette analyse.

4.4.4.1.1 Dispositions particulières pour le déchargement de matériaux à proximité des voies :

En l'absence d'une mesure de sécurité appliquée par un délégué d'Infrabel ou SNCB (mise hors service / blocage des mouvements), le déchargement des matériaux à moins de 2,50 m d'une voie (distance mesurée perpendiculairement depuis le bord extérieur du rail) en service est interdit. La zone de déchargement des matériaux sera délimitée au moyen d'un dispositif de délimitation matériel (filets de protection orange).

4.4.4.2 Activités avec empiètement prévu

Les mesures de sécurité à appliquer sont déterminées par le fonctionnaire dirigeant sur base du schéma décisionnel et le cas échéant de l'analyse de risques basée sur la matrice d'Infrabel pour un empiètement de type II.

La détermination de ces mesures de sécurité visant à garantir la sécurité du trafic ferroviaire est de la seule compétence de la SNCB le cas échéant en concertation avec Infrabel/TUC Rail.

La collaboration des firmes extérieures en charge de l'exécution des activités est primordiale pour la bonne mise en pratique de ce processus, en particulier lors des étapes suivantes :

- l'identification des activités et/ou phases de chantier occasionnant ou pouvant occasionner des empiètements de type II (y compris lors des phases d'aménagement de chantier) ;
- l'identification des moyens matériels mis en œuvre pour l'exécution des activités ;
- le respect du planning d'exécution convenu avec le fonctionnaire dirigeant ;
- le respect des instructions et directives données par le fonctionnaire dirigeant, quant aux mesures de sécurité à appliquer lors de l'exécution des travaux ;
- la communication des instructions à son personnel et à ses sous-traitants.

Lors de travaux exécutés durant la nuit : il est interdit d'utiliser un système d'annonce pour la protection de travaux réalisés dans la zone dangereuse d'une voie en service.



4.4.5 Exercice de tâches critiques de sécurité

4.4.5.1 Notions et définitions

Par **Tâche Critique de sécurité** (abréviation « TCS »), on entend une tâche effectuée par le personnel lorsqu'il contrôle ou influence le mouvement d'un train et qui peut mettre en danger la sécurité ferroviaire. Ces tâches critiques de sécurité sont définies dans l'appendice J de la STI OPE (Spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic"), énumérées et décrites dans l'annexe 2 de l'Arrêté royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité, ainsi que dans le Système de Gestion de la Sécurité de la SNCB (abréviation « SGS ») et dans le système de gestion de sécurité d'Infrabel.

Par **personnel de sécurité**, on entend du personnel effectuant une ou plusieurs tâches critiques de la sécurité, ne fût-ce que sporadiquement. Les dispositions de l'Arrêté Royal du 9 août 2020 sont d'application pour ce personnel.

Un **rôle de sécurité** correspond à la description d'un profil de personnel de sécurité, effectuant une ou plusieurs Tâche(s) Critique(s) de Sécurité.

4.4.5.2 Tâches critiques de sécurité attribuées au personnel du GI et au personnel de la SNCB

Le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services, ses préposés éventuels et, le cas échéant, ses travailleurs ne peuvent d'aucune manière effectuer les tâches critiques de sécurité (rôles), sauf pour la tâche critique de sécurité "opérateur TW".

- Les tâches critiques de sécurité réservées au G.I. (Infrabel) sont effectuées par:
 - l'agent du mouvement Poste de signalisation ;
 - l'agent du mouvement Traffic Control ;
 - l'opérateur ;
 - le signaleur ;
 - le signaleur mobile ;
 - la permanence Area ;
 - l'opérateur Conduite Infrabel ;
 - l'agent responsable de l'exécution des travaux ;
 - le répartiteur de courant de traction ;
 - l'accompagnateur de trains de travaux ;
 - le garde-barrière ;
 - le factionnaire.
- Les tâches critiques de sécurité concernées dans le présent fascicule réservées à la SNCB sont effectuées par :
 - le coordinateur interventions;
 - l'agent responsable de l'exécution des travaux B-ST (ARET B-ST)

Si l'intervention sur le terrain pour la mise en œuvre d'une mesure de sécurité est effectuée par Infrabel ou TUC Rail, le fonctionnaire dirigeant ou son délégué est l'intermédiaire entre Infrabel ou TUC Rail et l'entrepreneur/le prestataire de services. Le fonctionnaire dirigeant ou son délégué assure la communication entre eux.



4.4.5.3 Tâches critiques de sécurité exercées par du personnel des entrepreneurs et/ou des prestataires de services

Le personnel de l'entrepreneur/du prestataire de service, ses préposés et, le cas échéant, son personnel ne peut exercer la tâche critique de sécurité Opérateur TW qu'à condition que le personnel concerné satisfasse aux exigences applicables au rôle d'Opérateur TW comme définies à l'article 6.3 du Fascicule 63 d'Infrabel.

4.4.5.4 Catégories de conduite vs. Classification du matériel roulant

Concernant la classification du matériel roulant, le fascicule 61 d'Infrabel est le fascicule de référence.

La bonne compréhension du présent paragraphe est indissociable du fascicule 61 d'Infrabel – Article 79.2 "Emploi de matériel".

Le tableau ci-dessous détermine la (les) catégorie(s) de conduite nécessaire(s) en fonction du matériel roulant utilisé.

Type de matériel roulant	Dernière lettre du n° d'attestation	Catégorie(s) de conduite du certificat Opérateur TW
Véhicule de travaux autonome non déraillable	D	OTW – RR et TT
Véhicule rail-route non équipé pour la manœuvre de véhicules fret	K	OTW – RR
Véhicule rail-route équipé pour la manœuvre de véhicules fret	J	OTW – RR et TT
Véhicule autonome déraillable	S	OTW – RR

4.4.5.5 Circulation du matériel roulant n'utilisant pas de sillons

Les mesures de sécurité à appliquer pour les circulations du matériel roulant n'utilisant pas les sillons dépendent notamment de la détectabilité ou non du matériel roulant concerné.

La détectabilité ou non du matériel roulant figure dans les listes concernées du Registre d'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RIEI), ainsi que sur les attestations de contrôle technique préalable du matériel roulant concerné.

La détermination des mesures de sécurité visant à garantir la sécurité du trafic ferroviaire, ainsi que celle de la circulation du matériel roulant hors sillons, est de la compétence d'Infrabel.

4.4.5.6 Circulation du matériel roulant utilisant des sillons

La circulation du matériel roulant utilisant des sillons, sur des voies qui ne sont pas temporairement fermées aux circulations normales, est soumise aux prescriptions de :

- la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;
- l'AR du 06 décembre 2020 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons.



4.4.6 Aptitude des catégories de personnel de l'entreprise

Différentes catégories de personnel de l'entrepreneur/du prestataire de services et de leurs préposés ont été définies.

Pour chacune des catégories de personnel mentionnées au § 4.4.2, l'entrepreneur/le prestataire de services doit, en ce qui concerne les risques ferroviaires, organiser sous sa propre responsabilité un trajet de formation pour les activités qui se déroulent dans ou aux abords de l'infrastructure ferroviaire, qui reprend au minimum, les domaines réglementaires couverts par :

- les programmes de formation et d'information spécifiques à la SNCB et à Infrabel qui sont disponibles pour l'entrepreneur/le prestataire de service sur le SharePoint de B-ST.15 de la SNCB dans la partie dédiée aux entrepreneurs et prestataires de services. Pour obtenir un accès à cette partie du SharePoint, il faut transmettre une demande via mail à : SafetySecurityCoordination@belgiantrain.be ;
- les instructions de travail WIT qui décrivent les principes de sécurité et/ou l'application d'une mesure de sécurité. Ces documents sont disponibles sur le site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier>

Les instructions de travail listent par catégorie de personnel, les modules de formation qui répondent aux exigences réglementaires minimales. Ceci ne dispense pas l'entrepreneur/le prestataire de services de ses obligations légales en matière d'information et de formation adaptée, en tenant compte de toutes les informations nécessaires visées dans la loi sur le Bien-Être, ses décrets d'application et le Code du Bien-Être.

