

*Travailler et circuler
en sécurité
au*

Groupe SNCB

INFRABEL
Right On Track



AVANT-PROPOS

Le présent livret n'est pas un règlement; il est destiné à donner des informations pratiques en matière de sécurité et de santé aux travailleurs des entreprises extérieures qui sont amenés à se déplacer et à travailler dans les dépendances du Groupe SNCB. Il décrit les risques généraux, propres au Groupe SNCB ; qui se rencontrent en de nombreux endroits du réseau et les mesures à prendre pour les éviter. Les employeurs des entreprises extérieures doivent communiquer les directives de ce livret à tous leurs travailleurs, s'assurer qu'ils les ont bien comprises et veiller à ce qu'ils les respectent tant qu'ils se trouvent dans le domaine ferroviaire.

Les risques spécifiques à chaque installation locale sont soit décrits dans les documents d'adjudication, soit communiqués par le responsable de l'installation aux travailleurs des entreprises extérieures.

Les risques généraux, non spécifiques au Groupe SNCB (par exemple lors de travaux en hauteur, d'utilisation de produits dangereux, ...) dont tout employeur doit assurer la prévention ne sont pas repris dans ce livret. Les instructions relatives à des sujets généraux, par exemple à la signalisation de sécurité, au port des équipements de protection individuelle ne sont pas non plus reprises dans ce livret.

PREVENTION DES RISQUES FERROVIAIRES

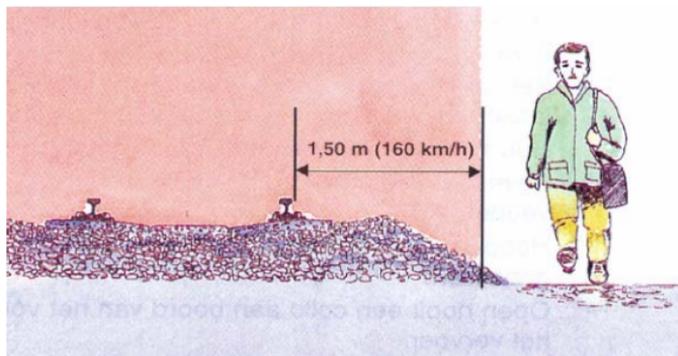
1. Circulation dans les dépendances du chemin de fer

A. Généralités

- Lorsque vous travaillez ou vous vous déplacez dans les dépendances du chemin de fer, vous pouvez être confronté à différents dangers, comme :
 - être happé par un train, en raison d'un manque d'attention, d'un manque de visibilité ou d'audibilité, ... ;
 - être déséquilibré par le déplacement d'air provoqué par le passage d'un train ;
 - être électrocuté par la caténaire ou le matériel roulant.
- Restez donc autant que possible en dehors de la zone dangereuse des voies et à distance des caténaires et du matériel roulant.
- Vous ne pouvez pénétrer dans la **zone dangereuse** des voies qu'en cas de nécessité absolue, en observant les règles de sécurité prescrites ci-après. Respectez également les consignes locales qui vous sont données.

Pour une vitesse jusqu'à 160 km/h, la zone dangereuse des voies s'étend jusqu'à 1,50 m des rails à l'extérieur de la voie.

N.B. : sur certains tronçons de lignes où la vitesse est supérieure à 160 km/h, la zone dangereuse s'étend jusqu'à 2,00 m.



- Pour vos déplacements dans les dépendances du chemin de fer, utilisez de préférence les chemins qui ont été aménagés pour le public tels que les passages inférieurs et les passerelles, ou utilisez les chemins et traversées de service.

