

FASCICULE 63

Mesures de sécurité et de santé lors de l'exécution de marchés de travaux, de fournitures et de services.

Version 2.1




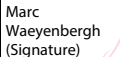
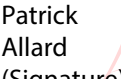
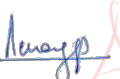
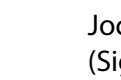
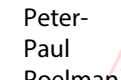


2021

Dans le présent fascicule, on renvoie régulièrement à des documents de référence mis à disposition des entrepreneurs et des prestataires de services par Infrabel.

Ces documents de référence sont disponibles sur le website d'Infrabel dans la partie dédiée aux entrepreneurs et fournisseurs de services

(<https://infrabel.be/fr/fournisseurs-entrepreneurs#travaux-par-entreprises>)

Publications			
Version	Date	Description	N° des pages modifiées
1	2005	Fascicule 63	-
2	02/01/2017	Fascicule 63 – Version 2	Toutes
2.1	01/10/2021	Fascicule 63 – Version 2.1	Toutes

Proposé I-AM (1)			
Stéphane MICHAUX Manager I-AM.11			
Approuvé I-AM (1)			
 28.09.2021 Laurent MOCKEL Head of I-AM.1	 Digitally signed by Marlène Klompenhouwer Date: 2021.09.28 15:20:07 +02'00' Marlène KLOMPENHOUWER Head of I-AM.2	 Digitally signed by Pierre Delsemme Date: 2021.09.29 12:30:47 +02'00' Pierre DELSEMME Head of I-AM.3	 Digitally signed by Marc Waeyenbergh (Signature) Date: 2021.09.30 14:38:11 +02'00' Marc Waeyenbergh Head of I-AM.4
Approuvé I-B(1)	Approuvé TUC RAIL (1)		
 Digitaal ondertekend door Patrick Allard (Signature) Datum: 2021.09.30 14:55:36 +02'00' Patrick ALLARD Head of I-B	 Digitally signed by Philippe Denayer (Signature) Date: 2021.09.30 19:15:32 +02'00' Philippe DENAYER CEO TUC RAIL		
Pour accord I-COO (1)			
 Digitally signed by Jochen Bultinck (Signature) Date: 2021.10.04 20:34:27 +02'00' Jochen BULTINCK Chief Operations Officer			
Approuvé I-HRO (1)	Approuvé I-CBE (1)	Approuvé I-ICT (1)	
 Digitally signed by Peter-Paul Poelman Date: 2021.10.05 15:47:50 +02'00' Inge LAUWEREYS Manager I-HRO.33	 Digitally signed by Rikie Eloot (Signature) Date: 2021.10.05 22:18:11 +02'00' Rikie ELOOT Head of Safety	 Eric MERCIER Director I-ICT	
Visa Legal Affairs (1)			
Hilde De COEN Manager I-FBA.414			

(1) (date et signature)

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	5
1.1	Objet du fascicule 63	5
1.2	Les risques relatifs à la sécurité et à la santé propres à l'infrastructure ferroviaire	6
1.3	Limites du fascicule 63.....	6
2	GÉNÉRALITÉS	8
2.1	Définitions et abréviations	8
2.2	Obligation d'information réciproque concernant les risques relatifs à la sécurité et à la santé et les mesures de sécurité.....	10
2.2.1	Infrabel vis-à-vis de l'entrepreneur/prestataire de services	10
2.2.2	L'entrepreneur/prestataire de services vis-à-vis d'Infrabel	11
2.2.3	Obligation de coordonner les activités	13
2.2.4	Actualisation des informations sur la sécurité et le bien-être au travail	13
2.3	Autres responsabilités de l'entrepreneur/prestataire de services pendant et après l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel	14
2.3.1	Principe de base.....	14
2.3.2	Obligations en matière d'information et de formation.....	14
2.3.3	Traçabilité des obligations en matière d'information et de formation	14
2.3.4	Obligations en matière de contrôle	15
3	SITUATIONS D'URGENCE.....	16
3.1	Accidents du travail, incendie et évacuation sur l'infrastructure ferroviaire	16
3.1.1	Obligations de l'entrepreneur/prestataire de services.....	16
3.1.2	Qui avertir en cas d'accident du travail ou d'incendie ?.....	16
3.2	Enquête lors d'un accident grave	16
3.2.1	Notification (immédiatement après la survenance de l'accident).....	17
3.2.2	Enquête de l'accident de travail grave (dans les 24h)	17
3.2.3	Rapport circonstancié.....	17
3.2.4	Rapport circonstancié provisoire	18
3.2.5	Rapport circonstancié définitif	18
3.2.6	Envoi du rapport circonstancié	19
3.3	Incidents environnementaux / Incidents impliquant des produits dangereux / Situations dangereuses	20
3.3.1	Obligations de l'entrepreneur ou du prestataire de services.....	20
3.3.2	Qui avertir en cas d'incident environnemental, d'incident impliquant des produits dangereux ou de situation dangereuse ?.....	20
4	EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE	21
5	LE BADGE PERSONNEL	22
5.1	Principe	22
5.2	Exceptions au port du badge.....	22
5.3	Retrait du badge.....	23

5.4	Exigences techniques	24
6	EXERCICE DE TÂCHES CRITIQUES DE SÉCURITÉ	25
6.1	Notions et définitions	25
6.2	Tâches critiques de sécurité réservées au personnel du G.I.	25
6.3	Tâches critiques de sécurité exercées par du personnel des entrepreneurs et/ou du prestataires de services	26
6.4	Catégories de conduite vs. Classification du matériel roulant	27
6.5	Circulation du matériel roulant n'utilisant pas de sillons.....	27
6.6	Circulation du matériel roulant utilisant des sillons	28
7	CATÉGORIES DE PERSONNEL DE L'ENTREPRENEUR/PRESTATAIRE DE SERVICES ET PRÉPOSÉS	29
7.1	Personnel initié	29
7.2	Chef de travail	30
7.3	Vigie.....	30
7.4	Annonceur	30
7.5	Agent garde-frontière	30
8	MESURES DE SÉCURITÉ LORS DE TRAVAUX DANS OU À PROXIMITÉ DES VOIES	32
8.1	Risques présentés par les véhicules ferroviaires en mouvement.....	32
8.2	Notions de base	32
8.2.1	Zone dangereuse	32
8.2.2	Distance de sécurité.....	32
8.2.3	Emplacement de dégagement	33
8.2.4	Gabarit.....	33
8.2.5	Zones de sécurité complémentaires	33
8.2.5.1	Zone Orange - Zone de vigilance	34
8.2.5.2	Zone Jaune - Zone d'avertissement	35
8.2.5.3	Zone verte.....	35
8.2.6	Empiètement	35
8.2.7	Référence pour la détermination du risque d'empiètement	37
8.2.8	Fréquences et durées des empiètements type II	38
8.2.8.1	Empiètement prévu à caractère régulier	38
8.2.8.2	Empiètement prévu à caractère ponctuel.....	38
8.2.8.3	Empiètement non prévu.....	38
8.2.8.4	Empiètement maîtrisé	38
8.3	Hierarchie des mesures de sécurité	39
8.3.1	Hierarchie des mesures de sécurité pour les travaux avec empiètement prévu	39
8.3.2	Hierarchie des mesures de sécurité pour les travaux sans empiètement prévue (mais avec un risque d'empiètement)	39
8.3.3	Mise hors service de la voie	40
8.3.4	Mise en place d'une séparation physique ou technique	40
8.3.4.1	Séparation physique (Empiètement type I- Barrière de protection)	41

8.3.4.2	Séparation physique (Empiètement type II)	41
8.3.4.3	Séparation technique (Empiètement type II)	42
8.3.5	Blocage des mouvements	43
8.3.6	Mise en place d'un dispositif d'annonce.....	43
8.3.7	Mise en place d'un dispositif de délimitation de la zone de travail.....	44
8.3.8	Supervision par une personne dédiée (agent garde-frontière)	45
8.4	Détermination des mesures de sécurité.....	46
8.4.1	Travaux à proximité des voies ou dans les voies sans empiètement prévu (type I et/ou type II).....	46
8.4.2	Travaux à proximité des voies ou dans les voies avec empiètement prévu (type I et/ou type II).....	48
8.5	Traversée des voies.....	49
9	MESURES DE SÉCURITÉ LORS DE TRAVAUX À PROXIMITÉ D'INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES	51
9.1	Risques présentés par les installations électriques	51
9.2	Notions de base	51
9.2.1	Zone dangereuse	51
9.2.2	Distance de sécurité vis-à-vis des installations caténares sous tension.....	51
9.2.3	Haute tension pour traction électrique	52
9.2.3.1	Caténaire	52
9.2.3.2	Circuit de retour de courant	53
9.2.3.3	Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV.	53
9.2.4	Matériel roulant électrique	53
9.2.5	Câbles et appareillages haute tension	53
9.2.6	Câbles basse tension	54
9.3	Détermination des mesures de sécurité.....	54
9.3.1	Travaux à proximité des installations électriques sans risque d'empiètement de la zone dangereuse.....	54
9.3.2	Travaux à proximité des installations électriques avec risque d'empiètement de la zone dangereuse.....	54
9.3.2.1	Distances réduites pour des travaux aux caténares se trouvant dans les environs d'installations encore sous tension.....	55
9.3.3	Mesures de sécurité pour travaux à proximité de caténares avec risque d'empiètement dans la zone dangereuse	56
9.3.3.1	Introduction	56
9.3.3.2	Hierarchie de prévention.....	57
9.3.3.3	Mise hors tension des caténares	57
9.3.3.4	Effectuer des travaux avec une autorisation	60
10	MESURES DE SÉCURITÉ POUR LES AUTRES RISQUES FERROVIAIRES	61
10.1	Les autres risques ferroviaires.....	61
10.2	Détermination des mesures de sécurité.....	61
11	MESURES DE SÉCURITÉ COMPLÉMENTAIRES LORS DE L'EMPLOI DE MATÉRIEL ROULANT PAR L'ENTREPRENEUR/PRESTATAIRE DE SERVICES..	62
11.1	Généralités.....	62
11.2	Véhicules rail-route non équipés pour la manœuvre des véhicules fret	62

11.3 Véhicules rail-route équipés pour la manœuvre des véhicules fret.....	63
11.4 Véhicules remorqués dérailables.....	63
11.5 Engins de chantier sur pneus ou chenilles.....	64
11.6 Engins de chantier circulant sur wagons.....	64
12 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....	67
ANNEXE 1 : PROCÉDURE LORS D'UN ACCIDENT DU TRAVAIL GRAVE IMPLIQUANT UN TRAVAILLEUR EXTERNE.....	69
ANNEXE 2 : LIVRET I_427	75
ANNEXE 3 : LIVRET I_504	77

1 Introduction

Le fascicule 63 version 2.1 est établi en application :

- de la Loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (ci-après loi sur le bien-être) ;
- du Code du bien-être au travail du 28/04/2017 (ci-après Code du bien-être) ;
- de l'AR du 25/01/2001 concernant les chantiers temporaires ou mobiles (ci-après AR chantiers temporaires ou mobiles) ;
- de l'AR du 19/01/2005 modifiant l'arrêté royal du 25 janvier 2001 concernant les chantiers temporaires ou mobiles ;
- du RGPT.(Règlement Général pour la Protection au Travail)

lesquels demeurent d'application dans leur intégralité.

Toutes les activités réalisées par des tiers dans les installations d'Infrabel, que ce soit en exécution d'un marché conclu avec Infrabel ou avec son consentement sur une base contractuelle, doivent être réalisées conformément à toutes les réglementations et normes applicables, y compris le présent fascicule.

Les dispositions du fascicule 63 version 2.1 comprennent les informations de sécurité minimales à respecter, spécifiques à l'infrastructure et à l'activité d'Infrabel. Toutefois, les tiers extérieurs, tels que décrits ci-dessus, doivent à tout moment respecter de manière démontrable leurs propres obligations légales en matière d'analyse et de gestion des risques, telles que décrites dans la loi sur le bien-être et le livre I du Code du bien-être.

Infrabel se réserve le droit de modifier l'intégralité du Fascicule 63 version 2.1 chaque fois que nécessaire. Les tiers externes, comme décrit ci-dessus, sont tenus de vérifier le contenu de ce fascicule avec une régularité suffisante pour s'assurer qu'ils intègrent toujours les informations de sécurité les plus récentes spécifiques à Infrabel dans leur propre système de gestion dynamique des risques.

Les infractions constatées à ce fascicule seront sanctionnées conformément aux dispositions applicables du Fascicule 61.

1.1 Objet du fascicule 63

Dans le cadre :

- des risques propres aux installations d'Infrabel ;
- des risques spécifiques à l'infrastructure ferroviaire, en particulier
- des mesures de sécurité ;
- des obligations qui incombent à Infrabel en matière d'information et de prévention des risques ;
- des obligations qui incombent à l'entrepreneur ou au prestataire de services, à ses sous-traitants et à tout indépendant désigné dans le cadre de l'exécution d'un accord conclu avec Infrabel ;

l'objet du fascicule 63 est :

- de porter à la connaissance de l'entrepreneur ou du prestataire de services les risques relatifs à la sécurité et à la santé propres aux installations d'Infrabel, et en particulier, à l'infrastructure ferroviaire et aux activités commerciale d'Infrabel ;
- d'organiser et de décrire notamment la mise à disposition :
 - des références réglementaires d'Infrabel en matière de sécurité concernant les activités dans les installations d'Infrabel ;
 - 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 ou 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 dans le cadre de l'exécution d'un accord conclu avec Infrabel.

1.2 Les risques relatifs à la sécurité et à la santé propres à l'infrastructure ferroviaire

Par "les risques relatifs à la sécurité et la santé qui sont propres à l'infrastructure ferroviaire", on entend 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.

1.3 Limites du fascicule 63

Dans tous les cas, il convient de considérer :

- ce fascicule 63 comme un des principaux éléments faisant partie d'un ensemble de mesures préventives minimales à prendre pour la sécurité et le bien-être du personnel.¹ dans l'exercice de son travail dans le cadre de l'exécution d'un accord conclu avec Infrabel dans les installations d'Infrabel ;
- les mesures de sécurité énoncée dans le présent document constituent les mesures à *minima* et le fait que ces dernières doivent au besoin être complétées/accompagnées par d'autres mesures fondées sur la propre évaluation des risques de l'entrepreneur ou du prestataire de services et, le cas échéant, de son (ses) sous-traitant(s) et/ou de tout indépendant désigné pour exécuter un accord conclu avec Infrabel pour toute modification des conditions de travail.

¹ Dans le cadre du présent fascicule, on entend par " personnel de l'entrepreneur ou du prestataire de services " toute personne physique chargée d'effectuer des travaux/activités dans les installations d'Infrabel et, en particulier, sur ou à proximité des voies dans le cadre de l'exécution d'un accord conclu entre l'entrepreneur/le prestataire de services et Infrabel.

Concernant les risques spécifiques, les mesures de sécurité comme définies dans le fascicule 63 sont donc, le cas échéant, complétées par d'autres mesures de sécurité particulières.