L'entrepreneur/le prestataire de services doit également veiller à compléter le trajet de formation en vue d'y intégrer les risques spécifiques liés à des particularités locales de l'infrastructure ferroviaire désignée. Tous les risques liés aux installations et aux activités propres à l'entrepreneur/le prestataire de services et à ses préposés doivent également être pris en considération.

L'entrepreneur/le prestataire de services, reste seul responsable de la fourniture d'une formation appropriée sur la sécurité et le bien-être au travail à l'ensemble de ses travailleurs, à ses sous-traitants et autres préposés et, le cas échéant, à leurs travailleurs. Ceci ne donnera lieu à aucune compensation ou rémunération financière supplémentaire de la part de la SNCB, sans préjudice de l'application des sanctions conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables.

Pour le rôle de vigie, annonceur, agent garde-frontière (Infrabel) et agent garde-frontière B-ST, outre les compétences professionnelles, il convient de tenir compte des **obligations légales** liées aux postes de vigilance au sens du livre I, titre 4 du Code du bien-être au travail concernant la surveillance de la santé des travailleurs.

4.5 Risques et mesures de sécurité pour les voyageurs sur les quais

Un quai de gare est un aménagement dans une gare ferroviaire, parallèle à la voie ferrée et permettant aux voyageurs l'accès aux voitures des trains.

4.5.1 Risques pour les voyageurs sur les quais

Le présent chapitre ne s'applique pas aux risques génériques pour les voyageurs tels que les chutes d'objets, les risques de coincement, les risques d'électrification/électrocution liés aux installations électriques autres que les parties sous tension de la caténaire, l'inhalation de poussière de quartz, de particules de plomb et/ou de chrome hexavalent contenu dans certaines peintures, les fibres d'amiante. Voir le chapitre 3 pour les risques génériques pour les voyageurs.

Le présent chapitre concerne les activités sur les quais qui provoquent des risques se rapportant à la bonne circulation des voyageurs sur les quais.

Le risque se rapportant à la bonne circulation des voyageurs sera évalué en fonction de la nature du travail, du mode opératoire et de l'emplacement de la zone de travail.

4.5.2 Mesures de sécurité pour les voyageurs sur les quais

Pour les quais en service, la priorité sera toujours donnée aux voyageurs. Il convient dès lors de veiller tout particulièrement de ne pas gêner l'embarquement et le débarquement des voyageurs. Les activités seront alors interrompues et le passage libéré en cas de problèmes de circulation des voyageurs.



Figure 60 : exemple d'activité présentant un obstacle pour les voyageurs

Si l'activité présente un obstacle pour la circulation des voyageurs et si cet obstacle ne peut pas être enlevé immédiatement quand un train arrive à quai, un cheminement libre d'obstacles doit être garanti conformément aux valeurs indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Si les distances indiquées dans ce tableau ne peuvent pas être respectées, une mise hors service du quais ou une réduction des quais (ARQ) doit être envisagée en collaboration avec le fonctionnaire dirigeant ;



- **si $V \leq 160$ km/h :**

Hauteur de quai (cm)	75 cm ou 55 cm	28 cm
La distance minimale entre les obstacles et le bord du quai doit correspondre à ce qui suit :		
Espace minimal entre un obstacle de moins de 1m (petit obstacle) et le bord du quai	1,412 m	1,572 m
Espace minimal entre un obstacle de 1 m à 10 m (grand obstacle) et le bord du quai	1,812 m	1,972 m
Espace minimal entre un obstacle de > 10 m et le bord du quai	2,212 m	2,372 m
Si la distance séparant deux petits obstacles est inférieure à une valeur de 2,40 m mesurée parallèlement à la bordure du quai, ils sont considérés comme formant un seul grand obstacle		
Sur un quai en îlot, l'espace minimal entre un obstacle et la zone de danger doit être respectée des 2 côtés du quai, quelque que soit la longueur de l'obstacle.		

- **Si $V > 160$ km/h :** la ligne de sécurité se trouve à 2m du bord extérieur du rail le plus proche (1,11 m du bord d'un quai haut ou moyen).

Hauteur de quai (cm)	75 cm ou 55 cm	28 cm
La distance minimale entre les obstacles et le bord du quai doit correspondre à ce qui suit :		
Espace minimal entre un obstacle de moins de 1m (petit obstacle) et le bord du quai	1,912 m	2,072 m
Espace minimal entre un obstacle de 1 m à 10 m (grand obstacle) et le bord du quai	2,312 m	2,472 m
Espace minimal entre un obstacle de > 10 m et le bord du quai	2,712 m	2,872 m
Si la distance séparant deux petits obstacles est inférieure à une valeur de 2,40 m mesurée parallèlement à la bordure du quai, ils sont considérés comme formant un seul grand obstacle		
Sur un quai en îlot, l'espace minimal entre un obstacle et la zone de danger doit être respectée des 2 côtés du quai, quelque que soit la longueur de l'obstacle.		



L'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de collaborer avec le fonctionnaire dirigeant et avec le CSSR afin de prendre toutes les dispositions nécessaires en vue d'assurer une sécurité maximale à la circulation des voyageurs tout au long de la durée des activités.

Le niveau des mesures de sécurité à prendre sera défini sur la base des schémas décisionnels et d'une analyse des risques.

Cette analyse des risques est réalisée conjointement par l'entrepreneur/le prestataire de services et le fonctionnaire dirigeant, et doit prendre en compte au minimum les éléments suivants :

- l'identification des différentes phases de travaux (préparation, montage, mise en œuvre, déplacement, démontage,...) ;
- l'identification des scénarios pouvant occasionner des risques se rapportant à la bonne circulation des voyageurs ;
- l'identification des moyens matériels mis en œuvre pour l'exécution des activités (p.ex. clôture de chantier) ;
- une évaluation du risque brut (risque associé au scénario lorsqu'aucune mesure de maîtrise n'est mise en œuvre) ;
- l'identification des mesures de maîtrise pouvant être mises en œuvre ;
- une évaluation du risque résiduel (risque qui subsiste en tenant compte des mesures de maîtrise) ;
- le respect du planning d'exécution convenu avec le fonctionnaire dirigeant ;
- le respect des instructions et directives données par le fonctionnaire dirigeant, quant aux mesures de sécurité à appliquer lors de l'exécution des travaux ;
- la communication des instructions à son personnel et à ses sous-traitants.

La validation finale de l'analyse de risques et la détermination des mesures de sécurité complémentaires visant à garantir la sécurité de la circulation des voyageurs sont de la seule compétence de la SNCB.

La collaboration des firmes extérieures en charge de l'exécution des activités est primordiale pour la bonne réalisation de cette analyse.



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

4.6.1 Pour les installations gérées par la direction Stations de la SNCB

La SNCB met à disposition des entrepreneurs/prestataires de service des schémas décisionnels permettant de définir les mesures **minimales** à mettre en œuvre vis-à-vis des :

- risques inhérents à la caténaire sous tension ;
- risques d'accidents (heurts, collisions...) par ou pour les véhicules ferroviaires en mouvement (trains...) ;
- risques sur les quais se rapportant à la circulation des voyageurs.

L'utilisation détaillée de ces schémas de décision fait l'objet d'une instruction de travail spécifique : (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 ». Ce document est disponibles sur le site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier>.

Le tableau ci-dessous détermine qui est responsable de l'analyse de l'activité dans les différents cas ainsi que le responsable de la détermination des mesures de sécurité.