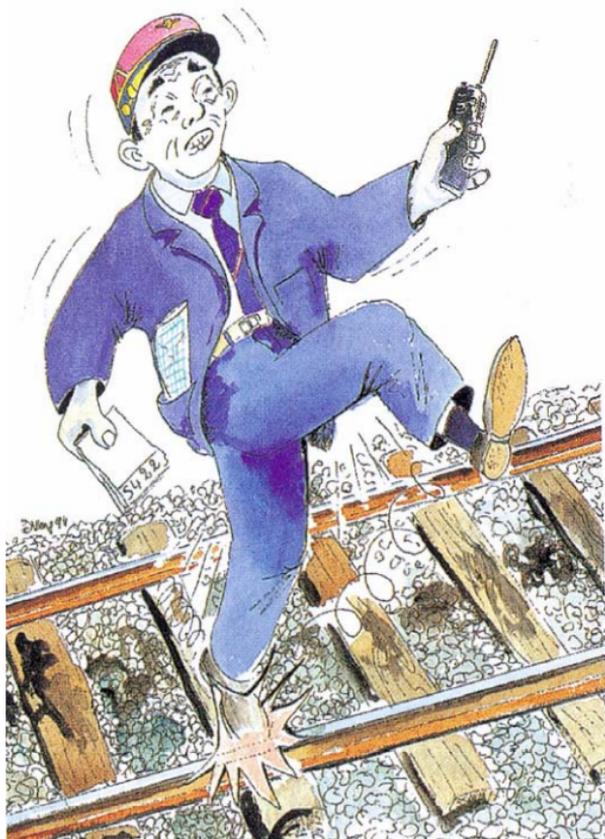


Regardez toujours où vous posez les pieds !

- Sur le **“Schéma des chemins de service”** en gare et sur le **“Plan des chemins de service en pleine voie”**, il est indiqué sur quels chemins de service vous pouvez circuler à pied, ceux sur lesquels vous pouvez circuler à vélo et ceux sur lesquels vous pouvez circuler en voiture ou à vélomoteur. Consultez-les et respectez-les.
- Respectez également les prescriptions du code de la route dans les dépendances du chemin de fer.

B. Quelques prescriptions pour vous déplacer en toute sécurité.

- Dans certaines dépendances ferroviaires, certaines traversées de service peuvent être équipées de la même manière que les passages à niveau publics. D'autres traversées n'ont aucune signalisation, tandis que d'autres encore sont équipées de deux feux blancs superposés avec un panneau d'indication.
- Regardez toujours attentivement des deux côtés avant de traverser, car sur chaque voie des trains peuvent circuler dans les deux sens.
- Un train que vous voyez peut en cacher un autre. Ne vous laissez pas surprendre.
- Un train que vous entendez peut atténuer le bruit d'un autre train. Ne vous laissez pas non plus surprendre.
- Regardez bien les obstacles éventuels dans la voie.
- Traversez les voies sans traîner et sans vous laisser distraire.
- Ne passez pas en dessous des wagons pour traverser une voie.
- Ne posez pas les pieds sur les traverses ou les rails, ils peuvent être glissants.



Des rails et traverses glissants causent des chutes !

- Ne posez jamais un pied entre une lame d'aiguille et la contre-aiguille.
- Ne passez entre deux véhicules à l'arrêt que s'ils sont espacés d'au moins 20 m et tenez-vous à 5 m au moins des butoirs de chacun.
- Ne portez pas de charge qui puisse gêner la vue.
- Si, malgré tout, vous êtes surpris par un train, jetez-vous à terre **à côté** de la voie.

- Lorsque vous entendez l'avertissement d'un train, retirez-vous de la zone dangereuse de la voie, tournez-vous vers le mouvement qui approche et faites comprendre au conducteur que vous l'avez compris.



Il voulait passer sous les butoirs !

- Soyez particulièrement attentif :
 - aux endroits signalés par un panneau d'avertissement « danger général ». Le chemin de service y aboutit dans la zone dangereuse. Ne franchissez pas cette zone si un train approche, et réglez votre vitesse de manière à pouvoir quitter la zone avant le passage d'un train surgissant inopinément ;