L'entrepreneur ou le prestataire de services, est seul responsable vis-à-vis d'Infrabel de prendre ces mesures de sécurité particulières supplémentaires et de les notifier à toutes les parties impliquées dans l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel.

2 Généralités

2.1 Définitions et abréviations

Pour le présent fascicule, on entend par :

1. l' "employeur" :
 - Infrabel vis-à-vis de ses propres travailleurs ;
 - l'entrepreneur ou le prestataire de services vis-à-vis de ses propres travailleurs ;
 - les sous-traitants de l'entrepreneur ou 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 ;
2. le "prestataire de service" : l'employeur, autre qu'Infrabel, ou un indépendant extérieur qui effectue des travaux ou des activités dans les installations d'Infrabel, soit à la demande et pour le compte d'Infrabel, soit avec l'autorisation d'Infrabel dans le cadre d'un accord conclu avec Infrabel ;
3. l' "entrepreneur" : est un prestataire de services qui effectue des travaux ou des activités au nom et pour le compte d'Infrabel dans le cadre d'un accord conclu avec Infrabel ;
4. le "sous-traitant" : un préposé de l'entrepreneur ou du prestataire de services qui effectue des travaux ou 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 Infrabel. Le sous-traitant peut-être un employeur ou effectuer des travaux/activités à titre indépendant ;
5. 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 Infrabel. Le préposé peut être un employeur ou effectuer des travaux/activités à titre indépendant ;
6. 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 des trains ;
7. 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 ;
8. les "risques propres à l'infrastructure ferroviaire" : les risques génériques et spécifiques à l'infrastructure ferroviaire, comme décrit au point 1.2 du présent fascicule.

Dans la suite, lorsqu'il est fait référence aux risques propres à l'infrastructure ferroviaire, on entend systématiquement les risques génériques ainsi que les risques spécifiques ;

9. le "fonctionnaire dirigeant" : la personne physique désignée par Infrabel afin de gérer et de suivre, l'exécution des travaux ou activités sur le chantier/ lieu de travail faisant l'objet d'un accord avec Infrabel, au sein des installations d'Infrabel.

La "gestion et le suivi de l'exécution des travaux ou 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 d'Infrabel.

Le fonctionnaire dirigeant sera identifié dans l'accord contractuel et l'entrepreneur ou du prestataire de services sera officiellement informé ;

10. le "GI" : le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 3,29°, de la Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, à savoir Infrabel ;
11. le "Chef de travail" (entrepreneur) : personnel qualifié d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui effectue des travaux ou des activités dans les installations d'Infrabel 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 Infrabel en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier dans l'application des mesures de sécurité ;
12. "personnel initié" : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est amené à effectuer des travaux ou des activités dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier ;
13. la "vigie" : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est responsable de la sécurité d'une ou deux personnes au travail dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier ;
14. l' "annonceur" : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est responsable de la sécurité d'un ou deux postes de travail dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier ;
15. le "garde-frontière" : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services chargé de surveiller le respect de la délimitation de la zone de chantier dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier ;
16. l' "Opérateur TW" (Opérateur Travaux Werken) : personnel d'un entrepreneur/d'un prestataire de services qui est autorisé à conduire un véhicule ferroviaire dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier ;
17. l' "ARET" (Agent Responsable de l'Exécution des Travaux) : tout employé qualifié d'Infrabel qui a les responsabilités d'un contremaître, au moins en ce qui concerne les risques spécifiques à Infrabel en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier, ainsi que l'application des mesures de sécurité ;
18. Le "RCT" (Répartiteur Courant de Traction) 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 travaux et les réparations ;
19. le "RGE" : le Règlement Général d'Exploitation.

2.2 Obligation d'information réciproque concernant les risques relatifs à la sécurité et à la santé et les mesures de sécurité

2.2.1 Infrabel vis-à-vis de l'entrepreneur/prestataire de services

Infrabel met à disposition de l'entrepreneur/prestataires de services les informations nécessaires concernant les risques auxquels le personnel de l'entrepreneur/prestataire de services peut être exposé au cours de ses activités ou travaux dans les installations d'Infrabel et qui sont spécifiques à Infrabel en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier, ainsi que les mesures de sécurité prises pour faire face à ces risques.

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

- l'accord (selon son application : le cahier spécial des charges et ses annexes, les conventions de service et leurs annexes, 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 éventuel ;
- le fascicule 63 "Mesures de sécurité et de santé lors de l'exécution de marchés de travaux, de fournitures et de services" (ci-après dénommé fascicule 63) ;
- le fascicule 61 "Dispositions complémentaires pour les marchés publics de travaux, de fournitures et de services" (ci-après dénommé fascicule 61) ;
- E-learning "Travailler en sécurité chez Infrabel" ;
- Le livret jaune de sécurité ;
- les supports de formation qui peuvent être utilisés par l'entrepreneur/prestataires de services dans le cadre des obligations (Réglementaires et contractuelles) d'information et de formation qui lui incombent en qualité d'employeur de ses propres salariés. L'entrepreneur/prestataires de services est également seul responsable envers Infrabel de l'information et de la formation adéquate de ses sous-traitants et de tous ses préposés et le cas échéant, de leurs travailleurs. L'entrepreneur/prestataires de service continuera donc à fournir les informations et les formations nécessaires en matière de sécurité et de bien-être au travail aux personnes susmentionnées au sein de l'organisation d'Infrabel pendant toute la durée de l'accord.

Infrabel se réserve le droit d'adapter à tout moment les informations sur la sécurité et le bien-être au travail énumérées ci-dessus, si nécessaire. L'entrepreneur/prestataires de services est tenu de vérifier ces moyens d'information relatifs à la sécurité et au bien-être au travail à des intervalles suffisamment réguliers pour qu'il intègre les informations les plus récentes en matière de sécurité dans son propre système de gestion dynamique des risques.

Cela ne peut en aucun cas donner lieu à une quelconque compensation et/ou à d'autres avantages financiers de la part d'Infrabel, quel que soit le motif juridique. Tout manquement de l'entrepreneur/prestataires de services et/ou de ses sous-traitants et préposés à la mise à jour de leur propre système de gestion des risques ou à l'application des dispositions des outils d'information et du fascicule 63 d'Infrabel, notamment, constitue **un manquement contractuel**.

Si l'entrepreneur/prestataires de services ne respecte pas les dispositions visées à l'alinéa précédent ou ne veille pas à ce que ses sous-traitants et préposés les respectent, Infrabel se réserve le droit de suspendre le présent contrat avec effet immédiat et de plein droit, en vue d'une régularisation par et aux frais de l'entrepreneur/prestataires de services, ou de le résilier, sans que cela ne donne lieu à une quelconque demande d'indemnisation de la part d'Infrabel, quel qu'en soit le motif juridique. **Sans préjudice de l'application des dispositions du fascicule 61, les sanctions, amendes et/ou autres compensations financières imposées à Infrabel dans les cas où un manquement l'entrepreneur/prestataires de services et/ou de ses sous-traitants et/ou préposés constitue également une violation d'une disposition légale seront également supportées intégralement par l'entrepreneur/prestataires de services par rapport à Infrabel.**

2.2.2 L'entrepreneur/prestataire de services vis-à-vis d'Infrabel

En signant le formulaire de soumission, l'entrepreneur/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 énumérées au point 2.2.1 et, en particulier, les dispositions et obligations énoncées dans le présent fascicule 63 ;
 - dispositions et obligations énoncée dans les documents de référence associés au fascicule 63, tels qu'énumérés au chapitre 12 ci-après ;
- s'engage à respecter strictement à toutes les dispositions et obligations contenues dans les supports d'information visés aux points 2.2.1 et 2.2.2 du présent fascicule, et à les faire respecter par ses propres travailleurs, par ses préposés et par leurs travailleurs.

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

- déclare formellement avoir pris connaissance : des dispositions et obligations contenues dans le fascicule 63 d'une part et des dispositions et obligations contenues dans les documents de référence relatifs au fascicule 63 - tels que définis au chapitre 12 du présent fascicule d'autre part ;
- s'engage à se conformer strictement à toutes les dispositions et obligations du fascicule 63 et des documents de référence y afférents et à faire en sorte que ses travailleurs s'y conforment.

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

En conséquence, lors de l'élaboration de ses méthodes de travail, l'entrepreneur/prestataire de services doit intégrer tous les supports d'information visés aux point 2.2.1 du présent fascicule 63.

Avant le début de l'exécution de l'accord, l'entrepreneur/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 Infrabel, et ce pour :

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

L'entrepreneur/prestataire de services informe également par écrit le fonctionnaire dirigeant des sous-traitants auxquels il aura recours pendant l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel.

Sauf autres délais expressément mentionnés dans l'accord conclu avec Infrabel, la transmission de ces informations devra être réalisée :

- dans le cadre d'un marché de travaux : au plus tard dans les 15 jours calendrier qui suivent la notification de l'approbation de la soumission ;
- dans le cadre d'un marché de services ou d'autres activités avec le consentement d'Infrabel : 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 Infrabel, d'autre part.

Au cours de l'exécution proprement dite de l'accord, l'entrepreneur/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 point 2.2.1 du présent fascicule ;
- 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/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/prestataire de services doit attester que les mesures dont la modification a été imposée par le fonctionnaire dirigeant sont effectivement exécutées.

2.2.3 Obligation de coordonner les activités

Sans porter préjudice aux obligations légales de son propre employeur en matière d'autorité, de gestion, de contrôle, ainsi que de suivi et de coordination des travaux et activités sur le chantier, le fonctionnaire dirigeant est chargé du suivi et de la coordination, tels que visé par la loi sur le bien-être, sur un chantier ou un lieu de travail au sein de l'organisation d'Infrabel dans le cadre de l'exécution d'un accord conclu avec Infrabel.

Tous les entrepreneurs/prestataires de services, leurs sous-traitant et autres préposés pour l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel, sont tenus à de fournir une entière collaboration, sans exception.

2.2.4 Actualisation des informations sur la sécurité et le bien-être au travail

La bonne exécution des obligations en matière d'information réciproque se poursuit jusqu'à l'achèvement définitif de l'accord. En conséquence, les parties concernées dans l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel doivent constamment fournir une information actualisée sur la sécurité et le bien-être au travail.

Toute modification dans la planification de l'entrepreneur/prestataire de services, de ses sous-traitants et/ou d'autres préposés, pouvant avoir des conséquences sur la sécurité des travailleurs et/ou du trafic ferroviaire doit être signalée immédiatement au fonctionnaire dirigeant et/ou à ses délégués.

L'entrepreneur/prestataire de services est responsable du respect du calendrier d'exécution, convenu avec le fonctionnaire dirigeant, tant pour ses propres activités que pour celles de ses sous-traitant et d'autres préposés.

L'actualisation de l'information doit être en tout temps traçable par les parties concernées dans l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel.

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 fascicule.

Dans la mesure où un plan de santé et de sécurité doit être établi, il sera mis à jour et adapté sans délai chaque fois que des changements interviendront au cours de l'exécution des travaux/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, il faut appliquer :

- les mesures de sécurité générale mentionnées dans le présent fascicule ;
- le cas échéant, les mesures de sécurité spécifiques particulières et/ou les mesures 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.

L'entrepreneur/prestataire de services informera à tout moment le fonctionnaire dirigeant de toute modification du plan de santé et de sécurité ou des mesures de sécurité qui seront appliquées dans l'exécution de l'accord, sans exception et conformément aux conditions énoncées au point 2.2.4 du présent fascicule.

2.3 Autres responsabilités de l'entrepreneur/prestataire de services pendant et après l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel

2.3.1 Principe de base

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

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

2.3.2 Obligations en matière d'information et de formation

L'entrepreneur/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 installations d'Infrabel en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier, ainsi qu'à l'activité d'Infrabel, auxquels ils sont exposés pendant leurs travaux ou activités sur les installations d'Infrabel, ainsi que concernant les mesures de sécurité prises pour faire face à ces risques.

Cette obligation s'applique également à tout sous-traitant ou fournisseur qui doit travailler de manière ponctuelle sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire (par exemple, transport de matériaux, services techniques ponctuels, prestations des conducteurs de machines).

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

1. Phase d'accueil

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

L'accès aux installations d'Infrabel et notamment à l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre de l'exécution de l'accord conclu avec Infrabel, est accordé par l'entrepreneur/prestataire de services au moyen d'un badge, tel que décrit au chapitre 5 du présent fascicule.

2. Pendant toute la durée de l'accord

L'entrepreneur/prestataire de services est responsable du maintien des connaissances de ses propres travailleurs ainsi que de celles de ses 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.

2.3.3 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 d'Infrabel en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier, ainsi qu'à l'activité d'Infrabel 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 chapitre 5 du présent Fascicule.

Les instructions, communiquées au personnel, concernant la nature de son travail, 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.

L'incapacité de l'entrepreneur/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 à la section 45.2.5 §1 du fascicule 61.

2.3.4 Obligations en matière de contrôle

L'entrepreneur/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 chargé du contrôle constate que les mesures de sécurité applicables ne sont pas strictement respectées par l'entrepreneur/prestataire de services, ses travailleurs, ses sous-traitants et/ou ses préposés et/ou le cas échéant leurs employés, ou si l'entrepreneur/prestataire de services ne remplit pas son devoir de contrôle à cet égard, le fonctionnaire dirigeant chargé du contrôle 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/prestataire de services.

Cela ne peut en aucun cas donner lieu à une compensation financière et/ou à des dommages et intérêts à charge d'Infrabel, quel que soit le motif juridique. L'entrepreneur/prestataire de services est informé de cette irrégularité par le fonctionnaire demandeur ou son délégué, avec les mesures de précaution correspondantes. Cette notification à l'entrepreneur/prestataire de services est également confirmée par écrit, sur quelque support que ce soit.

Toute activité qui cause ou peut causer un empiètement 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, Infrabel se réserve le droit d'appliquer une sanction conformément à l'article 45 du Fascicule 61. Cette sanction peut également consister en un cumul de divers éléments, en fonction des violations de la sécurité observées.

3 Situations d'urgence

3.1 Accidents du travail, incendie et évacuation sur l'infrastructure ferroviaire

3.1.1 Obligations de l'entrepreneur/prestataire de services

L'entrepreneur/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 ;
- s'assure que les secouristes disposent de matériel approprié ;
- se conforme, dans le cadre d'un accident grave, aux directives décrites au § 3.2 ci-après ;
- doit s'assurer qu'il dispose de moyens de communication appropriés pour appeler les services d'urgence ;
- s'assure que les voies d'accès restent libres pour les services d'urgence.

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'évacuation du chantier ;
- décrire comment le prestataire de services doit organiser les premiers secours.

Il est de la responsabilité de l'entrepreneur/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.

3.1.2 Qui avertir en cas d'accident du travail ou d'incendie ?

L'entrepreneur/prestataire de services informe toujours et immédiatement le fonctionnaire dirigeant.

Dans le cas où l'intervention des services d'urgence est nécessaire, l'entrepreneur/ prestataire de services contacte toujours le 112.