Localisation des activités	Risques	Analyse activité	Détermination des mesures de sécurité
Activités à plus de 3 mètres de la tension	Par la caténaire	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Activités à moins de 3 mètres de la tension avec empiètement type 1	Par la caténaire	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Activités à moins de 3 mètres de la tension avec empiètement type 2	Par la caténaire	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services(*)
Empiètement prévu type 1 dans la zone dangereuse	Par des véhicules ferroviaires en mouvement	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Empiètement non prévu type 1 dans la zone dangereuse	Par des véhicules ferroviaires en mouvement	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Empiètement prévu type 2 dans le gabarit	Par et pour des véhicules ferroviaires en mouvement	SNCB + Entrepreneur/prestataire de services	SNCB
Empiètement non prévu type 2 dans le gabarit	Par et pour des véhicules ferroviaires en mouvement	SNCB + Entrepreneur/prestataire de services	SNCB
Sur le quai	Pour la circulation des voyageurs sur le quai	SNCB + Entrepreneur/prestataire de services	SNCB

Si une ou plusieurs analyses de risques doivent être faites conjointement par la SNCB et l'entrepreneur/le prestataire de services, la collaboration de l'entrepreneur/du prestataire de services en charge de l'exécution des activités est primordiale pour la bonne réalisation de ces analyses.



Dans les cas où l'entrepreneur/le prestataire de services est responsable de la détermination des mesures de sécurité, le fonctionnaire dirigeant peut exiger que l'entrepreneur/le prestataire de services apporte aux mesures proposées toute modification ou tout complément qui s'avérerait nécessaire pour atteindre le niveau de sécurité escompté.

(*) : Concernant les engins de chantier sur pneus ou chenilles :

Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'installations de traction électrique sous tension lors de travaux exécutés par un engin, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse de risques de l'entrepreneur/le prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard doivent également avoir été définies au préalable dans l'analyse des risques de l'entrepreneur/le prestataire de services et **après approbation par le fonctionnaire dirigeant** être comprises et appliquées immédiatement.

4.6.2 Pour les installations gérées par la direction Technics de la SNCB

La SNCB met à disposition des entrepreneurs/prestataires de service des schémas décisionnels permettant de définir les mesures **minimales** à mettre en œuvre vis-à-vis des :

- risques inhérents à la caténaire sous tension ;
- risques d'accidents (heurts, collisions...) par ou pour les véhicules ferroviaires en mouvement (trains...).

L'utilisation détaillée de ces schémas de décision fait l'objet d'une instruction de travail spécifique : (WIT - 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. Ce document est disponible sur le site web de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier> .

Le tableau ci-dessous détermine qui est responsable de l'analyse de l'activité dans les différents cas ainsi que le responsable de la détermination des mesures de sécurité :

Localisation de activités	Risques	Analyse activité	Détermination des mesures de sécurité
Activités à plus de 3 mètres de la tension	Par la caténaire	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Activités à moins de 3 mètres de la tension avec empiètement type 1	Par la caténaire	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Activités à moins de 3 mètres de la tension avec empiètement type 2	Par la caténaire	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services(*)
Empiètement prévu type 1 dans la zone dangereuse	Par des véhicules ferroviaires en mouvement	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Empiètement non prévu type 1 dans la zone dangereuse	Par des véhicules ferroviaires en mouvement	Entrepreneur/prestataire de services	Entrepreneur/prestataire de services
Empiètement prévu type 2 dans le gabarit	Par et pour des véhicules ferroviaires en mouvement	SNCB + Entrepreneur/prestataire de services	SNCB
Empiètement non prévu type 2 dans le gabarit	Par et pour des véhicules ferroviaires en mouvement	SNCB + Entrepreneur/prestataire de services	SNCB



Si une ou plusieurs analyses de risques doivent être faites conjointement par la SNCB et l'entrepreneur/le prestataire de services, la collaboration de l'entrepreneur/du prestataire de services en charge de l'exécution des activités est primordiale pour la bonne réalisation de ces analyses.

Dans les cas où l'entrepreneur/le prestataire de services est responsable de la détermination des mesures de sécurité, le fonctionnaire dirigeant peut exiger que l'entrepreneur/le prestataire de services apporte aux mesures proposées toute modification ou tout complément qui s'avérerait nécessaire pour atteindre le niveau de sécurité escompté.

(*) : Concernant les engins de chantier sur pneus ou chenilles :

Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'installations de traction électrique sous tension lors de travaux exécutés par un engin, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse de risques de l'entrepreneur/le prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard doivent également avoir été définies au préalable dans l'analyse des risques de l'entrepreneur/le prestataire de services et **après approbation par le fonctionnaire dirigeant** être comprises et appliquées immédiatement.



4.7 Traversée des voies

L'organisation de l'activité doit être telle que le personnel ne traverse pas de voies en service.

La traversée des voies ne peut être autorisée que si elle a fait l'objet d'une consultation préalable et qu'elle a été explicitement approuvée par le fonctionnaire dirigeant concerné.

Lorsque la traversée est tout de même nécessaire, il doit être fait usage dans l'ordre de priorité suivant :

1. De l'infrastructure prévue à cet effet

Par exemple : pont, passage souterrain ou passage à niveaux. La traversée des voies par une infrastructure spécifiquement prévue à cet effet doit être rendue obligatoire lorsqu'elle est disponible, même si cela implique de devoir effectuer un détour. Le cas échéant, l'entrepreneur/le prestataire de services prendra les mesures nécessaires pour que cette déviation soit respectée par ses travailleurs, ses préposés et, en cas échéant, leurs travailleurs.

2. Des traversées de service

La signalisation qui équipe les traversées de service doit être strictement respectée. Outre le respect de la signalisation de service, la vigilance à tout instant est de rigueur lorsqu'on circule sur les chemins de service et donc a fortiori sur les traversées de service.

3. En cas d'absence d'infrastructure prévue à cet effet ou de traversées de service, la traversée des voies ne peut être effectuée qu'à titre exceptionnel, et si le personnel dispose d'une visibilité suffisante :

- pour vérifier l'absence de véhicules ferroviaires dans les deux directions sur toutes les voies à franchir avant d'atteindre une zone de dégagement ;
- pour franchir les voies à une allure normale (4 km/h ou +/- 1 m/sec) compte tenu du matériel et/ou de l'outillage transporté ;

pour disposer d'une marge de sécurité (afin de conserver une distance suffisante entre le mouvement s'approchant et le personnel traversant la ou les voies).

La traversée des voies doit s'effectuer perpendiculairement à celles-ci et, autant que possible, en dehors des appareils de voie (ex. aiguillages).

Pour la traversée des voies en service, il faut disposer d'une visibilité, correspondant à un temps de dégagement minimal de :

- 12 secondes pour la traversée de deux voies ;
- 10 secondes pour la traversée d'une seule voie.

La distance de visibilité suffisante est égale au produit de ce temps de parcours et de la vitesse maximale autorisée sur la ligne. La distance de visibilité suffisante peut être clarifiée sur le tableau ci-dessous :

Vitesse maximale autorisée sur une ligne (Km/h) :	Distance minimale de visibilité suffisante (m) :	
	Traversée d'une seule voie	Traversée de deux voies
40	111	133
90	250	300
120	333	400
160	444	533



Dans ce contexte et compte tenu des risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement (et même à l'arrêt), le fonctionnaire dirigeant, en concertation avec l'entrepreneur/le prestataire de services, détermine avec précision les endroits où la traversée des voies sera permise ainsi que les circonstances opérationnelles dans lesquelles cette permission sera exceptionnellement accordée.

Lors de la détermination des endroits précis de traversée, il sera notamment tenu compte de la distance de visibilité à respecter et de la présence éventuelle d'appareils de voie.

Pour traverser les voies, il est interdit de poser les pieds sur les rails, sur les traverses arrondies ou glissantes, ou sur les appareils de voies ; il faut les enjamber.