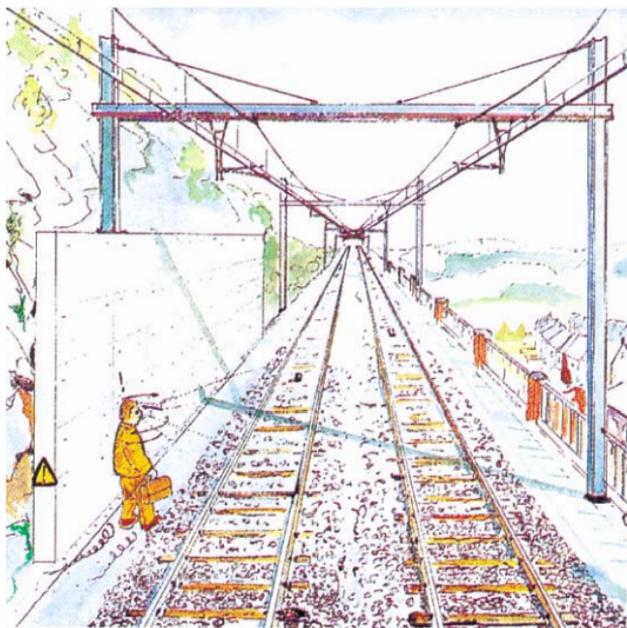
- en cas de bruit des trains ou de bruit dans les environs comme par exemple des chantiers, des autoroutes, des usines, des aéroports, ... ;
- en cas de contrastes entre l'ombre et la lumière. Vous pouvez vous tromper lors de l'estimation des distances ;
- aux endroits où un danger imprévu peut surgir à tout moment. C'est notamment le cas :
 - sur les traversées de service : ne franchissez pas une traversée de service si un train approche ;
 - sur les traversées de service dans les installations de triage, principalement au pied des bosses de triage (les wagons approchent à vive allure et sans bruit) ;
 - sur les traversées de service aux têtes de faisceaux (vous pouvez difficilement déterminer sur quelle voie un train est dirigé) ;
 - sur les cours à marchandises, terminaux de conteneurs, quais de chargement et de déchargement et ateliers ainsi que dans les complexes de voies des firmes privées.
- si vous portez des objets longs. Portez-les horizontalement et parallèlement à la voie ;
- en cas de pluie, neige ou brouillard. Ceux-ci atténuent le bruit des trains qui approchent et également celui des signaux acoustiques.



Soyez encore plus prudent en cas de pluie, neige et brouillard !

C. Déplacements dans des tranchées étroites, dans des tunnels ou sur des viaducs.

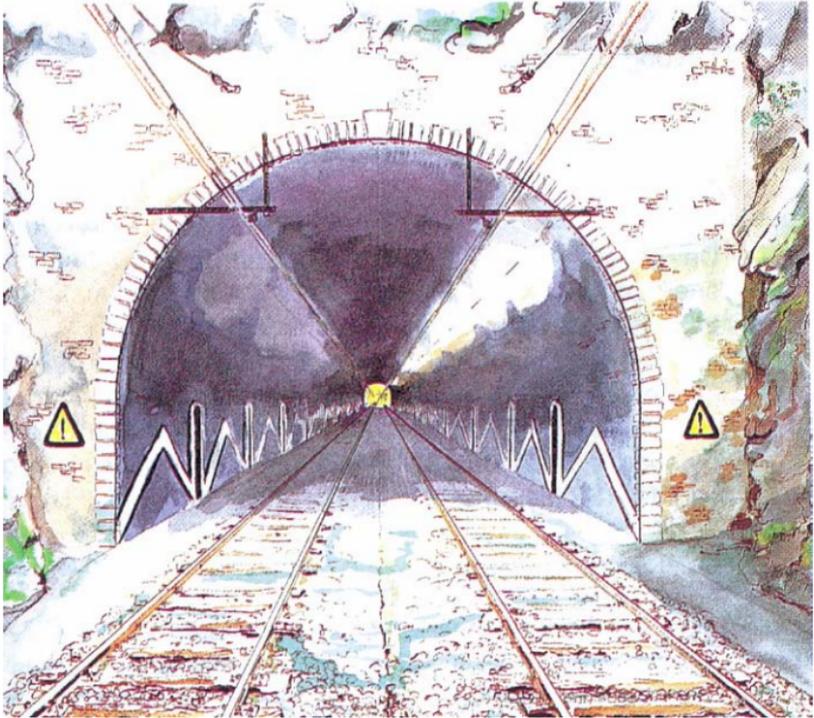
- La présence à l'entrée d'un tunnel, sur un mur de soutènement, ... d'une plaque d'avertissement « danger général », signifie que le chemin de service vient dans la zone dangereuse de la voie. Soyez alors particulièrement attentif !



Attention, ici vous vous trouvez dans la zone dangereuse !

- Lorsqu'il y a des poignées, fixées à la paroi d'un tunnel, à un mur de soutènement ou à une paroi antibruit, tenez-vous y fermement lors du passage d'un train.

- Dans les parois des tranchées étroites et de certains tunnels, **des niches** sont prévues pour permettre de se garer lors du passage des trains. Pour être mieux visibles, les arêtes des niches sont blanchies. Elles sont reliées par une ligne blanche, tracée en chevron, dont le sommet se trouve à mi-distance entre deux niches. Suivez la ligne descendante pour gagner la niche la plus proche.