Dans les situations d'urgence avec un possible impact sur la sécurité d'exploitation, l'entrepreneur ou l'entrepreneur/prestataire de services informe Traffic Control au numéro 02/525 91 40.

3.2 Enquête lors d'un accident grave

Conformément à l'article 94 ter §2 de la loi sur le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, Infrabel et l'entrepreneur/prestataire de services règlent ci-dessous les modalités de collaboration en cas d'accident de travail grave survenant sur les installations d'Infrabel.

Infrabel, l'entrepreneur/prestataire de services ainsi que tout autre employeur concerné par l'accident sont repris sous le terme "employeurs concernés" ci-après.

La procédure concernant les accidents du travail graves impliquant des travailleurs extérieurs se trouve à l'annexe 1.

3.2.1 Notification (immédiatement après la survenance de l'accident)

L'employeur de la (des) victime(s) notifie immédiatement aux fonctionnaires chargés du contrôle local du bien-être la survenance d'un accident de travail conformément à l'article 94 nonies de la loi sur le bien-être du 4 août 1996 et à l'article I.6-3 du Code du bien-être au travail.

3.2.2 Enquête de l'accident de travail 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 Infrabel pour l'entrepreneur/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 coordinateur" 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 mortel, le coordinateur ATG organise une réunion extraordinaire du comité PPT compétent et y invite les représentants des autres comités concernés (des employeurs concernés).

3.2.3 Rapport circonstancié

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.

La méthode d'élaboration d'un rapport détaillé commun est présentée dans différents logigrammes. Ils ont été ajoutés au fascicule en tant qu'annexe 1.

3.2.4 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 94 ter §3 de la loi sur le bien-être. Les mentions minimales de ce rapport provisoire sont énumérées à l'article I.6-6 du Code du bien-être au travail

L'employeur coordinateur 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 coordinateur 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 Infrabel.

Si Infrabel constate que les accords de coopération décrits dans ce fascicule ne sont pas respectés, que ce soit par l'entrepreneur/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 d'Infrabel.

Infrabel se réserve également le droit de sanctionner toute infraction par une pénalité financière, conformément aux articles 79.1.1 et 45.2 (par application analogue, le cas échéant) du Fascicule 61.

3.2.5 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'action ainsi que les avis des Comités PPT.

1. 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 I.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.

2. Décision concernant les mesures pour éviter la répétition de l'accident et plan d'action

Le rapport d'enquête visé au point 1 comprend des recommandations qui visent à prévenir la répétition de l'accident. L'employeur coordinateur rédige un projet de décision concernant les mesures à prendre pour prévenir la répétition de l'accident ainsi qu'un projet de plan d'action. Les mesures sont réparties entre les employeurs concernés.

Ces projets sont adressés, via le coordinateur ATG, à l' (aux) autre(s) employeur(s) concerné(s) pour remarques. Les adaptations éventuelles à ces projets de décision et au plan d'action sont convenues entre les employeurs concernés.

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

3. Avis des comités PPT

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

Le rapport circonstancié constitué des éléments repris aux points 1, 2 et 3, est cosigné par les représentants de la ligne hiérarchique des employeurs concernés et le responsable du service interne d'Infrabel.

4. Manque de coopération conformément aux accords de coopération de ce fascicule

Si Infrabel constate que les accords de coopération décrits dans ce fascicule ne sont pas respectés, que ce soit par l'entrepreneur/prestataire de services ou par tout autre employeur concerné, elle se réserve le droit de renoncer explicitement au contenu du rapport circonstancier 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 d'Infrabel. Infrabel se réserve également le droit de sanctionner toute infraction par une pénalité financière, conformément aux articles 79.1.1 et 45.2 (par application analogue, le cas échéant) du Fascicule 61.

3.2.6 Envoi du rapport circonstancié

Le rapport circonstancié commun et cosigné est adressé au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale par l'employeur coordinateur 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 3.2.4), le rapport circonstancié commun définitif et cosigné sera adressé au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale par l'employeur coordinateur dans le délai qui lui a été imparti par le fonctionnaire compétent chargé du Contrôle sur le Bien-être au travail.

3.3 Incidents environnementaux / Incidents impliquant des produits dangereux / Situations dangereuses

3.3.1 Obligations de l'entrepreneur ou du prestataire de services

L'entrepreneur/prestataire de services ajoute, au moment de l'offre, les fiches SDS des différents produits dangereux qu'il va utiliser et les mesures préventives correspondantes.

L'entrepreneur/prestataire de services ne prend que le stock journalier nécessaire à l'endroit où des travaux réalisés avec des produits dangereux sont à réaliser. Si on veut aller au-delà de ces quantités, ce n'est autorisé qu'après consultation et accord du fonctionnaire dirigeant et du conseiller en prévention local ainsi que du dirigeant prévention incendie (si d'application)

L'entrepreneur/prestataire de services met à disposition les moyens d'intervention nécessaires et appropriés en cas d'utilisation de produits dangereux.

L'entrepreneur/prestataire de services prend les mesures requises afin de protéger toute personne sur le chantier/le lieu de travail dans les installations d'Infrabel (propres travailleurs, travailleurs d'Infrabel et/ou toutes autres personnes présentes) en cas d'incidents environnementaux, d'incidents impliquant des produits dangereux ou de situations dangereuses.

3.3.2 Qui avertir en cas d'incident environnemental, d'incident impliquant des produits dangereux ou de situation dangereuse ?

L'entrepreneur /prestataire de services informe toujours et immédiatement le fonctionnaire dirigeant.

Dans le cas où l'intervention des services d'urgence est nécessaire, l'entrepreneur/prestataire de services contacte toujours le 112.

Dans les situations d'urgence avec impact sur la sécurité d'exploitation, l'entrepreneur/prestataire de services informe Traffic Control au numéro : 02/525 91 40.

4 Equipements de protection individuelle

Dans le cadre de déplacements, d'activité de contrôle ou d'inspection dans ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire, 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 sur le domaine d'Infrabel.

Dans le cadre de l'exécution d'un travail dans ou à proximité des installations ferroviaires, 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)

Les vestes d'hiver et de pluie doivent être à haute visibilité de classe 3 (selon la norme EN ISO 20471) et munies de bandes réfléchissantes.

Le port du casque (norme EN 397) est obligatoire pour toutes les personnes travaillant à proximité des grues (y compris les grues rail-route).

Les personnes travaillant à proximité d'une grue sont définies comme suit :

- le personnel chargé de superviser et/ou d'exécuter les tâches effectuées par une grue, y compris les personnes exerçant les fonctions d' "annonceur" ou d' "agent garde-frontière" ;
- les personnes travaillant et/ou se déplaçant dans un rayon de 50 mètres par rapport à la zone de travail de la grue.

Il est recommandé de rendre obligatoire le port du casque pour toutes les personnes travaillant sur un chantier où sont employées une ou plusieurs grues.

Infrabel se réserve également le droit de sanctionner toute infraction par une pénalité financière, conformément aux articles 45.2.3 du Fascicule 61.

Couleurs à éviter

Le port de vêtements rouges dans ou à proximité des voies est proscrit. En effet, un conducteur de train risque d'associer la couleur rouge à un signal mobile rouge, ce qui peut provoquer une manœuvre inutile.

Le port de vêtements orange est également exclue car réservée aux factionnaires d'Infrabel et aux agents habilités du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

5 Le badge personnel

5.1 Principe

Tout tiers venant effectuer des travaux ou des activités dans des installations d'Infrabel dans le cadre de l'exécution d'un accord avec Infrabel doit être préalablement en possession d'un badge, conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.2 du présent fascicule, avant d'avoir accès aux installations d'Infrabel et à l'infrastructure ferroviaire en particulier.

L'objet de ce badge est double :

- 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 badge - dispose des connaissances effectives nécessaires pour travailler en toute sécurité sur le site/lieu de travail concerné dans les installations d'Infrabel. Les connaissances en question sont celles relatives aux risques inhérents à l'infrastructure ferroviaire, d'une part, et aux mesures de sécurité associées, d'autre part, et que ces connaissances sont également comprises par l'employé - titulaire du badge ;
- il permet d'exercer un contrôle visuel à tout moment sur les personnes présentes sur le site/lieu de travail dans les installations d'Infrabel et d'interdire l'accès aux personnes non autorisées, à savoir : en l'absence du badge.

Le prestataire de services est tenu de délivrer un badge à chaque travailleur, qu'il s'agisse de ses propres travailleurs ou de ses sous-traitants, avant qu'il ne soit autorisé à accéder au chantier/lieu de travail au sein de l'établissement d'Infrabel dans le cadre de l'exécution du marché (de l'appel d'offres).

Toute personne présente sur un chantier/un lieu de travail dans les installations d'Infrabel doit porter son badge 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/prestataire de services de la présence illégale et de la mesure associée de quitter les installations d'Infrabel. Le fonctionnaire de direction ou son délégué confirme cette notification au contractant/prestataire de services par écrit, sur quelque support que ce soit. Infrabel se réserve également le droit d'appliquer une sanction conformément à l'article 45.2.5 §2 du fascicule 61.

5.2 Exceptions au port du badge

Le port du badge n'est pas obligatoire pour :

- les travailleurs d'Infrabel ;
- les travailleurs des entreprises ferroviaires ;

- les personnes accompagnées et sous la supervision directe et continue :
 - d'un travailleur d'Infrabel ; ou
 - d'une personne portant d'un badge.

Vu le caractère exceptionnel de cette dernière situation, elle requiert au préalable une autorisation expresse écrite du fonctionnaire dirigeant qui doit pouvoir être présenté à tout moment. Le titulaire du badge 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.

5.3 Retrait du badge

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 badge à titre préventif. La personne dont le badge a été retiré doit se comporter conformément au point 2.3.2.1.

Le fonctionnaire dirigeant avertit immédiatement, l'entrepreneur/prestataire de services qu'il a procédé au retrait du badge à la suite de manquements/infractions constatés pendant l'exécution de l'accord. Le fonctionnaire dirigeant le confirmera également par écrit sur base d'un PV de constat dans le cadre du marché (d'appel d'offres) 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 d'Infrabel. Infrabel se réserve également le droit d'appliquer une sanction conformément à l'article 45.2.5 §2 du fascicule 61. En outre, une sanction peut également être appliquée conformément à l'article 45 du fascicule 61. Cette sanction peut également consister en la multiplication de différents éléments en fonction des violations de la sécurité observée.

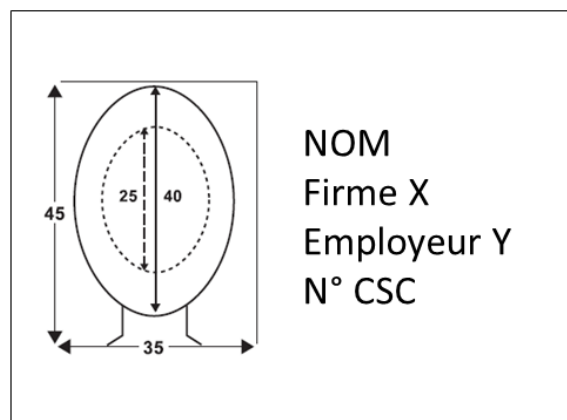
Ce retrait préventif du badge a notamment pour conséquence que le travailleur dont le badge a été retiré doit quitter avec effet immédiat le chantier/ lieu de travail et qu'il se voit interdit d'accès jusqu'à ce que l'entrepreneur/prestataire de service informe par écrit le fonctionnaire dirigeant des 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 2.3.2.1 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 d'Infrabel. Le badge personnel ne peut être redélivré que dans ces conditions renouvelées de délivrance d'un badge.

L'entrepreneur/prestataire de services prendra donc les mesures nécessaires en vue de délivrer un nouveau badge.

5.4 Exigences techniques

Le badge personnel comporte au minimum :

1. une photo couleur récente sur laquelle la personne à qui il est attribué est clairement reconnaissable (dimensions minimales de 4,5 cm x 3,5 cm) ;
2. le nom de la personne à qui il est attribué ;
3. le nom de la firme ;
4. le nom de l'employeur ;
5. le numéro du (des) cahier(s) spécial (spéciaux) des charges concerné(s).



De manière à simplifier la gestion et la tenue à jour de ces badges personnels, **le numéro du (des) cahier(s) spécial (spéciaux) des charges concerné(s)** mentionné à l'alinéa 5, peuvent être repris **sur une annexe digitalisée** au badge personnel (sous format « pdf » ou autre format).

6 Exercice de Tâches Critiques de Sécurité

6.1 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'annexe 2 de l'Arrêté Royal du 09 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité, ainsi que dans le Système de Gestion de la Sécurité d'Infrabel (abréviation « SGS »).

Par **personnel de sécurité**, on entend du personnel effectuant une ou plusieurs tâches critiques pour la sécurité, ne fût-ce que sporadiquement. Les dispositions de l'Arrêté Royal du 09 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.

6.2 Tâches critiques de sécurité réservées au personnel du G.I.

Le personnel de l'entrepreneur/prestataire de services, ses préposés éventuels et, le cas échéant, ses travailleurs ne peut d'aucune manière effectuer les tâches critiques de sécurité (rôles) réservées au G.I., listées ci-après :

- agent du mouvement Poste de signalisation ;
- agent du mouvement Traffic Control ;
- opérateur ;
- signaleur ;
- signaleur mobile ;
- permanence Area ;
- opérateur Conduite Infrabel ;
- agent responsable de l'exécution des travaux ;
- répartiteur de courant de traction ;
- accompagnateur de trains de travaux ;
- garde-barrière ;
- factionnaire.

6.3 Tâches critiques de sécurité exercées par du personnel des entrepreneurs et/ou du prestataires de services

Le personnel de l'entrepreneur/prestataire, ses préposés et, le cas échéant, son personnel ne peut exercer la tâche critique de sécurité Opérateur TW à condition que le personnel concerné satisfasse aux exigences applicables au rôle d'Opérateur TW comme définies au RGE – Livre 3 – Dispositions pour le personnel de sécurité, Fascicule 310 – « Desserte et conduite des engins moteurs sur les voies temporairement fermées à la circulation normale ».

Documents attestant de la certification de l'Opérateur TW

Dans l'exercice de sa fonction, l'Opérateur TW doit toujours être en possession :

1. d'un certificat Opérateur TW ;
2. d'une attestation complémentaire de connaissance de la zone de travail ;
3. d'une attestation complémentaire de connaissance de matériel ;

valables pour le véhicule qu'il conduit et dessert et pour la zone de travail concernée.

Certificat Opérateur TW

Le certificat Opérateur TW est délivré par Infrabel et matérialise les connaissances de son titulaire spécifiques à chaque catégorie de conduite ainsi que ses connaissances linguistiques. Il existe 2 catégories de conduite pour lesquelles un Opérateur TW peut être certifié :

- la catégorie "engin Rail-Route ou assimilés" (RR) ;
- la catégorie "Train de Travaux ou assimilés" (TT).