Lors de la détermination des circonstances opérationnelles autorisant exceptionnellement la traversée des voies, il sera notamment tenu compte des objets ou des matériaux qui seront manipulés lors du franchissement des voies. Il sera également tenu compte de la mise en œuvre de la disponibilité de mesures de protection collective (blocage des mouvements et/ou dispositifs d'annonces).

Dans tous les cas, les informations relatives aux endroits prédéterminés autorisant la traversée des voies autorisés prédéterminées ainsi que les circonstances opérationnelles sur lesquelles ils sont basés, doivent être traçables par tous moyens de preuve.

Outre le respect des mesures de sécurité qui encadrent la traversée des voies lorsqu'elle est autorisée, la vigilance à tout instant est de rigueur lors de la traversée des voies à ces endroits de traversée.



4.8 Mesures de sécurité complémentaires lors de l'emploi par l'entrepreneur/le prestataire de services de matériel roulant sur des voies ou à proximité des voies

4.8.1 Généralités

Concernant les prescriptions techniques relatives au matériel roulant, le fascicule 61 d'Infrabel est le fascicule de référence.

La bonne compréhension du présent paragraphe est indissociable du fascicule 61 d'Infrabel.

À l'exception de son conducteur, les conditions d'accès au poste de conduite ou au véhicule concerné doivent avoir été définies au préalable, être connues et comprises. Parmi ces conditions, la présence ou non d'un ou de plusieurs sièges doit être impérativement prise en considération.

L'entrepreneur/le prestataire de services reste seul responsable du strict respect des dispositions décrites dans ce paragraphe sans que cela ne donne lieu à une compensation financière supplémentaire de la part de la SNCB. Tout dommage et/ou toute sanction financière résultant du non-respect des dispositions du présent paragraphe demeure à charge de l'entrepreneur/du prestataire de services. La SNCB se réserve également le droit d'appliquer une pénalité conformément aux dispositions générales et administratives contractuelles applicables en cas de manquement de la part de l'entrepreneur/du prestataire de services.

4.8.2 Véhicules rail-route non équipés pour la manœuvre des véhicules fret

1. À l'annonce d'un train et jusqu'à son passage au droit de la zone de chantier, le véhicule cesse tout travail et est placé parallèlement à la voie, et en position de repos. Quant aux conditions relatives à la reprise de l'activité, elles doivent avoir été définies au préalable, comprises et acceptées par toutes les parties concernées.
2. Dans la mesure du possible, la porte d'accès à la cabine de conduite du véhicule doit être positionnée côté banquette ou voie mise hors service. Si tel n'est pas le cas, il convient de prendre en considération l'empiètement dans la zone dangereuse et d'appliquer les mesures de sécurité appropriées, énumérées au § 4.4 (« Mesures de sécurité pour les risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement ») du présent document.
3. Lorsque l'activité à exécuter requiert l'utilisation des dispositifs prévus pour limiter la giration et/ou l'élévation d'un organe de travail (limiteurs de débattement), l'Opérateur TW exécute, préalablement à l'activité, les tests appropriés afin de vérifier le bon fonctionnement des dispositifs sous la supervision de l'ARET. Si ces mêmes dispositifs sont équipés de clés spécifiques, celles-ci doivent être remises sur simple demande à l'ARET ou à son délégué.
4. Concernant les risques d'empiètement de type II dans le gabarit d'une voie voisine lors d'activités exécutées par un véhicule à rails, il convient de prendre en considération si l'entrevoie au droit de la zone de chantier est supérieure à l'entrevoie minimum comme reprise dans l'attestation de contrôle technique préalable et sur les autocollants d'attestation de contrôle technique préalable dudit véhicule.
5. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'une voie voisine lors d'activités exécutées par un véhicule, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse des risques préliminaire effectuée par l'entrepreneur/le prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer sont également consignées dans l'analyse des risques et, après approbation par le fonctionnaire dirigeant, sont appliquées immédiatement.
6. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'installations de traction électrique sous tension lors d'activités exécutées par un véhicule, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées. Quant aux mesures de sécurité à appliquer, elles doivent avoir été définies au préalable, comprises et acceptées par toutes les parties concernées.



7. Concernant la mise à rails, la mise hors rails et les circulations des véhicules hors sillons, l'Opérateur TW règle sa conduite sur base des instructions qui lui ont été communiquées par l'ARET d'Infrabel en sa qualité d'agent d'accompagnement.

4.8.3 Véhicules rail-route équipés pour la manœuvre des véhicules fret

1. Lorsque les véhicules rail-route sont utilisés pour la manœuvre de véhicules fret, le convoi qu'ils forment avec lesdits véhicules est considéré comme un train de travaux.
Pour rappel, l'encadrement d'un train de travaux doit être assuré par un Agent d'Escorte des Trains de Travaux, une tâche critique de sécurité qui est exécutée par le personnel habilité d'Infrabel.
2. Voir également les mesures de sécurité pour les véhicules rail-route non équipés pour la manœuvre des véhicules fret.

4.8.4 Véhicules remorqués déraillables

Dans la suite, par « engin de traction », on entend le véhicule qui assure la remorque.

1. Un engin de traction ne peut remorquer qu'un seul véhicule remorqué déraillable à la fois.
2. La vitesse maximale d'un attelage composé d'un engin de traction et d'un véhicule remorqué déraillable doit toujours respecter la limitation de vitesse la plus restrictive comme enregistrée dans les attestations de contrôle technique des véhicules qui composent l'attelage.
3. La charge maximale d'un véhicule remorqué déraillable est limitée à 20 tonnes.
4. La charge du véhicule remorqué déraillable doit satisfaire aux règles de l'art, être immobilisée au besoin pour éviter tout empiètement accidentel dans la zone dangereuse d'une voie voisine et ne peut jamais masquer la visibilité de l'Opérateur TW.
5. La présence de personnel dans le véhicule remorqué déraillable est interdite, sauf homologation spécifique à cet effet, lorsque l'attelage composé de l'engin de traction et du véhicule remorqué circule.
6. À moins que le véhicule remorqué déraillable ne soit équipé à cet effet, la pousse et la traction à bras d'homme sont interdites.



4.8.5 Engins de chantier sur pneus ou chenilles

Par engin de chantier sur pneus ou chenilles, on entend les engins qui ne sont pas équipés pour circuler sur les voies et qui, en conséquence, n'opèrent qu'à proximité de celles-ci.

1. L'interruption ou non du travail à l'annonce d'un train et jusqu'à son passage au droit de la zone de chantier doit avoir été décidée au préalable sur la base d'une analyse des risques par l'entrepreneur/le prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard doivent également être incluses dans cette analyse des risques et, après approbation du fonctionnaire dirigeant, être connues et appliquées immédiatement.
2. Si l'interruption de l'activité est effectivement d'application, les conditions relatives à la reprise de l'activité doivent avoir été définies au préalable avec l'approbation du fonctionnaire dirigeant, être comprises et appliquées immédiatement. La supervision du strict respect de l'application des mesures de sécurité associées à cet engin relève de la responsabilité de l'entrepreneur/du prestataire de services.
3. Au besoin et dans la mesure du possible, la porte d'accès à la cabine de conduite de l'engin ne peut donner sur la plateforme ferroviaire. Si tel n'est pas le cas, il convient de prendre en considération l'empiètement dans la zone dangereuse et d'appliquer les mesures de sécurité appropriées, énumérées au § 4.4 (« Mesures de sécurité pour les risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement ») du présent document.
4. Lorsque l'activité à exécuter requiert l'utilisation des dispositifs prévus pour limiter la giration et/ou l'élévation d'un organe de travail (limiteurs de débattement), le conducteur de l'engin exécute, préalablement à l'activité, les tests appropriés afin de vérifier le bon fonctionnement des dispositifs. Si ces mêmes dispositifs sont équipés de clés spécifiques, celles-ci doivent être remises sur simple demande à l'ARET ou à son délégué.
5. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'une voie voisine lors d'activités exécutées par un engin, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse de risques de l'entrepreneur/du prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard, doivent être définies au préalable sur la base d'une analyse des risques par l'entrepreneur/le prestataire de services et, après approbation par le fonctionnaire dirigeant, doivent être comprises et appliquées immédiatement.
6. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'installations de traction électrique sous tension lors d'activités exécutées par un engin, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse de risques de l'entrepreneur/du prestataire de service. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard doivent également avoir été définies au préalable dans l'analyse des risques de l'entrepreneur/du prestataire de services et, après approbation par le fonctionnaire dirigeant, être comprises et appliquées immédiatement.