*Les niches sont reliées par une ligne blanche.
La ligne descendante mène à la niche la plus proche.*

- **Des refuges** sont établis sur les viaducs, sur les ouvrages d'art, dans les murs de soutènement, sur les fossés et aux endroits où il n'y a pas de possibilité de se retirer de la zone dangereuse.
- Les niches et refuges doivent toujours rester libres et facilement accessibles.
- Lorsque vous circulez dans des tunnels, sur des ponts ou sur des viaducs, gardez à l'œil les niches ou refuges pour pouvoir y parvenir avant le passage d'un train. Retirez-vous à temps.
- Si vous vous déplacez à plusieurs dans un tunnel, gardez entre vous un espace suffisant.

D. Particularités pour les Lignes à Grande Vitesse (LGV)

- Pour une ligne à grande vitesse (vitesse jusqu'à 300 km/h), la zone dangereuse des voies s'étend jusqu'à une distance de 2,00 m des rails à l'extérieur de la voie.
- Pour pénétrer dans l'enceinte de la LGV, vous devez posséder une autorisation, être accompagné (si cette autorisation le mentionne) d'une personne qui connaît les risques et appliquer les consignes propres aux LGV.
- Attention à la tension électrique des caténaires sur les LGV : elle est de 25 kV.
- Vu la grande vitesse, il est absolument interdit de traverser les voies d'une LGV, en dehors des traversées de service spécialement aménagées à certains endroits. Si vous devez utiliser ces traversées de service, vous devez au préalable être bien informé des conditions d'utilisation.
- Ne roulez jamais à vélo le long d'une ligne LGV.

2. Dangers de la tension électrique

A. Généralités

a) Dangers des caténaires

Soyez prudent en présence des caténaires :

Considérez-les **toujours** comme « sous tension ». Tenez-vous au moins à 3 mètres, à moins que vous n'ayez reçu la formation et les instructions nécessaires. Pour approcher à moins de 3 mètres, il vous faut une autorisation du Groupe SNCB

- Ne dirigez jamais un jet d'eau vers la caténaire.
- N'urinez jamais (par exemple à partir d'un pont) sur la caténaire ou d'autres éléments sous tension : c'est la mort immédiate !
- Ne portez pas verticalement des objets de grande longueur le long d'une voie électrifiée.
- Lors du chargement, du déchargement, du transbordement ou de la réparation des wagons, veillez à éviter tout contact de la marchandise avec la caténaire. Si un contact avec la caténaire est à craindre lors de l'exécution de ce travail, **une mise hors tension doit d'abord être obtenue**. Consultez pour cela le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef.
- Si vous vous trouvez debout sur un wagon plat en dessous d'une caténaire sous tension, veillez à ce qu'aucun objet ne dépasse le niveau de votre tête.

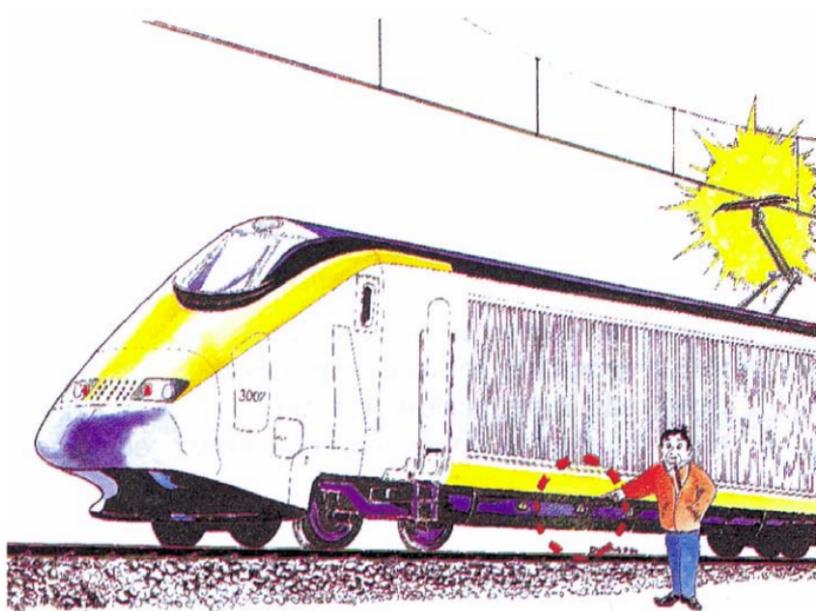


Ne touchez pas !!!