Pour l'obtention d'un certificat Opérateur TW, il faut se référer à la dernière version de l'instruction de travail WIT VA N°1 "Guide pratique pour l'obtention d'un certificat OTW". La dernière version de cette instruction de travail WIT peut être consultée sur le site www.infrabel.be.

Attestations complémentaires

Les attestations complémentaires sont délivrées par l'employeur.

Ces attestations :

- ne sont délivrées qu'au titulaire d'un certificat Opérateur TW ;
- sont nominatives ;
- appartiennent à l'employeur qui les a émises.

L'employeur qui a délivré les attestations complémentaires :

- est responsable de l'exactitude des données présentes sur les attestations dont il assume la gestion ;
- doit être à même de présenter les documents justificatifs relatifs à ces données ;
- veille à la mise à jour immédiate des attestations complémentaires lorsque cela s'avère nécessaire.

Pour la tenue des attestations complémentaires au certificat Opérateur TW, il faut se référer à la dernière version de l'instruction de travail WIT VA N°2 "Guide pratique pour la tenue des attestations complémentaires au certificat OTW". La dernière version de cette instruction de travail WIT peut être consultée sur le site www.infrabel.be.

6.4 Catégories de conduite vs. Classification du matériel roulant

Concernant la classification du matériel roulant, le fascicule 61 est le fascicule de référence.

La bonne compréhension du présent chapitre est indissociable du fascicule 61 – 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

6.5 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.

6.6 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 20 janvier 2021 modifiant 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.

7 Catégories de personnel de l'entrepreneur/prestataire de services et préposés

Différentes catégories de personnel de l'entrepreneur/prestataire et de leurs préposés ont été définies.

Pour chacune des catégories de personnel susmentionnées, l'entrepreneur/le prestataire de services doit, en ce qui concerne les risques génériques, organiser sous sa propre responsabilité un trajet de formation, qui reprend au minimum, les domaines réglementaires couverts par :

- E-learning "Travailler en sécurité chez Infrabel" ;
- Unité 61 – Sécurité du personnel – Risques liés aux véhicules en mouvement ;
- Unité 62 – Sécurité du personnel – Agent au travail – membre de l'équipe au travail dans les différents systèmes de protection ;
- les instructions de travail qui décrivent les principes de sécurité et/ou l'application d'une mesure de sécurité.

Ces documents sont disponibles sur le website d'Infrabel www.infrabel.be dans la partie dédiée aux entrepreneurs et fournisseurs.

Les instructions de travail listent par catégorie de personnel, les modules de formation établis par Infrabel qui répondent aux exigences réglementaires minimales. Infrabel met également à disposition ces modules de formation, via le site www.infrabel.be. Ceci ne dispense pas l'entrepreneur ou le prestataire de service 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/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/prestataire de services et à ses préposés doivent également être pris en considération. L'entrepreneur/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, de 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 d'Infrabel, sans préjudice de l'application des sanctions décrites à l'article 61 (voir également 2.2).

Pour le rôle de vigie, annonceur et agent garde-frontière 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 sur le bien-être au travail concernant la surveillance de la santé des travailleurs.

7.1 Personnel initié

Par "personnel initié", on entend personnel d'un entrepreneur/prestataire de services qui est amené à effectuer des travaux ou des activités dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier.

7.2 Chef de travail

Par "chef de travail", on entend le personnel qualifié d'un entrepreneur/prestataire de services qui effectue des travaux ou des activités dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier et qui a les responsabilités d'un contremaitre, au moins en ce qui concerne les risques spécifiques à Infrabel en général et à l'infrastructure ferroviaire en particulier dans l'application des mesures de sécurité.

7.3 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 les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier.

La Vigie est responsable, entre autres, des tâches suivantes :

- de la détection des mouvements 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 de dangereuse et de la vérification que les travailleurs restent dans la zone de dégagement, jusqu'à ce qu'ils soient autorisés à reprendre le travail ;
- après le passage du (des) mouvement(s) annoncé(s), de l'autorisation des travailleurs à reprendre le travail si la visibilité est rétablie et si toutes les conditions pour reprendre le travail sont réunies.

7.4 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 les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier.

L'annonceur est responsable, entre autres, des tâches suivantes :

- de la détection des mouvements approchant de la zone de chantier, et de la transmission de l'alerte au personnel travaillant sur les différents postes de travail ;
- du contrôle du respect des limites de la zone de chantier et de l'arrêt des activités pouvant occasionner un empiètement de type I ou II.

7.5 Agent garde-frontière

Par "agent garde-frontière", on entend le personnel d'un entrepreneur/prestataire de services chargé de surveiller le respect de la délimitation de la zone de chantier dans les installations d'Infrabel et sur l'infrastructure ferroviaire en particulier.

L'agent garde-frontière 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 activités pouvant occasionner un empiètement de type I ou II, lorsqu'un dispositif d'annonce supplémentaire est mis en œuvre.

8 Mesures de sécurité lors de travaux dans ou à proximité des voies

8.1 Risques présentés par 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.

8.2 Notions de base

8.2.1 Zone dangereuse

La zone dangereuse est la zone dans laquelle un travailleur 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.

8.2.2 Distance de sécurité

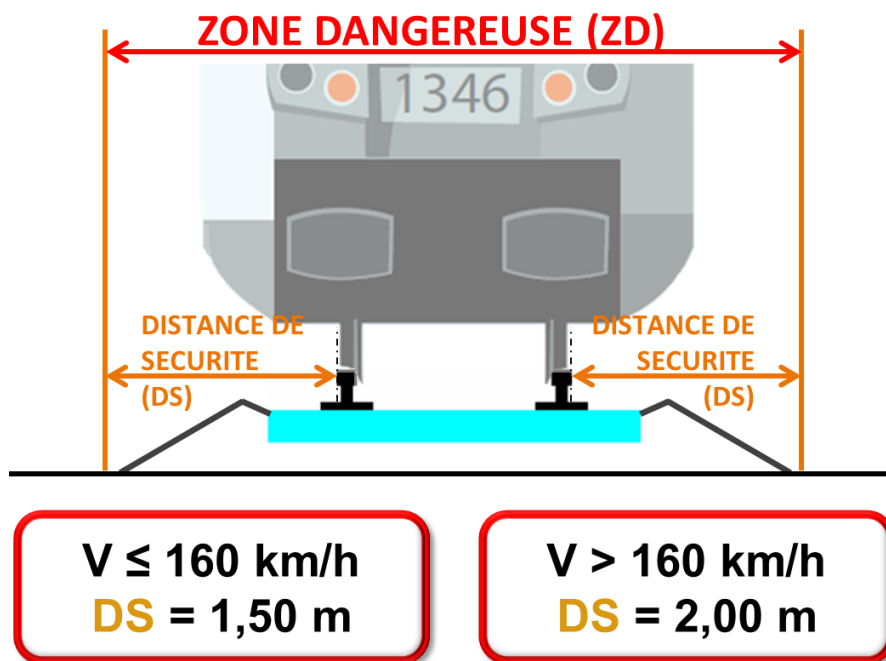
La valeur de la distance de sécurité le long d'une voie est calculée en tenant compte de la vitesse autorisée maximale sur cette voie.

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 définies 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 peuvent 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.



8.2.3 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.

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 ou une partie de quai hors zone dangereuse.

8.2.4 Gabarit

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

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

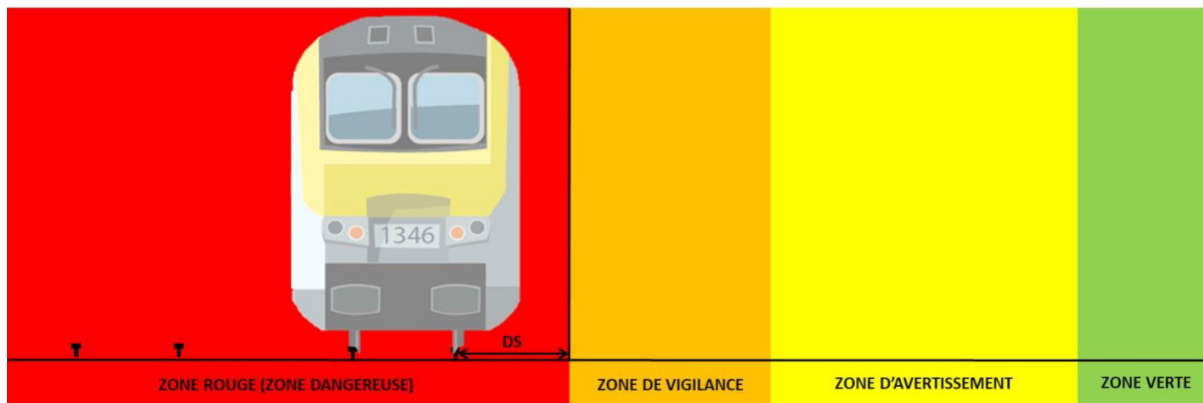
Dans la pratique, il correspond à une section transversale perpendiculaire à l'axe des voies

8.2.5 Zones de sécurité complémentaires

Outre la **zone dangereuse** (zone rouge), 3 nouvelles zones sont définies sur 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.

Dans les deux zones de sécurité supplémentaires définies aux points 8.2.5.1 et 8.2.5.2, 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 travaux/activités.



Pour les empiètements 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, les largeurs de ces zones définies pour la protection du personnel sont d'application.

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.

8.2.5.1 Zone Orange - Zone de vigilance

La **zone orange** a une largeur minimale de 1 mètre², 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 travaux/activités et/ou des déplacements.

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

- rester **vigilant** 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.

² si cette distance est supérieure, elle sera spécifiée dans les instructions de travail concernées

Sur base d'une analyse de risque effectuée par l'entrepreneur/prestataire de service en lien avec les travaux/activité 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 risque tiendra compte de toutes les conditions de travail et, en particulier du risque de défaillance technique des engins / équipements employés, et/ou d'erreur humaine.

8.2.5.2 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 m³, mesurée perpendiculairement depuis le bord extérieur du rail.

Dans cette zone, les travailleurs et les engins il n'y a pas d'exposition directe aux risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement. Ce risque ne peut survenir que 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 risque effectuée par l'entrepreneur/prestataire de service en lien avec les travaux/activité à réaliser, des mesures de sécurité devront être mises en place, qui garantissent que :

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

8.2.5.3 Zone verte

La **zone verte** est située à l'extérieur de la **zone jaune**, et commence à une distance d'au minimum 4,50 m³, 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. Aucune mesure de sécurité vis-à-vis du trafic ferroviaire ne doit obligatoirement être appliquée.

L'entrepreneur/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.

8.2.6 Empiètement

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, procédure et conditions de sécurité.

On entend par empiètement une entrave à la circulation des mouvements.

³ Si cette distance est supérieure, elle sera spécifiée dans les instructions de travail concernées

Dans le cadre de travaux dans ou à proximité des voies, il y a lieu d'établir une distinction entre deux types d'empiètement dans la zone dangereuse ou dans le gabarit :

1. **Empiètement type I :**

Un empiètement type I correspond à un empiètement temporaire dans la **zone dangereuse** d'une voie, créé par du personnel et/ou du matériel⁴ (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 retirés manuellement et immédiatement de la zone dangereuse, **par au maximum 4 travailleurs**. Le poids⁵ du matériel (équipement + accessoires) à retirer de la zone dangereuse est au maximum de 120 kg.

2. **Empiètement 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, que cet engin se trouve à proximité de la voie ou sur une voie voisine ;
- 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.

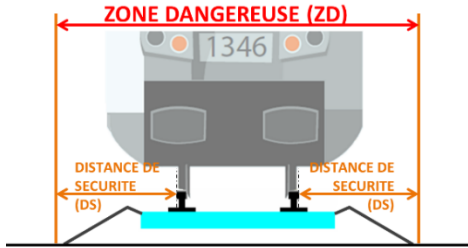
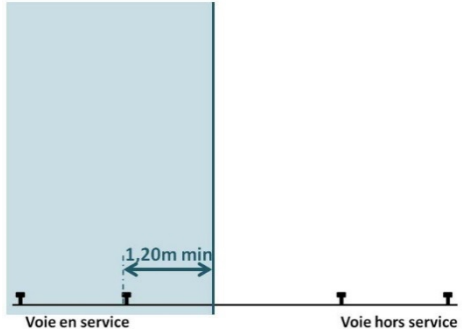
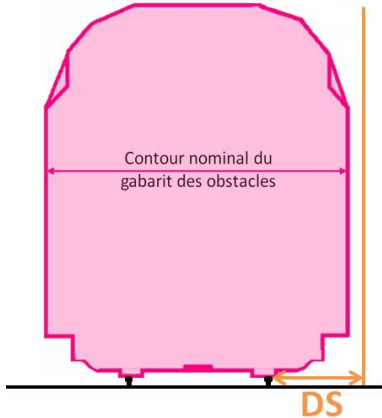
Le risque d'empiètement ainsi que le type d'empiètement sont donc fonction de la nature du travail, du mode opératoire et de l'emplacement de la zone de travail vis-à-vis de la zone dangereuse à considérer.

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

⁴ Le terme matériel fait référence à l'outillage et/ou au matériel et/ou aux accessoires éventuels.

⁵ Pour déterminer le poids du matériel concerné, on prendra en compte tous les équipements constitutifs présents dans la zone dangereuse, solidaires de celui-ci et tous les accessoires et matériaux disposés sur cet équipement.

8.2.7 Référence pour la détermination du risque d’empiètement

	Groupe d’empiètement	Référence pour la détermination de l’empiètement
Empiètement type I	Personnel, matériel léger et matériel demi-lourd	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> V ≤ 160 km/h DS = 1,50 m </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> V > 160 km/h DS = 2,00 m </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;"> - v ≤ 160 km/h: DS = 1,50 m - v > 160 km/h: DS = 2,00 m </p>
Empiètement type II	Véhicule ferroviaires (matériel roulant pour travaux) ⁶	
	Engins et outillage sur wagons	
	Matériel Lourd	 <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">DS = 1,50 m indépendamment de la Vitesse</p>
	Engins de chantier “hors rails” ⁷	
Travaux aux installations fixes et aux abords		

⁶ 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.

⁷ 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).

8.2.8 Fréquences et durées des empiètements 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 caractères d'empiètements suivants :

8.2.8.1 *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 ;
- plus de 4 empiètements par heure ou si la durée des empiètements, cumulée sur un intervalle d'une heure est supérieure à 15 minutes.

8.2.8.2 *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.

8.2.8.3 *Empiètement non prévu*

On parle d'**empiètement non prévu** quand :

- 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).

8.2.8.4 *Empiètement maîtrisé*

On parle d'**empiètement maîtrisé**⁸ quand :

- l'exécution des travaux ne nécessite pas d'empiètement dans le gabarit de la voie ;
- 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.

⁸ Par maîtrisé on entend, ramener à un niveau de risque acceptable

8.3 Hiérarchie des mesures de sécurité

8.3.1 Hiérarchie des mesures de sécurité pour les travaux avec empiètement prévu

Dans le présent chapitre, on vise :

- les travaux 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 ;
- les travaux à l'intérieur de la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) d'une voie en service ;
- les travaux sur 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 travaux 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.