4.8.6 Engins de chantier circulant sur wagons

1. L'utilisation d'engins n'est autorisée que sur les wagons. L'utilisation d'engins sur d'autres véhicules tractés tels que les chariots est interdite.
2. Le travail depuis le wagon n'est autorisé que lorsque le train est à l'arrêt. Lorsque le train est en mouvement, il est interdit de travailler depuis le wagon.
3. À l'annonce d'un train et jusqu'à son passage au droit de la zone de chantier, l'engin cesse tout travail, en ce y compris les circulations, est placé parallèlement au wagon mis en position de repos. Quant aux conditions relatives à la reprise de l'activité, elles doivent avoir été définies au préalable dans l'analyse des risques de l'entrepreneur/du prestataire de services, et après approbation du fonctionnaire dirigeant être comprises et appliquées immédiatement.
4. Dans la mesure du possible, la porte d'accès à la cabine de conduite de l'engin doit être positionnée côté banquette ou voie mise hors service. Si tel n'est pas le cas, il convient de prendre en considération l'empiètement dans la zone dangereuse et d'appliquer les mesures de sécurité appropriées, énumérées au § 4.4 (« Mesures de sécurité pour les risques générés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement ») du présent document.
5. Lorsque l'activité à exécuter requiert l'utilisation des dispositifs prévus pour limiter la giration et/ou l'élévation d'un organe de travail (limiteurs de débattement), le conducteur de l'engin exécute, préalablement à l'activité, les tests appropriés afin de vérifier le bon fonctionnement des dispositifs. Si ces mêmes dispositifs sont équipés de clés spécifiques, celles-ci doivent être remises sur simple demande à l'ARET d'Infrabel ou à son délégué.
6. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'une voie voisine lors d'activités exécutées par un engin, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse de risques de l'entrepreneur/du prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard doivent également être définies au préalable, et après approbation du fonctionnaire dirigeant, être comprises et appliquées immédiatement.
7. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'installations de traction électrique sous tension lors d'activités exécutées par un engin, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse de risques de l'entrepreneur/du prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard, doivent également être définies au préalable, et après approbation du fonctionnaire dirigeant, être comprises et appliquées immédiatement.
8. Excepté son déplacement, l'engin ne peut travailler que s'il est positionné à l'intérieur de la zone délimitée par les essieux ou les bogies d'un seul et même wagon.
9. Le déplacement de l'engin sur le wagon n'est autorisé que si le train de travaux est à l'arrêt. Lors de ce déplacement, la stabilité des wagons ne peut être compromise. À cet effet, le (les) wagon(s) sur lequel (lesquels) l'engin se déplace ne peut (peuvent) être encombré(s) de matériaux ou autres objets.
10. Une liaison "radio" doit être assurée en tout temps entre le conducteur de l'engin, le conducteur du train de travaux sur lequel se trouve l'engin et l' (les) agent(s) d'escorte du train de travaux sur lequel se trouve l'engin.
11. La circulation en sillons du train de travaux sur lequel se trouve l'engin est subordonnée à l'arrimage et à l'immobilisation dudit engin conformément aux règles de l'art. Dans tous les cas, l'arrimage et l'immobilisation doivent être tels que les mouvements de l'engin arrimé et immobilisé restent confinés à l'intérieur du gabarit du train de travaux, ce qui exclut tout pivotement ou déplacement accidentel de l'engin ou de toute partie constitutive de l'engin. À noter que le (les) bras de l'engin doit (doivent) être arrimé(s) dans l'axe longitudinal du wagon.



En outre, l'arrimage et l'immobilisation doivent être suffisamment robustes pour résister aux sollicitations par chocs inhérentes à la circulation du train de travaux. L'arrimage et l'immobilisation de l'engin doivent être enregistrés, à l'initiative de l'entrepreneur/du prestataire de services, au journal des travaux, ou sur tout autre document préalablement défini, comme suit : « Arrimage et immobilisation de l'engin complètement terminés ce .../.../.... àheures. ». Cet enregistrement doit être signé par l'entrepreneur/le prestataire de services.

12. Les conditions de circulation hors sillons du train de travaux sur lequel se trouve l'engin ainsi que l'arrimage et l'immobilisation éventuels dudit engin conformément aux règles de l'art doivent avoir été définis au préalable, compris et acceptés par toutes les parties concernées. Au besoin les mêmes règles que celles appliquées pour les circulations en sillons peuvent être envisagées.

Dans tous les cas, le déplacement hors sillons du train de travaux sur lequel se trouve l'engin n'est autorisé que si l'engin est positionné à l'intérieur de la zone délimitée par les essieux ou les bogies d'un seul et même wagon. En outre, la vitesse maximale de circulation du train de travaux ne peut dépasser 10km/h.

5 RISQUES ET MESURES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES DANS LES INSTALLATIONS GÉRÉES PAR LA DIRECTION TECHNICS DE LA SNCB

5.1 Risques inhérents aux installations de B-Technics

5.1.1 Risques présentés par les infrastructures « voies » dans les faisceaux de maintenance

Hormis les risques liés à la circulation des trains comme évoqués plus haut, se déplacer dans les infrastructures ferroviaires des faisceaux génère des risques spécifiques :

- Les voies et les éléments la constituant (rails, traverses, ballast) créent un risque de chute, de heurt ou de glissade important. Les pièces mobiles des aiguillages sont régulièrement graissées. La présence de corps gras sur les traverses est tout à fait possible.
- En ce qui concerne les aiguillages, 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 espaces techniques sont ménagés entre les pistes de circulation et la voie, ils représentent un risque de blessure et de chute.

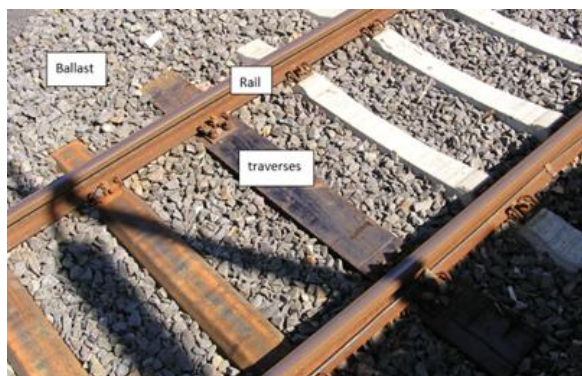


Figure 61 : Eléments d'une voie .



Figure 62 : Aiguillage

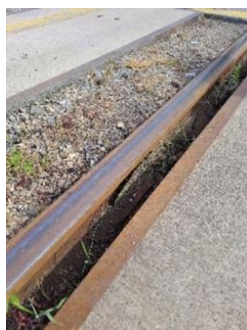


Figure 63 : Interstice entre le rail et le bord de la piste de circulation

5.1.2 Risques causés par les équipements techniques dans les entre-voies

Les opérations de maintenance des trains nécessitent des installations techniques fixes disposées au niveau du sol, dans les entre-voies.

Il s'agit notamment des équipements pour les vidanges automatisées, de boyaux pour l'alimentation en eau, des installations pour le préchauffage, les poteaux d'éclairage, les poteaux caténaires, les prises de courant basse-tension...