- Si vous constatez que le chargement d'un wagon entre en contact avec la caténaire, ou qu'une caténaire est endommagée (par exemple un fil cassé qui est tombé sur le sol), ne touchez pas les câbles ou les dispositifs sous tension. Vous devez donc :
 - avertir immédiatement du danger tous ceux qui se trouvent dans les environs ;
 - avertir ensuite la gare la plus proche par n'importe quel moyen.

b) Dangers du matériel roulant

- Soyez prudent en présence de matériel de traction électrique, comme les locomotives et les automotrices. Elles peuvent être en contact avec la caténaire par l'intermédiaire de leurs pantographes. La haute tension n'est alors pas présente uniquement au-dessus des véhicules, mais également en dessous.
- Respectez les indications de la plaque d'interdiction qui peut se trouver dans le poste de conduite.



Tant en dessous qu'au-dessus le courant est présent !

- Ne montez pas sur la toiture d'un véhicule ou sur le chargement d'un wagon si la caténaire n'a pas été mise hors tension et si vous n'avez pas la confirmation écrite de cette mise hors tension.
- Comme dans toute installation à haute tension, vous devez appliquer sur le matériel roulant les principes de base qui garantissent la sécurité en ce domaine.

c) Divers

- Seules les personnes qualifiées et averties peuvent entrer dans les locaux du service électrique.
- Si vous devez intervenir dans les installations électriques (entretien, dépannage, desserte, ...) veillez à connaître suffisamment les techniques de réanimation et à savoir les appliquer.
- Faites attention aux câbles lorsque vous creusez dans le sol. Travaillez toujours avec prudence afin de ne pas vous électrocuter en endommageant des câbles. Vous pouvez retrouver leur emplacement sur les plans ou vous renseigner auprès d'une personne qualifiée.
- Lorsque vous enlevez – si vous êtes qualifié pour le faire – des protections (par exemple ouverture d'une armoire électrique ou enlèvement de couvercles de caniveau), veillez à ce que personne ne coure aucun danger (placement d'une signalisation de sécurité, couverture des excavations, remplacement des couvercles de caniveau).
- Il est d'une grande importance que toute manipulation fautive, qui pourrait provoquer une remise sous tension intempestive d'une installation, soit rendue impossible, par exemple, au moyen d'un cadenas ou d'une plaque d'interdiction.
- Des bandes horizontales blanches sont parfois peintes sur les portes de certaines armoires d'alimentation électrique le long des voies. Cela signifie que la porte, en position ouverte, peut empiéter dans le gabarit. Consultez le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef si vous devez travailler dans de telles armoires.

B. Travaux aux installations électriques

a) Travaux à la caténaire

- Pendant un orage, il est interdit de travailler à la caténaire.
- Ne commencez le travail aux caténaires qu'après avoir reçu l'autorisation de votre chef et après avoir été informé :
 - de la nature du travail ;
 - des méthodes de travail à utiliser ;
 - des risques auxquels vous êtes exposé ;
 - de l'identité du surveillant du Groupe SNCB ;
 - des voies mises hors service et de la période de la mise hors service ;
 - des tronçons de caténaire mis hors tension et de la période de la mise hors tension ;
 - des emplacements où les perches de mise au rail sont placées.
- Votre chef ne peut autoriser le début du travail que lorsque la caténaire est mise hors tension.
- Une mise hors tension n'est effective que lorsque le nombre prescrit de perches de mise au rail a été placé.
- Tenez-vous toujours à une distance suffisante des fils, câbles et tiges de la caténaire. Respectez les prescriptions données par le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef.

- Certains poteaux de la caténaire portent une bande jaune. Elle signale un danger d'électrocution. Consultez le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef.
- Lorsque vous grimpez à un poteau caténaire :
 - utilisez les grimpettes prévues ;
 - contrôlez préalablement l'état de celles-ci ;
 - fixez les grimpettes de façon correcte à vos chaussures de sécurité ;
 - maintenez-vous toujours avec la longe fixée à votre ceinture de sécurité.