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

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

Dans le présent chapitre, on vise :

- les travaux 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 ;
- les travaux 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 travaux 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 et 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).

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

8.3.3 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 travaux. 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 travaux.

Les travaux 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 une Instruction de travail spécifique annexée à ce fascicule.

8.3.4 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 les travailleurs, le matériel manipulé par les travailleurs, les engins, ou par les charges manipulées par les engins, 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 travaux avec empiètements prévus.

Les dispositions relatives à l'application de cette mesure de sécurité sont énoncées dans une instruction de travail spécifique accompagnant ce fascicule.

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

Par « barrière de protection », on entend une barrière de protection rigide fixée au rail (barrière d'entre-voie 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'ils utilisent de pénétrer dans la zone dangereuse, lors de l'exécution de leur travail 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.

8.3.4.2 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 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 travaux (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/prestataire de services démontre l'efficacité de cette séparation physique (au regard des engins et travaux/activités réalisés) ;
- qu'une note de calcul de l'entrepreneur/prestataire de services démontre le respect des exigences de résistance et de stabilité de la séparation.

8.3.4.3 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 travaux ;
- être verrouillée lors de l'exécution normale des travaux (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 du travail ;
- que la stabilité de l'engin opérant sur les voies, sur un chemin de roulement, puisse être garantie durant l'exécution du travail.

8.3.5 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 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.

Les dispositions pour l'application de cette mesure de sécurité sont définies dans une Instruction de travail spécifique annexée à ce fascicule.

8.3.6 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 type I) et rendre la voie sur laquelle des travaux sont en cours d'exécution ou qui est occupée parcourable à la vitesse autorisée ;
- de dégager la zone dangereuse et de se retirer sur l'emplacement de dégagement convenu (empiètement 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 évènement 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 type I) et à l'équipe au travail et/aux opérateurs d'engins (empiètement type II) ;
- la délivrance de l'ordre de dégagement de la zone dangereuse (**alarme**) aux travailleurs (empiètement 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 évènement accidentel).

On distingue parmi les différentes méthodes de protection par dispositifs d'annonce :

- les dispositifs d'annonces par et avec du personnel (factionnaires, vigie, et annonceurs) ;
- les dispositifs d'annonce automatique (ATWS – Automatic Track Warning System).

Les dispositions pour l'application de ces mesures de sécurité sont définies dans des Instructions de travail spécifiques annexées à ce fascicule.

8.3.7 Mise en place d'un dispositif de délimitation de la zone de travail

On entend par « Dispositif de Délimitation de la Zone de Chantier », un dispositif attirant l'attention du personnel sur l'emplacement de la limite de la zone de chantier, afin d'éviter que les travailleurs, le matériel manipulé par les travailleurs, les engins, ou les charges manipulées par les engins 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 de travaux 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 de travaux 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 une Instruction de travail spécifique annexée à ce fascicule.

8.3.8 Supervision par une personne dédiée (agent garde-frontière)

La « supervision » du personnel, des engins et postes de travail peut être assurée par une personne désignée par l'entrepreneur/prestataire de service, spécialement dédiée à cet effet, appelée « agent garde-frontière ».

L'agent garde-frontière 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 de travaux 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.

Pour les travaux 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 une Instruction de travail spécifique annexée à ce fascicule.

8.4 Détermination des mesures de sécurité

Lorsque des travaux/activités dans ou à proximité des voies avec un empiètement et/ou risque d'empiètement de type I dans la zone de dangereuse et/ou un empiètement de type II dans le gabarit d'une voie sont envisagés, des mesures de sécurité doivent être appliquées.

L'entrepreneur/ prestataire de services détermine les mesures de sécurité appropriées pour garantir sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, de ses préposés et, le cas échéant, de leurs travailleurs, sur la base d'une analyse préalable des risques.

A cet effet, l'entrepreneur/ prestataire de services peut utiliser le processus de décision et la matrice d'analyse des risques pour le type I d'Infrabel comme guide informatif pour déterminer le niveau des mesures de sécurité à appliquer. L'entrepreneur/prestataire de services doit toujours effectuer sa propre analyse des risques, en indiquant les mesures de sécurité nécessaires.

Toutefois, l'entrepreneur/ prestataire de services reste à tout moment responsable de ses propres obligations en matière d'analyse des risques dans le cadre de son propre système de gestion dynamique des risques, comme l'imposent la loi sur le bien-être et le Code du bien-être. Le processus décisionnel et la matrice d'analyse des risques peuvent être consultés sur le site web www.infrabel.be.

Tout constat d'infraction aux dispositions du chapitre 8 du présent fascicule sera sanctionné par l'application des pénalités prévues à l'article 45.2 du fascicule 61.

8.4.1 Travaux à proximité des voies ou dans les voies sans empiètement prévu (type I et/ou type II)

Dans le présent chapitre, on vise :

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

La hiérarchie des mesures de sécurité définie au chapitre 8.3.2 est d'application pour ces travaux.

a. Mesures de sécurité destinées à la protection du personnel (empiètement de type I).

Pour ces travaux, l'entrepreneur/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.

Si des mesures de sécurité sont mises en œuvre par Infrabel, l'entrepreneur/prestataire de services :

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

Dans tous les cas, l'entrepreneur/prestataire de services reste bel et bien responsable de sa propre sécurité, de celle de ses travailleurs, de celle de ses préposés et, le cas échéant, de leurs travailleurs.

Pour les travaux 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 travaux 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.

b. Mesures de sécurité destinées à la protection du trafic ferroviaire (empiètement de type II).

Le risque d'empiètement sera évalué fonction de la nature du travail, du mode opératoire et de l'emplacement de la zone de travail vis-à-vis du gabarit de la voie adjacente en service à considérer.

Les mesures de sécurité à prendre seront définies :

- soit sur base d'une Instruction de Travail Spécifique ;
- soit en 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, déplacement, démontage, etc...);
- 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 risque et la détermination des mesures de sécurité complémentaires visant à garantir la sécurité du trafic ferroviaire sont de la seule compétence d'Infrabel.

La collaboration des firmes extérieures en charge de l'exécution des travaux est primordiale pour la bonne réalisation de cette analyse.

8.4.2 Travaux à proximité des voies ou dans les voies avec empiètement prévu (type I et/ou type II)

Dans le présent chapitre, on vise :

- les travaux 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 ;
- les travaux à l'intérieur de la zone dangereuse (type I) ou dans le gabarit (type II) d'une voie en service ;
- les travaux sur 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.

La hiérarchie des mesures de sécurité définie au chapitre 8.3.1 est d'application pour ces travaux.

a. Mesures de sécurité destinées à la protection du personnel (empiètement de type I).

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

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

L'entrepreneur/prestataire de service, peut faire le choix d'utiliser le processus décisionnel et l'outil d'analyse de risques d'Infrabel à titre indicatif pour déterminer le niveau de mesures de sécurité à appliquer. Toutefois, l'entrepreneur/prestataire de services reste à tout moment responsable de ses propres obligations en matière d'analyse des risques dans le cadre de son propre système de gestion dynamique des risques, comme l'imposent la loi sur le bien-être et le Code du bien-être.

Infrabel peut imposer un niveau minimal de mesures de sécurité pour l'exécution de certains travaux.

Si des mesures de sécurité sont mises en œuvre par Infrabel, l'entrepreneur/prestataire de services :

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

Dans tous les cas, l'entrepreneur/prestataire de services reste bel et bien responsable de sa propre sécurité, de celle de ses travailleurs, de celle de ses préposés et de leurs travailleurs.

b. Mesures de sécurité destinées à la protection du trafic ferroviaire (empiètement de type II).

Les mesures de sécurité à appliquer sont déterminées par le fonctionnaire dirigeant sur base d'un processus décisionnel et d'une analyse de risques d'Infrabel.

La détermination de ces mesures de sécurité visant à garantir la sécurité du trafic ferroviaire est de la seule compétence d'Infrabel.

La collaboration des firmes extérieures en charge de l'exécution des travaux 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 travaux ;
- 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 aux travailleurs de ses délégués.

8.5 Traversée des voies

L'organisation du travail 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

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).

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 ;
- de 10 secondes pour la traversée d'une seule voie.

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 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.

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 de traversée des voies autorisés prédéterminés 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 traversées.

9 Mesures de sécurité lors de travaux à proximité d'installations électriques

9.1 Risques présentés par les installations électriques

Pour le personnel, les risques présentés 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 :

- caténaires pour traction électrique 3000 V courant continu ;
- caténaires pour traction électrique 25000 V courant alternatif ;
- installations fixes d'alimentation des voitures en 3000 V courant continu ;
- matériel roulant à traction électrique.

9.2 Notions de base

9.2.1 Zone dangereuse

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

Afin d'éviter tout contact avec les caténaires, les personnes doivent toujours rester à la distance de sécurité (DS) prévue, de même que les objets qu'elles manipulent. La distance de sécurité est définie ci-après.

9.2.2 Distance de sécurité vis-à-vis des installations caténaires sous tension

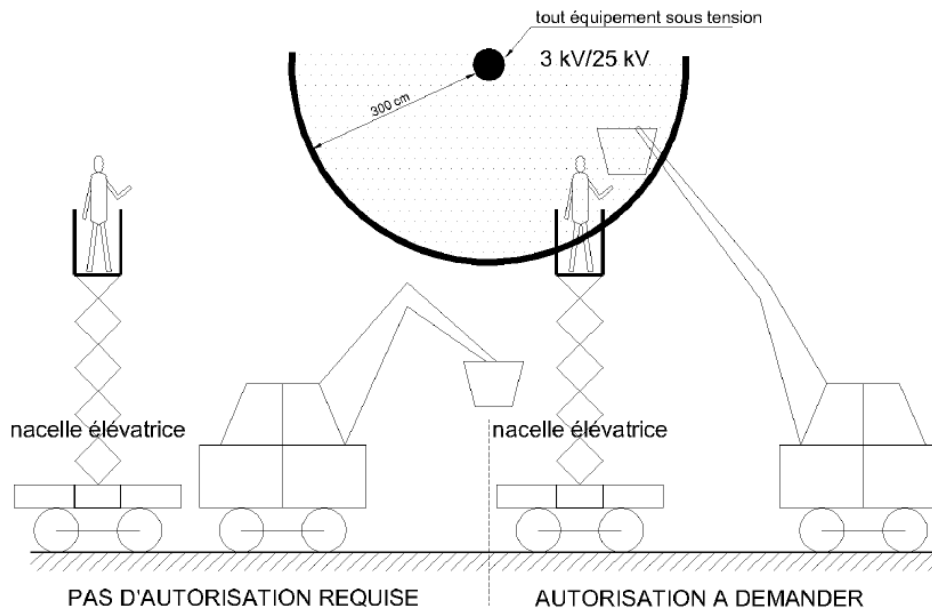
La "distance de sécurité vis-à-vis de la caténaire qui est d'application lors de travaux" (qui est simplement appelée 'DISTANCE DE SECURITE' dans ce qui suit) est la distance minimale dans l'air, mesurée à droite, qui doit être respectée entre :

- d'une part : une partie sous tension qui n'est pas protégée par des obstacles particuliers, une enveloppe ou une isolation, une partie nue, qui fait partie de la caténaire dans l'air ; 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 conducteurs sous tension et de la surface de travail ;
- les objets avec lesquels la personne est connectée ;
- les mouvements involontaires normaux éventuels de la personne ;
- l'estimation des distances lors du travail ;
- les différentes catégories de travailleurs/personnel.

Les travailleurs doivent conserver une distance de sécurité de minimum 3 mètres entre chaque partie de leur corps ou chaque objet qu'ils manipulent et chaque partie nue sous tension, quelle que soit la tension de la caténaire.



Pour plus de détails, nous renvoyons au "Plan de Principe 490.004 Mesures de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténaires sous tension (texte simplifié pour le fascicule 63)". Ce plan de principe est à disposition sur le site d'Infrabel dans la partie dédiée aux entrepreneurs et fournisseurs.

9.2.3 Haute tension pour traction électrique

9.2.3.1 Caténaire

La caténaire est un ensemble des 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 d'énergie électrique des véhicules ferroviaires.

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

Certains poteaux caténaires 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.

9.2.3.2 Circuit de retour de courant

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.

9.2.3.3 Courant vagabond et différence de potentiel en 3kV.

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

Un courant vagabond se forme à la jonction du circuit de retour de courant avec une mise à la terre.

C'est pourquoi il est interdit de réaliser une liaison entre le circuit de retour de courant et une mise à la terre sans l'autorisation du fonctionnaire dirigeant.

9.2.4 Matériel roulant électrique

Les engins de traction électriques établissent le contact avec la caténaire par des pantographes ; certaines parties sur le toit de ces engins ne sont pas protégées et sont sous tension.

Attention : 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.

9.2.5 Câbles et appareillages haute tension

Les terrains d'Infrabel sont parcourus de câbles et d'appareils d'origines diverses :

- alimentation de la caténaire ;
- raccordement entre les postes haute tension 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.

9.2.6 Câbles basse tension

Les terrains d'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.

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

9.3 Détermination des mesures de sécurité

9.3.1 Travaux à proximité des installations électriques sans risque d'empiètement de la zone dangereuse

Dans le présent chapitre, on vise les travaux qui ne risquent pas de provoquer d'empiètement dans la zone dangereuse.

La zone dangereuse est respectée lors de travaux lorsqu'une distance de sécurité de plus de 3 mètres peut être respectée entre chaque partie sous tension quelle que soit sa tension (3kV / 25kV) et chaque partie du corps des travailleurs et tout objet qu'ils manipulent.