Vu leur situation, 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).



Figure 64 : Prévions d'alimentation dans les entrevoies



Figure 65 : Installations techniques dans les entrevoies

Dans les faisceaux de garage et de maintenance de la SNCB, 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.

Lorsque les coupleurs sont dans leur boîte de repos, l'installation peut être considérée comme hors tension. Toutefois, la présence des câbles et des coffrets de commande constitue un risque de trébuchement.



Figure 66 : Installations de préchauffage :le coupleur est dans sa « boîte de repos »



Figure 67 : Installations de préchauffage : boîte de raccordement

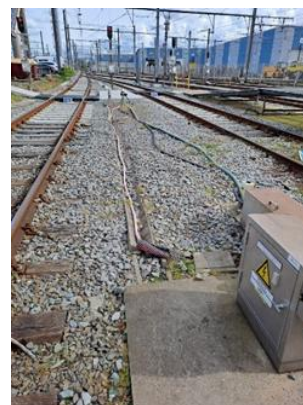


Figure 68 : Installations de préchauffage : les câbles d'alimentation

5.1.3 Risques causés par la présence de fosses d'inspection non protégées par des obstacles

Certaines voies dans les faisceaux sont réalisées sur des fosses de visites permettant l'accès aux parties inférieures des trains. Le maintien de l'accès aux trains sur toute leur longueur implique l'absence de protection contre le risque de chute.

Le bord de ces fosses est matérialisé par une bande de couleur jaune ou blanche.



Figure 69 : Fosse de visite

5.1.4 Risques causés par les 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 liquides représentent également un risque pour les yeux.

Ce sont également des installations particulièrement soumises aux risques de courants vagabonds (point 4.2.3).



Figure 70 : Installation de lavage des trains – exemple 1



Figure 71 : Installation de lavage des trains – exemple 2

5.1.5 Risques causés par et pour les véhicules ferroviaires en mouvement dans le cas particulier des faisceaux de garage et de maintenance

Étant donné la configuration des lieux, la vision des conducteurs d'engins ferroviaires ou celle des personnes se déplaçant dans ces faisceaux peut être facilement perturbée.

Lorsque les trains se déplacent, l'engin moteur est parfois à l'arrière, ce qui rend le mouvement particulièrement silencieux.

Les conditions climatiques, les conditions d'éclairage ou la présence d'autres trains garés peuvent entraver la vue à longue distance limitant ainsi les possibilités de réaction à l'approche d'un engin.



Figure 72 : Mauvaise visibilité lors de la nuit



Figure 73 : Mauvaise visibilité lors de brouillard

5.1.6 Risques spécifiques dans les halls de maintenances

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 peuvent être 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 toutes les parties du corps et des risques de chute importants.



Figure 74 : Pont roulant



Figure 75 : Pont élévateur



Figure 76 : Fosses d'inspection

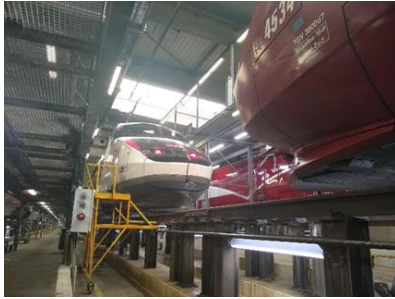


Figure 77 : Plateforme mobile



Figure 78 : Plancher de circulation

5.2 Mesures de sécurité en vigueur chez B-Technics

5.2.1 Mesures de sécurité pour les déplacements dans les faisceaux

- Le port de vêtements ou d'accessoires pouvant gêner la vue ou l'audition sont interdits ;
- L'utilisation des moyens de communication, tels que le téléphone ou la radio, ne peut se faire qu'à l'arrêt, dans un endroit dégagé de tout danger ;
- Le port de chaussures de sécurité et de vêtements à haute visibilité est obligatoire ;
- 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 non plus 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, dans ou entre les véhicules ferroviaires à l'arrêt pour traverser une voie ;
- Ne posez pas les pieds sur les traverses ou les rails, ils peuvent être glissants ;
- Ne traversez pas au niveau d'un aiguillage, les parties mobiles peuvent se mettre en mouvement sans signalisation préalable ;
- Regardez toujours attentivement des deux côtés avant de traverser, car sur chaque voie des trains peuvent circuler dans les deux sens.



Figure 79 : Traversée de service



Figure 80 : Piste de service

5.2.2 Mesures de sécurité pour les déplacements dans les halls de maintenance

- Hormis le port de chaussures de sécurité qui est obligatoire partout, certains ateliers imposent le port de protection pour la tête et le port d'autres EPI comme des lunettes de protection.
- Les consignes de sécurité locales doivent être connues et respectées par toute personne amenée à circuler dans les installations. La gestion des risques locaux étant dynamique, les services compétents des ateliers se chargent d'assurer l'information actualisée du personnel des entrepreneurs amenés à travailler sur leurs sites et à spécifier les zones de l'atelier qui leur sont accessibles.

5.2.3 Mesures de sécurité complémentaires dans les faisceaux

Les mesures minimales de protection visant à prévenir les risques liés à la circulation des trains et à la présence de tension électriques dangereuses peuvent être complétées par des mesures supplémentaires.

Ces mesures de protection sont individuelles ou collectives à une équipe de travail précise.

L'utilisation de ces mesures spécifiques est uniquement réservée au personnel ayant reçu la formation préalable.

Leur présence ne constitue pas une preuve de sécurité pour les personnes non concernées par les tâches auxquelles ces mesures complémentaires se rapportent.

5.2.3.1 Exemple de mesures complémentaires (pour information)

5.2.3.1.1 Signal mobile d'arrêt (SMA)

- Constitué de plaques signalétiques standardisées à placer dans la zone dangereuse devant et derrière les trains.
- Ces signaux sont cadenassables de sorte que la personne qui place le SMA est responsable de son retrait.
- De nuit ou en condition de mauvaise visibilité, le SMA peut être complété d'un signal lumineux rouge FIXE.



Figure 81 : Signal mobile d'arrêt

5.2.3.1.2 Plaquette dans les postes de conduite

Une plaquette placée dans la cabine du conducteur attire l'attention sur des travaux effectués dans ou sur le train. Sauf autres mesures, il s'agit d'un moyen d'alerte indiquant aux travailleurs qu'il est strictement interdit de déplacer l'engin moteur. Seule la personne ayant apposé cette plaquette indicative est également responsable de son retrait.



Figure 82 : Plaquettes indicatives



6 RÉFÉRENCES ET ANNEXES

6.1 Annexe I_427

Couverture

I_427
INFRABEL
Right On Track

Mise hors service de la voie et/ou mise hors tension de la caténaire pour les travaux par entreprise
NLN 015760550000

Brochure autocopiante.
La feuille blanche est destinée à la SA INFRABEL,
la feuille jaune à l'entrepreneur.

Annexe au journal des travaux.