b) Travaux à proximité de la caténaire

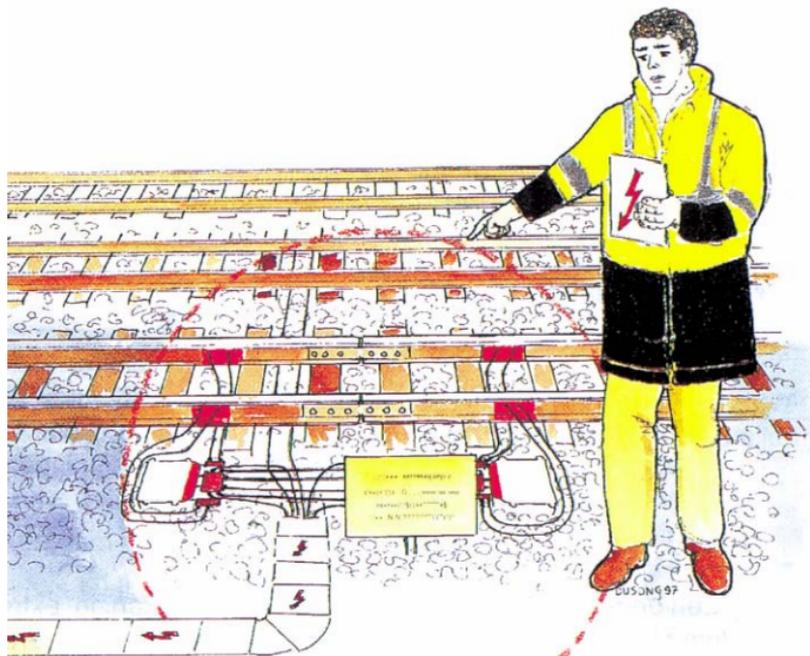
- Tous les fils, câbles et tiges de la caténaire dont le personnel ou l'outillage peut approcher à moins de la distance réglementaire (consultez le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef) doivent être hors tension. Cela se produit par exemple lors d'un travail sur la toiture d'un véhicule, sur un chargement ou dans un élévateur automoteur, avec une grue ou avec un camion à benne.

c) Travaux à la voie

- Le courant électrique amené de la sous-station de traction aux trains, via les lignes caténares, retourne aux sous-stations de traction par les rails. Ceux-ci constituent donc, avec les connexions longitudinales et transversales, et les connexions inductives, le circuit de retour du courant de traction. Une interruption dans le circuit de retour du courant de traction peut, dans des cas extrêmes, provoquer la présence de haute tension sur les rails. Assurez donc toujours le circuit de retour du courant de traction, avant d'enlever un rail, un appareil de voie ou une connexion.

- A proximité des sous-stations de traction et des postes de sectionnement, tous ces courants de retour se rejoignent dans une armoire collectrice. A l'endroit où les rails sont connectés à l'armoire collectrice, le rail est peint en rouge et muni d'une plaque d'avertissement.

Cette connexion ne peut être enlevée qu'avec l'accord du service compétent du Groupe SNCB. Si vous remarquez l'absence de cette connexion ou si elle est coupée, vous devez en avertir immédiatement le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef.

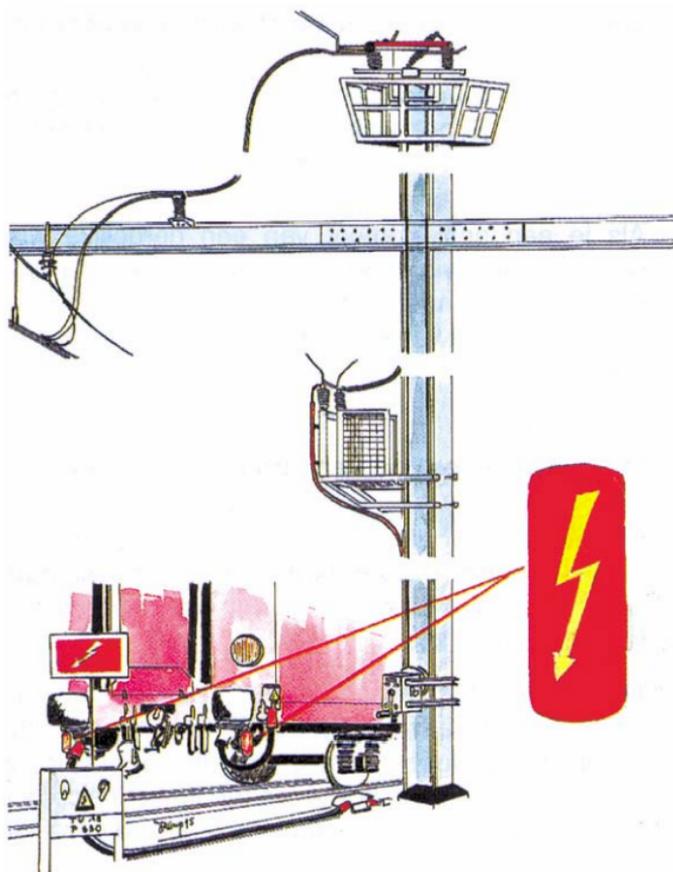


Ne déconnectez jamais un "rail rouge" sans autorisation !