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

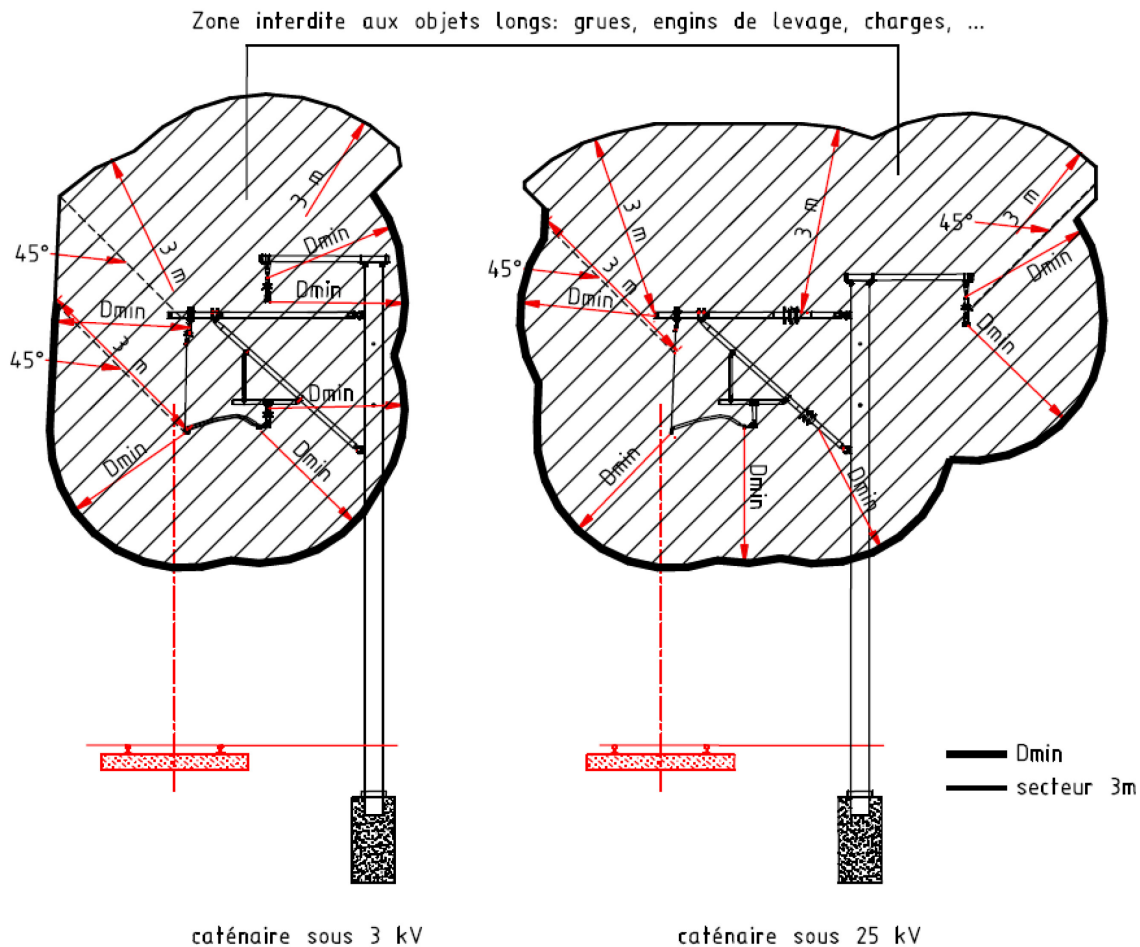
9.3.2 Travaux à proximité des installations électriques avec risque d'empiètement de la zone dangereuse

Lorsque la distance de sécurité de 3 mètres ne peut pas être respectée, on essaiera toujours de mettre l'installation hors service.

Chaque personne qui doit travailler à proximité d'installations de traction fixes doit être en possession d'une autorisation écrite et nominative qui lui permet de travailler à une distance inférieure à 3 mètres de cette installation de traction fixe. L'autorisation, délivrée par l'entrepreneur/prestataire de services, donne la catégorie à laquelle la personne appartient.

Les activités suivantes nécessiteront des mesures de sécurité supplémentaires :

- travailler avec des objets longs et la difficulté y afférente d'estimer à distance la distance entre l'extrémité de l'objet long et les parties sous tension.



Plus précisément, il est question de :

- travaux effectués avec des engins circulant sur les rails ;
- travaux effectués avec des véhicules qui ne se déplacent pas sur la voie.

L'entrepreneur/prestataire de services reste à tout moment entièrement responsable de sa propre sécurité, celle de ses travailleurs, de ses préposés et, le cas échéant, de leurs travailleurs.

Dans tous les cas où la distance de sécurité mentionnée au § 9.2.2 ci-dessus ne peut pas être respectée, la caténaire doit être mise hors tension selon la procédure décrite au § 9.3.3.3.

9.3.2.1 Distances réduites pour des travaux aux caténaires se trouvant dans les environs d'installations encore sous tension

Ce paragraphe couvre le cas des travaux effectués par un entrepreneur/prestataire de services qui a une connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux et avec une mise hors tension des installations.

L'entrepreneur/prestataire de services caténaire avec agrégation H2 doit consulter les plans caténaires nécessaires (y compris les plans de sectionnement) via le cahier des charges, Business Corner d'Infrabel et Draw-in ou via le fonctionnaire dirigeant. Le Business Corner d'Infrabel est accessible via <https://partners.infrabel.be/> ; après la demande et l'obtention de l'accès, l'entrepreneur/prestataire de services doit demander un accès supplémentaire aux plans spécifiques de la caténaire. L'entrepreneur/prestataire de services est également tenu, avant les travaux, d'organiser une visite sur place et ceci après concertation avec le

fonctionnaire dirigeant sur les mesures de sécurité à prendre durant la visite. Par la signature de l'accord, l'entrepreneur/prestataire de services reconnaît de manière incontestable qu'il a pris connaissance des plans caténaires applicables sur les travaux, en ce y compris le sectionnement et la configuration à l'endroit des travaux, et qu'il les a également compris.

Ces travaux ne peuvent être exécutés que par des personnes spécialisées munies de leur autorisation dans les trois cas particuliers cités ci-après :

1. travail sur plate-forme d'autorail ou autre engin avec présence d'un poinçon de relèvement d'une caténaire faisant obstacle entre la surface de travail et les parties sous tension ;
2. tous travaux sur plate-forme d'autorail ou autre engin en présence d'une personne ayant pour tâche exclusive de surveiller constamment les agents chargés d'exécuter les travaux sur plate-forme ;
3. escalade ou descente d'échelles ou de poteaux par une personne.

9.3.3 Mesures de sécurité pour travaux à proximité de caténaires avec risque d'empiètement dans la zone dangereuse

9.3.3.1 Introduction

Lorsque la nature des travaux et/ou le mode opératoire risquent de provoquer / provoqueront des empiètements de la zone dangereuse, des mesures de sécurité complémentaires doivent être prises pour garantir la sécurité, à savoir la mise hors tension des installations concernées.

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

- la coupure de la tension sur la caténaire. Infrabel est responsable de cette mesure de sécurité complémentaire ;
- et impérativement, la mise aux rails de celle-ci. Cette mesure de sécurité complémentaire relève de la responsabilité de :
 - Infrabel pour les travaux effectués par un entrepreneur/prestataire de services qui n'a pas connaissance du sectionnement ni de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux ;
 - l'entrepreneur/prestataire de services lorsqu'il a démontré sa connaissance de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux.

L'entrepreneur/prestataire de services :

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

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

Dans tous les cas où les distances de sécurité indiquées ci-dessus ne peuvent pas être respectées, la caténaire doit être mise hors tension selon la procédure ci-dessous, décrite dans le chapitre 9.3.3.3.

Tout constat d'infraction aux dispositions du chapitre 9 du présent fascicule sera sanctionné par l'application des pénalités prévues à l'article 45.2 du fascicule 61.

Les mesures de sécurité qui peuvent être prises lors de travaux à ou à proximité des installations électriques où la distance de sécurité de 3 mètres ne peut pas être respectée sont :

1. la mise hors tension de l'installation ;
2. l'octroi d'une autorisation pour travailler à proximité d'une caténaire sous tension.

Ces mesures de sécurité peuvent être combinées (par exemple, la voie adjacente reste sous tension)

9.3.3.2 Hiérarchie de prévention

Dans la mesure du possible, la mise hors tension de l'installation sera effectuée prioritairement.

Si la mise hors tension n'est pas possible, on peut alors travailler à proximité de l'installation moyennant une autorisation.

L'ordre mentionné ci-dessous détermine donc la hiérarchie des mesures de sécurité :

1. la mise hors tension de l'installation ;
2. l'octroi d'une autorisation pour travailler à proximité d'une caténaire sous tension ;
3. travailler avec des distances suffisantes (plus de 3 mètres) - Voir chapitre 9.3.1.

9.3.3.3 Mise hors tension des caténaires

1. Fonctions de sécurité propres au GI

La coupure de tension des installations de traction électrique incombe exclusivement à Infrabel (fonction de sécurité "Agent Responsable de l'Exécution des Travaux" ARET et "Répartiteur Courant de Traction" RCT).

2. Principe

Une mise hors tension de la caténaire implique toujours la mise hors service préalable de la voie en-dessous de laquelle la tension sera coupée (voir chapitre 8.3.3.3 ci-dessus). La mise hors tension consiste, en premier lieu, en la coupure à distance de la tension sur la caténaire concernée par le RCT et, en deuxième lieu, en la pose de dispositifs de mise aux rails (3kV) ou de protection électrique (25kV).

La pose de dispositifs de mise aux rails (3kV) ou de protection électrique (25kV) pendant les travaux ne peut être effectuée que par les personnes suivantes :

- un agent autorisé d'Infrabel ou de TUC Rail ;
- un entrepreneur/prestataire de services qui a démontré sa connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux.

3. Procédure "Travaux à la caténaire par un entrepreneur/prestataire de services qui n'a pas de connaissance du sectionnement ni de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux "

L'entrepreneur/prestataire de services doit considérer que la caténaire est 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 des caténaires" est donnée à l'entrepreneur/prestataire de services (ou son délégué en qualité de chef de travail) par le formulaire I_427 (annexe 2).

Le formulaire I_427 constitue le rapport écrit des communications échangées entre l'entrepreneur/prestataire de services (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, dûment complété dans la rubrique C, daté et signé par les deux parties, que l'entrepreneur/prestataire de services (ou leur délégué en qualité de chef de travail) peut considérer les caténaires concernées comme mises hors tension.

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

L'information mentionne les limites entre lesquelles les caténaires sont mises 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.

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

Dès que l'entrepreneur /prestataire de services (ou son délégué en qualité de chef de travail) a fini les travaux qui exigeaient la mise hors tension de la caténaire, il en informe l'ARET. A cet effet la rubrique D du formulaire I_427 doit être remplie, datée et signée par les deux parties. Dès ce moment-là, l'entrepreneur/prestataire de services (ou son délégué en qualité de chef de travail) doit considérer les caténaires concernées comme remises sous tension.

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

A partir de ce moment, l'entrepreneur/prestataire de services (ou son délégué en qualité de chef de travail) doit considérer que la caténaire en question est à nouveau sous tension.

4. Procédure "Travaux à la caténaire par un entrepreneur/prestataire de services qui a une connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux "

Pour les travaux à la caténaire effectués par un entrepreneur/prestataire de services qui a une connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux, les communications doivent être effectuées au moyen du formulaire I_504 (annexe 3).

Le formulaire I_504 constitue le rapport écrit des communications échangées entre l'entrepreneur/prestataire de services (ou son délégué en qualité de chef de travail) et l'ARET.

Ce formulaire comporte un feuillet bleu et un feuillet blanc.

Le formulaire I_504 est obligatoire lors de travaux à la caténaire par un entrepreneur/prestataire de services qui a une connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire à l'endroit des travaux, qui place toujours lui-même les dispositifs de mise aux rails (3kV) ou de protection électrique (25kV). A cet effet, il doit préalablement demander à Infrabel de couper la tension de la caténaire afin d'obtenir, après placement par lui-même des dispositifs de mise aux rails (3kV) ou de protection électrique (25kV), la mise hors tension de la caténaire.

Ce n'est qu'après réception de l'exemplaire **bleu** du formulaire, dûment complété dans la rubrique C, daté et signé par les deux parties, que l'entrepreneur/prestataire de services peut effectivement placer les dispositifs de mise aux rails (3kV) ou de protection électrique (25kV).

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

L'information mentionne les limites entre lesquelles la caténaire n'est plus sous 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.

L'entrepreneur/prestataire de services qui a connaissance du sectionnement et de la configuration des caténaires est tenu d'exécuter les protections électriques pour obtenir une mise hors tension conformément à la PTR 403.020.

Dès que l'entrepreneur/prestataire de services (ou son délégué en sa qualité de chef de travail) a fini les travaux qui exigeaient la mise hors tension de la caténaire et a retiré de manière effective les protections électriques, l'entrepreneur/prestataire de services en informe Infrabel ou son représentant. A cet effet, la rubrique D du formulaire I_504 est remplie, datée et signée par les deux parties.

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

Dès ce moment, l'entrepreneur/prestataire de services (ou son délégué en sa qualité de chef de travail) doit considérer la caténaire concernée **comme remise sous tension**.

Information et formation de l'entrepreneur/prestataire de services

Voir catégorie "Chef de travail" :

- l'unité 7 – Sécurité du personnel / Chef de Travail – version entrepreneur – Formulaire I_427 ;
- l'unité 9 – Sécurité du personnel / Chef de Travail – version entrepreneur – Formulaire I_504.

Le service "Catenary" d'Infrabel organisera régulièrement une formation libre sur la PTR 403.020 pour les entrepreneurs/prestataire de services qui ont la connaissance du sectionnement et de la configuration de la caténaire.

9.3.3.4 Effectuer des travaux avec une autorisation

Les personnes sans autorisation doivent maintenir une distance de sécurité d'au moins 3 mètres entre toute partie de leur corps ou tout objet qu'elles manipulent et toute pièce nue sous tension, quelle que soit la tension de la caténaire.

Toute personne amenée à travailler à proximité des caténaires doit être en possession d'une autorisation écrite et nominative lui permettant de travailler à moins de 3 mètres des caténaires. Cette autorisation, délivrée par l'entrepreneur/prestataire de services, précise la catégorie à laquelle appartient le travailleur. Elle constitue également la preuve que le travailleur concerné est informé par l'entrepreneur/prestataire de services des dangers existants sur le site et dans son environnement immédiat.

Tout travailleur qui ne peut présenter son autorisation pendant les travaux est considéré comme une personne sans autorisation.

L'entrepreneur/prestataire de services détermine à quelle catégorie appartient chacun de ses travailleurs et de son personnel.

Il est entièrement responsable de ses choix et remet une liste nominative par catégorie au fonctionnaire dirigeant.

Cette autorisation comprend au moins les données suivantes :

- le nom de l'employeur ;
- le nom de la personne pour qui l'autorisation est faite ;
- la catégorie à laquelle la personne concernée appartient ;
- la période de cette autorisation ;
- le texte suivant doit être repris explicitement :

“Autorisation de travailler à moins de 3 mètres de la caténaire sous tension :

- “Je, ..., peux travailler à moins de 3 mètres de la tension durant la période ...”
- 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 sur simple demande.”

10 Mesures de sécurité pour les autres risques ferroviaires

10.1 Les autres risques ferroviaires

Par autres risques ferroviaires on entend les risques autres que ceux causés par les véhicules ferroviaires en mouvement et ceux causés par les installations électriques

Pour le personnel, les autres risques ferroviaires sont causés par des agents chimiques, cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques (la liste ci-dessous n'est pas exhaustive) :

- exposition à la poussière de quartz respirable. Le ballast de voie et les granulés contiennent du quartz. De la poussière de quartz respirable peut être libérée lors de la manipulation ou du travail avec les pierres de ballast ferroviaire ;
- exposition au plomb et/ou au chrome hexavalent. Les peintures à base de plomb et/ou de chrome hexavalent se retrouvent dans les anciens systèmes de peinture appliqués sur les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant pour les protéger de la corrosion ;
- exposition aux fibres d'amiante. Des matériaux contenant de l'amiante peuvent être trouvés dans l'infrastructure ferroviaire (par exemple, dans les ouvrages d'art, la peinture bitumineuse contenant de l'amiante à la base des poteaux caténaires, etc.) et l'amiante est présent dans le revêtement certains wagons.