Feuillet destiné à l'ARET

Destiné à la SA INFRABEL, à compléter par voie, faisceau ou appareil

INFRABEL I_427	Mise hors service de la voie et/ou mise hors tension de la caténaire pour les travaux par entreprise	Le représentant d'INFRABEL	Le représentant de l'entrepreneur (1)
A. Demande par le représentant de l'entrepreneur Demande pour travailler sur la ligne voie / faisceau / appareil (2)..... appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) avec / sans (2) mise hors tension de la caténaire. Description des travaux:	Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure:	
B. Information, par le représentant d'INFRABEL, de la mise hors service de la voie Ligne voie / faisceau / appareil (2) est mise hors service entre appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) La mise hors service est prévue jusqu'à: date: heure:	Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure:	
C. Information, par le représentant d'INFRABEL, de la mise hors tension de la caténaire La caténaire de la ligne voie/faisceau/appareil (2) est mise hors tension entre appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) La mise hors tension est prévue jusqu'à: date: heure:	Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure:	
D. Communication, par le représentant de l'entrepreneur, de la fin de ses travaux qui exigent la mise hors tension de la caténaire La caténaire dont question sous C peut être remise sous tension.	Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure:	
E. Communication, par le représentant de l'entrepreneur, de la fin de ses travaux qui exigent la mise hors service de la voie La voie/Le faisceau/L'appareil (2) dont question sous B peut être remis(e) en service.	Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure:	

(1) Nom en caractères d'imprimerie (2) Biffer la mention inutile (3) En caractères d'imprimerie



Feuillet destiné à l'entrepreneur/le prestataire de services (ou leurs délégués en qualité de chef de travail)

N° 100001

Destiné à l'entrepreneur, à compléter par voie, faisceau ou appareil

INFRABEL (Institut National de Recherche et de Formation en Sécurité) 1_427	Mise hors service de la voie et/ou mise hors tension de la caténaire pour les travaux par entreprise	Le représentant d'INFRABEL	Le représentant de l'entrepreneur (1)
A. Demande par le représentant de l'entrepreneur Demande pour travailler sur la ligne : voie / faisceau / appareil (2) appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) avec / sans (2) mise hors tension de la caténaire. Description des travaux :	<u>Nom & Grade (3) + Signature:</u> Date: Heure:	<u>Nom & Fonction (3) + Signature:</u> Date: Heure:	
B. Information, par le représentant d'INFRABEL, de la mise hors service de la voie Ligne voie / faisceau / appareil (2) est mise hors service entre appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) La mise hors service est prévue jusqu'à: date: heure:	<u>Nom & Grade (3) + Signature:</u> Date: Heure:	<u>Nom & Fonction (3) + Signature:</u> Date: Heure:	
C. Information, par le représentant d'INFRABEL, de la mise hors tension de la caténaire La caténaire de la ligne voie/faisceau/appareil (2) est mise hors tension entre appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) La mise hors tension est prévue jusqu'à: date: heure:	<u>Nom & Grade (3) + Signature:</u> Date: Heure:	<u>Nom & Fonction (3) + Signature:</u> Date: Heure:	
D. Communication, par le représentant de l'entrepreneur, de la fin de ses travaux qui exigent la mise hors tension de la caténaire La caténaire dont question sous C peut être remise sous tension	<u>Nom & Grade (3) + Signature:</u> Date: Heure:	<u>Nom & Fonction (3) + Signature:</u> Date: Heure:	
E. Communication, par le représentant de l'entrepreneur, de la fin de ses travaux qui exigent la mise hors service de la voie La voie/Le faisceau/L'appareil (2) dont question sous B peut être remis(e) en service.	<u>Nom & Grade (3) + Signature:</u> Date: Heure:	<u>Nom & Fonction (3) + Signature:</u> Date: Heure:	

(1) Nom en caractères d'imprimerie (2) Effacer le mention inutile (3) En caractères d'imprimerie



6.2 Documents de référence

Dans le présent fascicule, on renvoie régulièrement à des documents de référence mis à disposition des entrepreneurs/prestataires de services par la SNCB ou par Infrabel.

La SNCB, comme Infrabel, s'engage à toujours mettre à disposition des entrepreneurs/prestataires de services la dernière version des documents.

L'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de s'assurer qu'il dispose toujours des dernières versions des documents.

6.2.1 Documents de référence SNCB

Les programmes de formation et d'information spécifiques à la SNCB sont disponibles pour l'entrepreneur/le prestataire de service sur le SharePoint de B-ST.15 de la SNCB dans la partie dédiée aux entrepreneurs et prestataires de services. Pour obtenir un accès à cette partie du SharePoint, il faut transmettre une demande via mail à : SafetySecurityCoordination@belgiantrain.be :

- Formation modulaire railway safety : Module 1 – Base ;
- Formation modulaire railway safety : Module 2- Risques et mesures ;
- Formation modulaire railway safety : Module 3 – Sécurisation des activités de B-ST dans les voies ou à proximité (pour entrepreneurs) ;
- Excel schémas de décision ;
- Formation modulaire railway safety : Module Vigie – Agent qui veille à la sécurité (pour entrepreneurs);
- Formation modulaire railway safety : Module Responsable Vigie – Travailler avec un agent qui veille à la sécurité (pour entrepreneurs) ;
- Formation modulaire railway safety : Module Garde-frontière B-ST.

Les prescriptions contractuelles de la SNCB sont disponibles sur le site web de la SNCB :

<https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier> :

- Fascicule B 63 version 1.0
- Brochure sécurité SNCB
- WIT B-ST 100 – Version entrepreneur : Guide pratique : Détermination des mesures de sécurité minimales lors des activités dans ou à proximité des voies du réseau public ;
- WIT B-ST 110 Prikken achter stootblok -- Piquage derrière heurtoir ;
- WIT B-ST 201 – Sécurisation avec Garde-frontière B-ST des activités avec des outils à main légers dans la zone dangereuse sur le quai.
- 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.



6.2.2 Documents de référence Infrabel

Les programmes de formation et d'information spécifiques à INFRABEL sont disponibles pour l'entrepreneur/le prestataire de service sur le SharePoint de B-ST.15 de la SNCB dans la partie dédiée aux entrepreneurs et prestataires de services. Pour obtenir un accès à cette partie du SharePoint, il faut transmettre une demande via mail à : SafetySecurityCoordination@belgiantrain.be :

- Module d'introduction à la sécurité pour les entrepreneurs
- E-learning "Travailler en sécurité chez Infrabel" ;
- Unité 61 – Sécurité du personnel – Risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement ;
- Unité 62 – Sécurité du personnel – Agent au travail / Membre de l'équipe au travail dans les différents systèmes de protection ;
- Module d'introduction à la sécurité pour les entrepreneurs
- Unité 7 – Sécurité du personnel / Chef de travail – version entrepreneur – Formulaire I_427 ;
- Unité 66 – Chef de travail – Système de protection avec annonceur ;
- Unité 67 – Chef de travail – Délimitation de la zone de chantier ;
- Unité 69 – Rôle annonceur ;
- Unité 70 – Personne qui supervise la délimitation de la zone de chantier (rôle agent garde-frontière (Infrabel)) ;
- Matrice d'analyse des risques type II d'Infrabel.

Les prescriptions contractuelles d'INFRABEL sont disponibles sur le site web de la SNCB :

<https://www.belgiantrain.be/fr/3rd-party-services/supplier/procurement/new-supplier> :

- Le Fascicule 61 version 4.0. ;
- Le Fascicule 63 version 2.3. ;
- Plan de principe 490.004 "Mesures de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténaïres sous tension (texte simplifié pour le fascicule 63)" ;
- Les listes de la Partie III du Livret du Service des Trains (LST) qui concernent les véhicules de travaux non Infrabel ;
RGE 310 – Fonction de sécurité propre à Infrabel : l'Opérateur TW ;
- WIT VA N°1 "Guide pratique pour l'obtention d'un certificat OTW".
- WIT VA N°2 "Guide pratique pour la tenue des attestations complémentaires au certificat OTW" ;
- WIT 1003-mesures de sécurité lors des travaux avec engins sans empiètement prévu
- WIT 1004-mesures de sécurité lors des travaux avec grue RR sans empiètement prévu ;
- WIT 1010.fr – Mesure de sécurité Délimitation de la zone de chantier (pour entrepreneurs) ;
- WIT 1012.fr – Mesure de sécurité Mise hors service de la voie (pour entrepreneurs) ;
- WIT 1013.fr – Mesure de sécurité Mise en place d'une séparation physique ou technique (pour entrepreneurs) ;
- WIT 1014.fr – Mesure de sécurité Blocage des mouvements (pour entrepreneurs) ;
- WIT 1029.fr – Certificat « Sécurité de base travaux ferroviaires » ;