10.2 Détermination des mesures de sécurité

L'entrepreneur/prestataire de services doit s'informer et analyser avant les travaux si les activités à réaliser et/ou les conditions spécifiques du site peuvent potentiellement donner lieu à une exposition à des substances dangereuses.

Lorsque son personnel peut être exposés à des substances dangereuses, l'entrepreneur/prestataire de services prend les mesures préventives nécessaires pour assurer leur sécurité et leur santé, conformément aux principes généraux de prévention décrits à l'article 5 de la loi 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 social 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.

11 Mesures de sécurité complémentaires lors de l'emploi de matériel roulant par l'entrepreneur/prestataire de services

11.1 Généralités

Concernant les prescriptions techniques relatives au matériel roulant, le fascicule 61 est le fascicule de référence.

La bonne compréhension du présent chapitre est indissociable du fascicule 61.

A 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/prestataire de services reste seul responsable du strict respect des dispositions décrites dans ce chapitre, sans que cela ne donne lieu à une compensation financière supplémentaire de la part d'Infrabel. Tout dommage et/ou toute sanction financière résultant du non-respect des dispositions du présent chapitre demeure à charge de l'entrepreneur/du prestataire de services. Infrabel se réserve également le droit d'appliquer une pénalité conformément aux dispositions du fascicule 61 en cas de manquement de la part de l'entrepreneur/le prestataire de services

11.2 Véhicules rail-route non équipés pour la manœuvre des véhicules fret

1. A 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 du travail, 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 chapitre 8.

3. Lorsque le travail 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 au travail, 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 de travaux exécutés 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 de travaux exécutés par un véhicule, il convient d'intégrer les risques liés aux mouvements des charges manutentionnées dans l'analyse des risques préliminaire des risques effectuée par l'entrepreneur/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 de travaux exécutés 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 lui communiquées par l'ARET en sa qualité d'agent d'accompagnement.

11.3 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.

11.4 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. A moins que le véhicule remorqué déraillable ne soit équipé à cet effet, la pousse et la traction à bras d'homme sont interdites.

11.5 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/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.

Si l'interruption du travail est effectivement d'application, les conditions relatives à la reprise du travail 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/prestataire de services.

2. 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 chapitre 8.

3. Lorsque le travail 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 au travail, 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.

4. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'une voie voisine 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/prestataire de services. Les mesures de sécurité à appliquer à cet égard, elles doivent être définies au préalable sur base d'une analyse des risques par l'entrepreneur/prestataire de services et, après approbation par le fonctionnaire dirigeant, doivent être comprises et appliquées immédiatement.

5. 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/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/prestataire de services et après approbation par le fonctionnaire dirigeant être comprises et appliquées immédiatement.

11.6 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. A 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, et en position de repos. Quant aux conditions relatives à la reprise du travail, elles doivent avoir été définies au préalable dans l'analyse des risques de l'entrepreneur/prestataire de service, 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 chapitre 8.

5. Lorsque le travail 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 au travail, 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.

6. Concernant les risques d'empiètement dans la zone dangereuse d'une voie voisine 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/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 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/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. A 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. A 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 ou 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/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.

12 Documents de référence

Dans le présent fascicule, on renvoie régulièrement à des documents de référence mis à disposition des entrepreneurs/prestataires de services par Infrabel.

Infrabel s'engage à toujours mettre à disposition sur ce site la dernière version du document. L'entrepreneur/prestataire de services est tenu de s'assurer qu'il dispose toujours de la dernière version.

Les documents de référence suivants sont disponibles sur le website d'Infrabel dans la partie dédiée aux entrepreneurs et fournisseurs :

<https://infrabel.be/fr/fournisseurs-entrepreneurs#travaux-par-entreprises>

1. RGDG 06 – Règlement Général de la Direction Générale 06 – Règlement Sécurité et Hygiène au Travail (RSHT), Partie IV, Titre I, Chapitre I et II: Dispositions relatives aux risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement – Dispositions générales communes à tous les services – Notions de base et Prévention des risques lors du travail le long des voies.
2. Avis 4 SE/2010 – 10^{ème} supplément au RGPS – Fascicule 576 – Partie III, Titre IV, Chapitre I, Rubrique 1: Travaux dans les voies et à leurs abords – Elimination des conditions dangereuses résultant de la présence de véhicules en mouvement – Protection d'un ou deux agents au travail.
3. E-learning "Travailler en sécurité chez Infrabel".
4. Le Fascicule 61.
5. Le Fascicule 63.
6. Les listes de la Partie III du Livret du Service des Trains (LST) qui concernent les véhicules de travaux non Infrabel.
7. Unité 61 – Sécurité du personnel – Risques liés aux véhicules ferroviaires en mouvement.
8. Unité 62 – Sécurité du personnel – Agent au travail / Membre de l'équipe au travail dans les différents systèmes de protection.
9. Unité 7 – Sécurité du personnel / Chef de travail – version entrepreneur – Formulaire I_427.
10. Unité 9 – Sécurité du personnel / Chef de travail – version entrepreneur – Formulaire I_504.
11. Unité 65 – Chef de travail – Système de protection avec vigie.
12. Unité 66 – Chef de travail – Système de protection avec annonceur.
13. Unité 67 – Chef de travail – Délimitation de la zone de chantier.
14. Unité 68 – Un agent qui veille à la sécurité (Rôle vigie).
15. Unité 69 – Rôle annonceur.

16. Unité 70 – Personne qui supervise la délimitation de la zone de chantier (rôle agent garde-frontière).
17. RGE 310 – Fonction de sécurité propre à Infrabel: l'Opérateur TW.
18. WIT VA N°1 "Guide pratique pour l'obtention d'un certificat OTW".
19. WIT VA N°2 "Guide pratique pour la tenue des attestations complémentaires au certificat OTW".
20. Le livret jaune "Livret de sécurité – Votre bien-être au travail, de A à Z".
21. WIT 1009.fr – Mesure de sécurité Dispositifs d'annonce (pour entrepreneurs).
22. WIT 1010.fr – Mesure de sécurité Délimitation de la zone de chantier (pour entrepreneurs).
23. WIT 1012.fr – Mesure de sécurité Mise hors service de la voie (pour entrepreneurs).
24. WIT 1013.fr – Mesure de sécurité Mise en place d'une séparation physique ou technique (pour entrepreneurs).
25. WIT 1014.fr – Mesure de sécurité Blocage des mouvements (pour entrepreneurs).
26. WIT 1016.fr – Guide pratique : Détermination des mesures de sécurité (pour entrepreneurs).
27. Plan de Principe 490.004 Mesure de sécurité lors de travaux à proximité des installations caténaïres sous tension (texte simplifié pour le fascicule 63).

Les documents de référence suivants sont disponibles via Drawin (business corner) ou peuvent être demandés via linearassets@infrabel.be.

Infrabel s'engage à toujours mettre à disposition sur ce site la dernière version du document. L'entrepreneur/le prestataire de services est tenu de s'assurer qu'il dispose toujours de la dernière version.

Lien via business Corner: <https://partners.infrabel.be/>

1. PTR 403.020
2. Module de formation sur la PTR 403.020

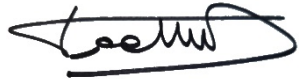
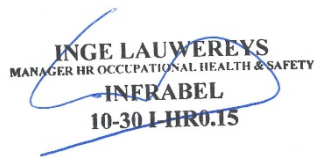
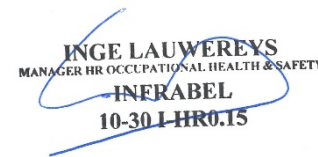
Annexe 1 : Procédure lors d'un accident du travail grave impliquant un travailleur externe.

Objet : Procédure lors d'un accident du travail grave impliquant un travailleur externe.

Domaine : D'application pour tous services impliqués dans un accident grave d'un travailleur externe

Préparé par : Peter-Paul POELMAN (I-HRO.330)

Versions		
Numéro	Date	Description
1.0	21/01/2021	Version définitive

	Responsable :	Revu par :	Approuvé par :
Nom :	Peter-Paul POELMAN	Inge LAUWEREYS	Inge LAUWEREYS
Fonction :	Ingénieur industriel I-HRO.330	Manager OCCUPATIONAL HEALTH & SAFETY	Manager OCCUPATIONAL HEALTH & SAFETY
Date :	21/01/2021	21/01/2021	21/01/2021
Signature :		 INGE LAUWEREYS MANAGER HR OCCUPATIONAL HEALTH & SAFETY -INFRABEL 10-30 I-HRO.15	 INGE LAUWEREYS MANAGER HR OCCUPATIONAL HEALTH & SAFETY -INFRABEL 10-30 I-HRO.15

1. Champ d'application

La procédure s'applique en cas d'accident du travail grave

- qui a lieu dans les bâtiments, les installations ou les terrains d'Infrabel ;
- lors de travaux dont Infrabel est le maître d'œuvre ;
- dont la victime est employée par l'entrepreneur, son sous-traitant ou le prestataire de services auquel les travaux ont été confiés.

2. Abréviations

Représentant de l'entrepreneur (RE)	Représentant du sous-traitant (RST)	Surveillant TUC RAIL (STR)	Surveillant Infrabel (SI)
		Fonctionnaire dirigeant TUC RAIL FDTR	Fonctionnaire dirigeant Infrabel (FDI)
Conseiller en prévention de l'entrepreneur (CPE*)	Conseiller en prévention du sous-traitant (CPST*)	Conseiller en prévention TUC RAIL (CPTR)	Conseiller en prévention Infrabel (CPI)
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.			

*Dans certains cas, l'établissement du rapport circonstancié est sous-traité au service externe de prévention et de protection pour le travail du contractant ou du sous-traitant concerné.

3. Flux du processus

Les flèches pleines et les flèches pointillées sont utilisées dans le flux du processus. La ligne pointillée indique une action ou une intervention d'Infrabel. Les flèches pleines sont des interventions de TUC Rail ou de parties externes à Infrabel.

4. Entrepreneurs étrangers

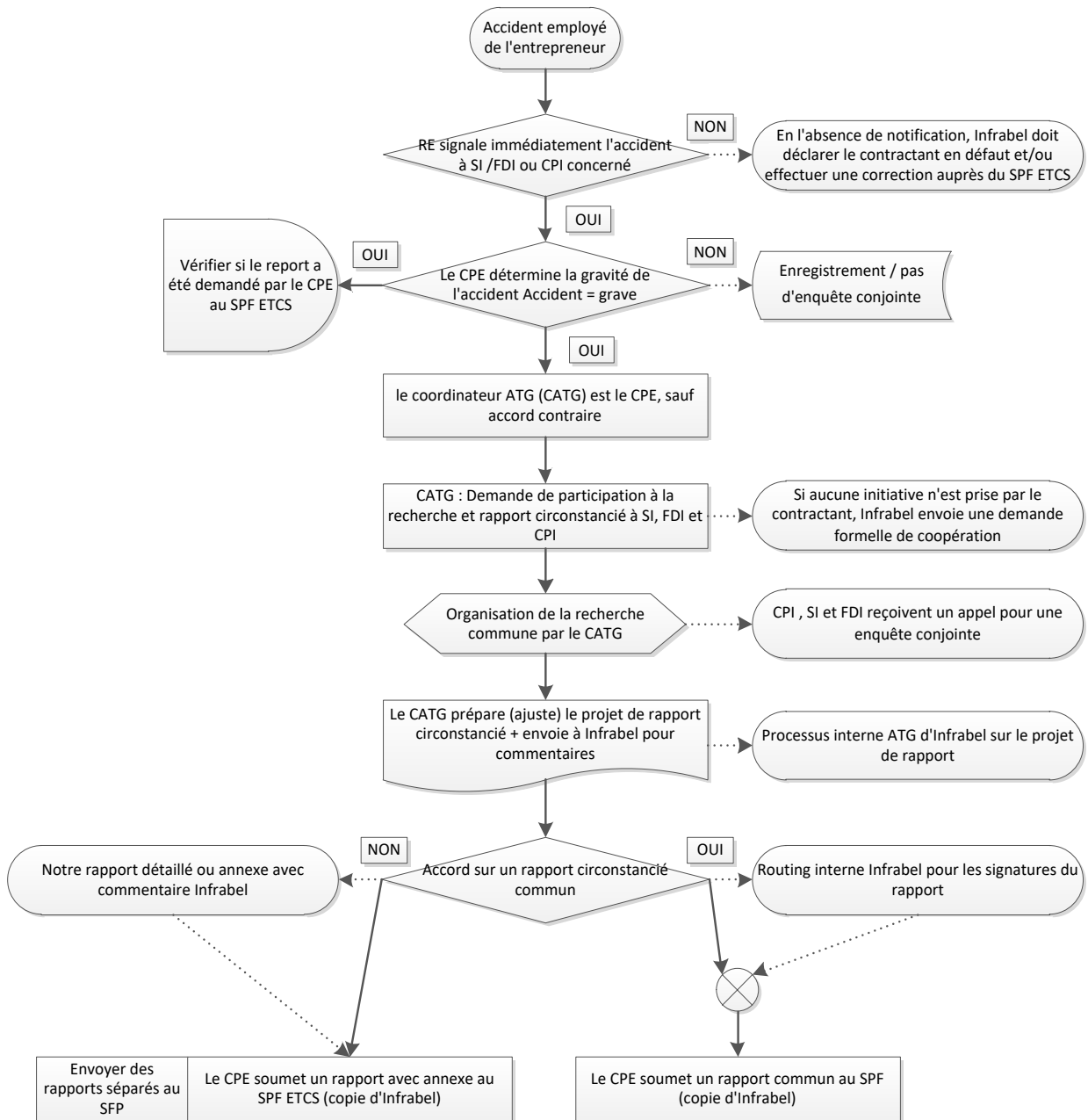
En cas d'accident d'un employé d'une société étrangère, cette société doit respecter la législation sociale belge. Un rapport détaillé doit donc être établi en fonction de la coopération décrite dans les flux suivants.

L'entrepreneur étranger fera généralement appel à un service extérieur reconnu en Belgique à cette fin.