6.3 Mesures de sécurité disponibles liées aux risques ferroviaires

6.3.1 Dans les installations gérées par la direction Stations de la SNCB

Mesure spécifique	Type d'empiètement	Mesure d'application => intervention sur le terrain par	Instruction disponible	Instruments de formations disponibles pour la mesure spécifique (*)
Mise hors service de la voie	I / II	Infrabel ou TUC Rail	WIT-1012-fr (I)	Voir WIT-1012-fr (I)
Mise hors service de la voie + mise hors tension de la caténaire	I / II / CAT	Infrabel ou TUC Rail	WIT-1012-fr (I)	Voir WIT-1012-fr (I)
Autorisation CAT	CAT	Entrepreneur / Prestataire de services	Voir PP490.004	A réaliser par l'entrepreneur/prestataire de services conforme au RGIE
Placer une barrière physique ou technique	I / II (empiètement non prévu)	Entrepreneur / Prestataire de services	WIT-1013-fr (I)	Voir WIT-1013-fr (I)
Blocage des mouvements (matérialisé ou non matérialisé – p.ex.S460)	I / II	Infrabel ou TUC Rail	WIT-1014-fr (I)	Voir WIT-1014-fr (I)
Blocage des mouvements (non matérialisé p ex E829)	I	SNCB	WIT 1014-fr	Compris dans la formation Sécurité de base Travaux ferroviaires
Système d'annonces par factionnaires (**)	I/II	Infrabel ou TUC Rail	/	Formation spécifique à réaliser par l'entrepreneur/prestataire de services, basée sur l'information dans le Fascicule 63 (I) : - au 6.2 : tâches critiques de sécurité réservées à Infrabel - au 7.2 : Chef de travail ; - au 8.3.6 et 8.4.1 : systèmes d'annonce
Système d'annonces par vigie (uniquement sur des quais et derrière les heurtoirs)	I	Entrepreneur/ prestataire de services	Module 01 (B) Module 02(B)	Module « Vigie » (B) Module « Responsable vigie » (B)



			Module Vigie (B) Module responsable Vigie (B)	
Système d'annonces par annonceur	I(***)/II empiètement non prévu	Entrepreneur/ prestataire de services	WIT-1009B-fr (I) (non encore publié) – Voir provisoirement le fascicule 63 (I) (au point 7 & 8) et les unités 66 et 69 (I)	Voir WIT-1009B-fr (I) (non encore publié) - Voir provisoirement le fascicule 63 (I) (au point 7 & 8) et les unités 66 et 69 (I)
Matérialisation la délimitation de la zone de chantier.	I / II (empiètement non prévu)	Entrepreneur/ prestataire de services	WIT-1010-fr (I)	Voir WIT-1010-fr (I)
Garde-frontière B-ST	I (empiètement prévu avec des outils à main légers)	Entrepreneur/ prestataire de services	WIT B-ST 201-fr	Module Garde-frontière B-ST (B)
Délimitation par la surveillance des gardes-frontières (Infrabel) (système selon I)	I / II (empiètement non prévu)	Entrepreneur/ prestataire de services	WIT-1010-fr (I)	Voir WIT-1010-fr (I)

(*) : avant de donner la formation sur la mesure spécifique, il faut toujours donner au préalable la formation de sécurité de base concernant les travaux ferroviaires.

(**) : le rôle de factionnaire peut être exercé lors d'empiètement de type I et II (type II empiètement non prévu) et est réservé au personnel d'Infrabel/Tuc Rail. Ce rôle ne peut être joué par le personnel de la SNCB.

(***) : la mesure spécifique annonceur n'est pas, à proprement parler, incluse dans le diagramme de décision pour l'empiètement de type I, mais peut être appliquée comme mesure supplémentaire en fonction de l'analyse de risque.

ATTENTION : outre le personnel responsable de l'application et de la mise en œuvre des mesures de sécurité, tout le personnel et préposés effectuant des activités et le responsable des activités doivent également suivre les cours de formation nécessaires.



6.3.2 Dans les installations gérées par la direction Technics de la SNCB

Mesure spécifique	Type d'empiètement	Gestionnaire de la signalisation et du mouvement des trains	Mesure d'application => intervention sur le terrain par	Instruction disponible	Instruments de formations disponibles pour la mesure spécifique (*)
Mise hors service de la voie	I / II	Infrabel	Infrabel ou TUC Rail	WIT-1012-fr (I)	Voir WIT-1012-fr (I)
		SNCB	SNCB	Instruction locale (B)	
Mise hors service de la voie + mise hors tension de la caténaire	I / II / CAT	Infrabel	Infrabel ou TUC Rail	WIT-1012-fr (I)	Voir WIT-1012-fr (I)
		SNCB	SNCB pour la MHS et Infrabel ou TUC Rail pour la MHT	Instruction locale (B) + WIT-1012-fr (I)	
Placer une barrière physique ou technique	I / II (empiètement non prévu)	Infrabel ou SNCB	Entrepreneur / Prestataire de services	WIT-1013-fr (I)	Voir WIT-1013-fr (I)
Blocage des mouvements (matérialisé ou non matérialisé – p.ex.S460)	I / II	Infrabel	Infrabel ou TUC Rail	WIT-1014-fr (I)	Voir WIT-1014-fr (I)
		SNCB	SNCB	Instruction locale (B)	
Blocage des mouvements (non matérialisé p ex E829)	I	Infrabel	SNCB	WIT 1014-fr	Compris dans la formation Sécurité de base Travaux ferroviaires
		SNCB	SNCB	Instructions locales	
Matérialisation la délimitation de la zone de chantier.	I / II (empiètement non prévu)	Infrabel ou SNCB	Entrepreneur/ Prestataire de services	WIT-1010-fr (I)	Voir WIT-1010-fr (I)

(*) : avant de donner la formation sur la mesure spécifique, il faut toujours donner au préalable la formation de sécurité de base concernant les travaux ferroviaires.

ATTENTION : outre le personnel responsable de l'application et de la mise en œuvre des mesures de sécurité, tout le personnel et préposés effectuant des activités et le responsable des activités doivent également suivre les cours de formation nécessaires.



6.4 Liste des ateliers et faisceaux de maintenance de la SNCB

Sites NMBS (*)	Système de signalisation
OP Aalst	Infrabel
TW Antwerpen Noord	ISP (juste commande des aiguillages, pas de signaux)
TOP Antwerpen Schijnpoort	Infrabel
AT Arlon	Néant
PE Arlon	Infrabel
OP Brugge	Infrabel
AT Charleroi	ISP (juste commande des aiguillages, pas de signaux)
PET Châtelet	Infrabel
AC Cuesmes	Néant
AT TGV Forest	Infrabel
PET Forest	Infrabel
OP Gent Blaarmeersen	Infrabel
OP Gent-Sint-Pieters	Infrabel
TW Hasselt	ISP
OP Hasselt	Infrabel
AT Kinkempois	ISP
PE Kinkempois	Infrabel
TOP Kortrijk	Infrabel
OP Leuven	Infrabel
PE Liège	Infrabel
CW Mechelen	Néant
PW Melle	ISP
PE Mons	Infrabel
TW Oostende	ISP
TOP Oostende	Infrabel
PE Ottignies	Infrabel
PE Ronet	Infrabel
AC Salzinnes	Néant
TW Schaerbeek	ISP
TOP Schaerbeek	ISP
PE Welkenraedt	Infrabel

(*) : **abréviations** :

AC : Atelier Central (Centrale Werkplaats)
 AT : Atelier de Traction (Tractiewerkplaats)
 CW : Centrale Werkplaats
 OP : Onderhoudspost

PET : Poste d'Entretien Technique (Technische Onderhoudspost)
 PW : Polyvalente werkplaats
 TOP : Technische Onderhoudspost
 TW : Tractiewerkplaats