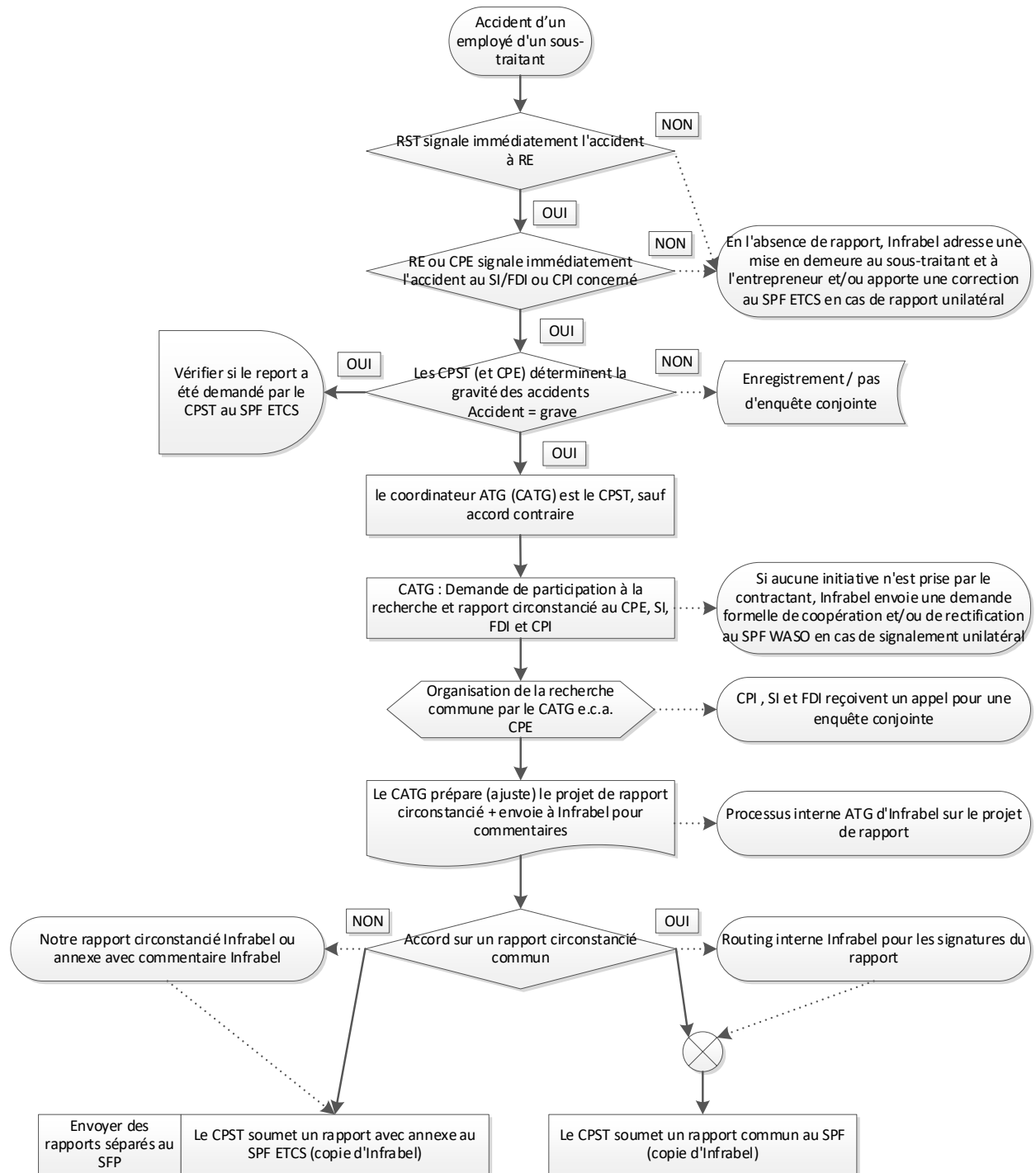
5. Point de contact

Pour toute question relative à ce document, veuillez adresser vos questions au service I-HRO.33

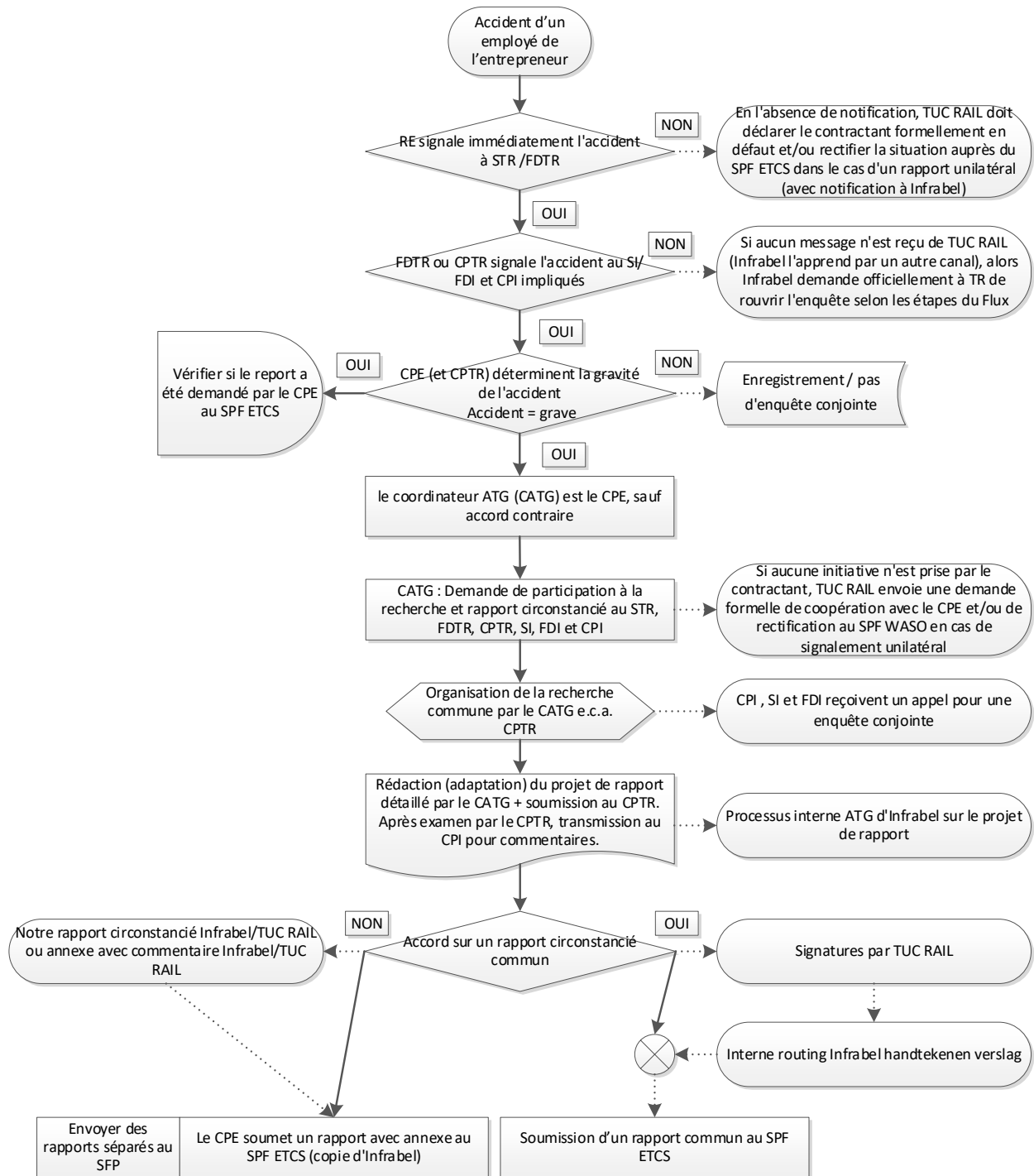
Cas 1 : Site sous la supervision directe d'Infrabel - accident d'un employé de l'entrepreneur



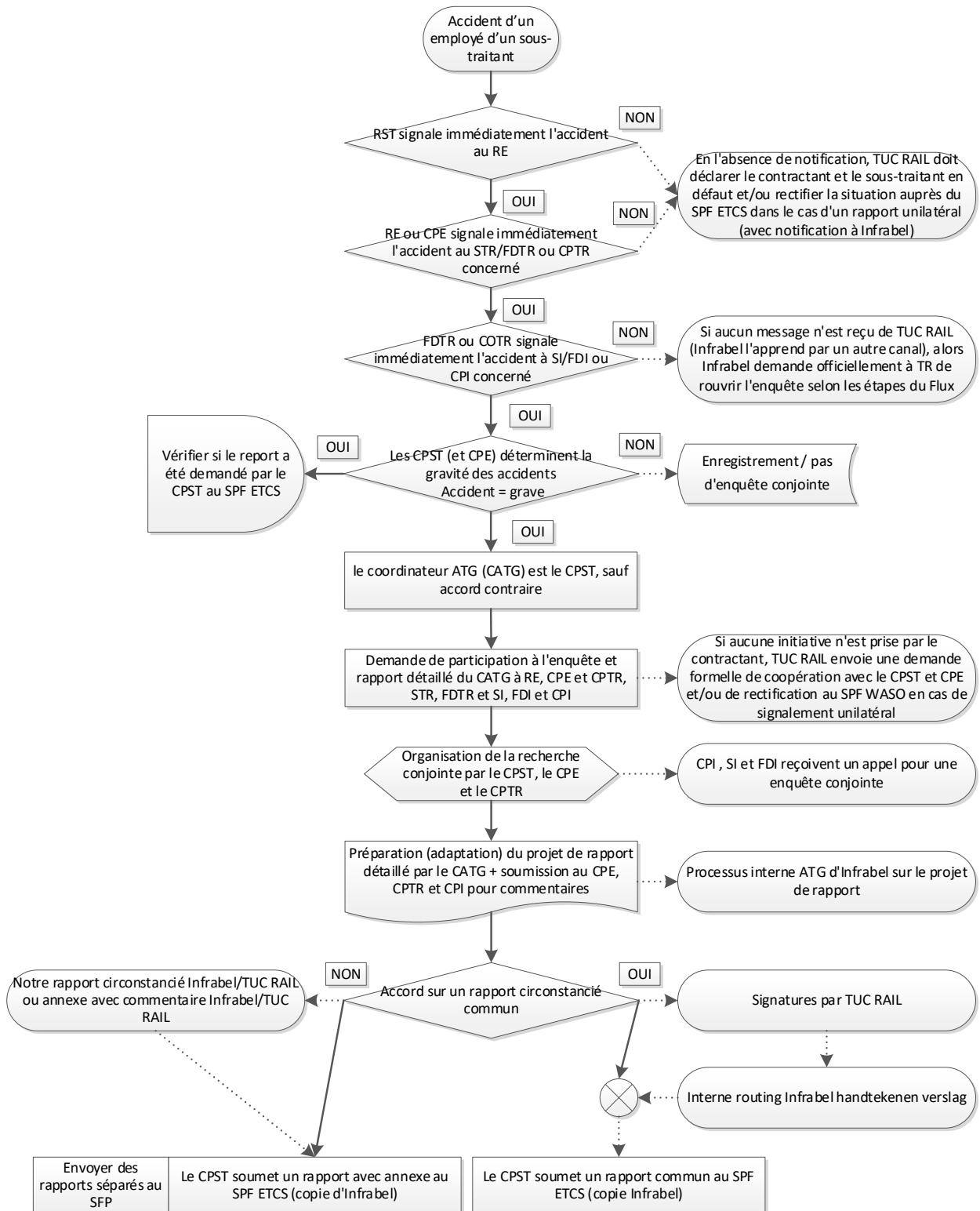
Cas 2 : Site sous la supervision directe d'Infrabel - accident d'un employé d'un sous-traitant du contractant principal (= entrepreneur)



Cas 3 : Site sous la supervision directe de TUC Rail - accident d'un employé du contractant



Cas 4 : Site sous la supervision directe de TUC Rail - accident d'un employé d'un sous-traitant du contractant principal (= entrepreneur)



Annexe 2 : livret I_427

Couverture

I_427 INFRABEL <i>Right On Track</i>	<p>Mise hors service de la voie et/ou mise hors tension de la caténaire pour les travaux par entreprise</p> <p>NLN 015760550000</p> <p>Brochure autocopiante. La feuille blanche est destinée à la SA INFRABEL, la feuille jaune à l'entrepreneur.</p>
--	--

Annexe au journal des travaux.

Feuillet destiné à l'ARET

N° 100001

Destiné à la SA INFRABEL; à compléter par voie, faisceau ou appareil

INFRABEL <i>Right On Track</i> 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 ou au prestataire de services (ou leur délégué en qualité de chef de travail)

N° 100001

Destiné à l'entrepreneur; à compléter par voie, faisceau ou appareil			
INFRABEL <small>Right On Track</small> 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

Annexe 3 : livret I_504

Couverture

<p>I_504</p> <p>INFRABEL Right On Track</p> <p style="text-align: center;">Mise hors tension de la caténaire et/ou mise hors service de la voie pour les travaux de caténaires effectués par entreprise - NLN 015760570000</p> <p style="text-align: center;">Brochure autocopiante. La feuille blanche est destinée à la SA INFRABEL, la feuille bleue à l'entrepreneur.</p>

Annexe au journal des travaux.

Feuillet destiné à l'ARET

N° 100001

Destiné à la SA INFRABEL; à compléter par voie ou faisceau

INFRABEL Right On Track I_504	Mise hors tension de la caténaire et/ou mise hors service de la voie pour les travaux de caténaires effectués par entreprise	Le représentant d'INFRABEL	Le représentant de l'entrepreneur (1)
A. Demande par le représentant de l'entrepreneur Demande de couper la tension de la caténaire des cas du tableau II: avec les limites suivantes (Ts et R's) encore sous tension: avec / sans (2) mise hors service de la voie / du faisceau (2) sur la ligne entre appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) 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 (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 coupure de tension de la Caténaire La tension des caténaires est coupée des cas du tableau II: Les limites suivantes (Ts et R's) encore sous tension sont: Le placement des dispositifs de mise aux rails est autorisé. Le travail à la caténaire peut commencer après contrôle de ses implantations (4). La coupure de tension est prévue jusqu'à: date: heure:		Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure: Nom & Fonction (3) + Signature: (4) Date: Heure:
D. Communication, par le représentant de l'entrepreneur, de la fin de ses travaux qui exigent la coupure de 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 (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 (4) Par un deuxième agent de l'entrepreneur qui contrôle le lieu et le placement des dispositifs de mise aux rails.

Feuillet destiné à l'entrepreneur ou au prestataire de services (ou leur délégué en qualité de chef de travail)

N° 100001

Destiné à l'entrepreneur; à compléter par voie ou faisceau

INFRABEL <small>Right On Track</small> I 504	Mise hors tension de la caténaire et/ou mise hors service de la voie pour les travaux de caténaires effectués par entreprise	Le représentant d'INFRABEL	Le représentant de l'entrepreneur (1)
A. Demande par le représentant de l'entrepreneur Demande de couper la tension de la caténaire des cas du tableau II: avec les limites suivantes (T's et R's) encore sous tension: avec / sans (2) mise hors service de la voie / du faisceau (2) sur la ligne entre appareil / signal / cumulée (2) appareil / signal / cumulée (2) 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 (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 coupure de tension de la Caténaire La tension des caténaires est coupée des cas du tableau II: Les limites suivantes (T's et R's) encore sous tension sont: Le placement des dispositifs de mise aux rails est autorisé. Le travail à la caténaire peut commencer après contrôle de ses implantations (4). La coupure de tension est prévue jusqu'à: date: heure:		Nom & Grade (3) + Signature: Date: Heure:	Nom & Fonction (3) + Signature: Date: Heure: Nom & Fonction (3) + Signature: (4) Date: Heure:
D. Communication, par le représentant de l'entrepreneur, de la fin de ses travaux qui exigent la coupure de 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 (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 (4) Par un deuxième agent de l'entrepreneur qui contrôle le lieu et le placement des dispositifs de mise aux rails.