d) Installations de préchauffage et de préclimatisation électrique

- Soyez également prudent en présence de voitures dans un faisceau ou dans une gare. Pendant **le préchauffage ou la préclimatisation électrique** de ces voitures, certaines pièces sont sous une tension de 3 kV.

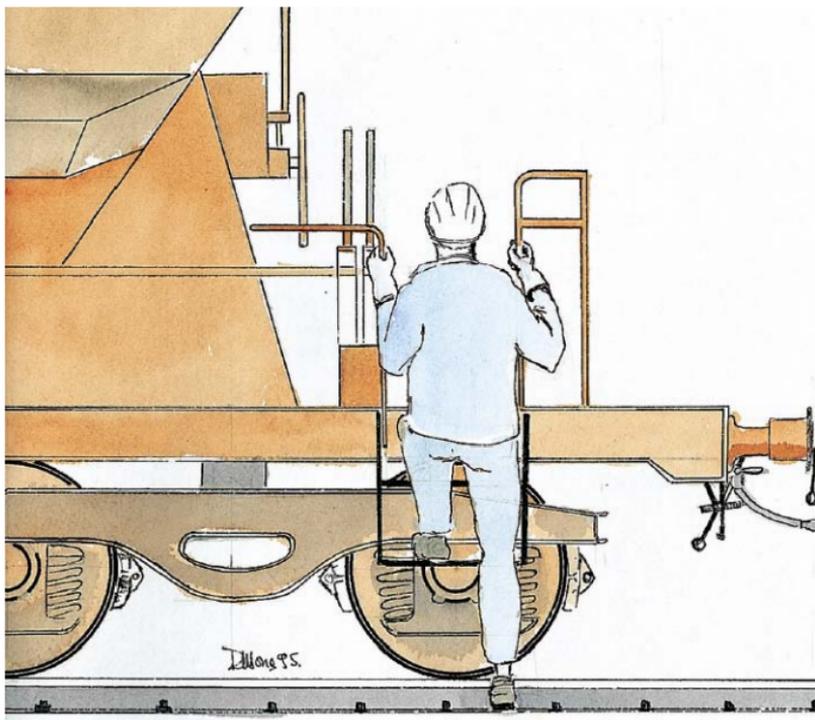
Si vous apercevez les panneaux d'avertissement suivants, cela veut dire que l'installation est sous tension. Soyez donc très prudent.



Attention, cette voiture est alimentée sous 3 kV.

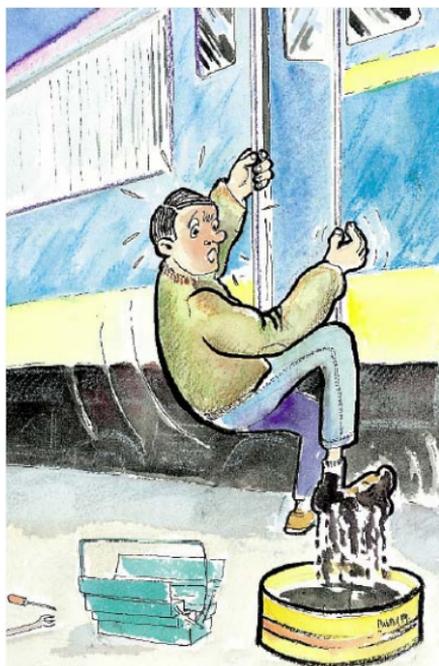
3. Montée et descente de véhicules ferroviaires

- Vous ne pouvez monter ou descendre que si le véhicule est **complètement à l'arrêt**.
- Contrôlez visuellement le bon état des marchepieds et mains courantes avant de monter.
- Utilisez toujours **le marchepied prévu**. Toute autre méthode expose à un risque de chute.



Utilisez au moins trois points d'appui !

- Montez ou descendez en ayant le visage toujours tourné vers le véhicule. Utilisez au moins trois points d'appui; soit une main et deux pieds, soit deux mains et un pied, et tenez-vous fermement aux mains courantes.
- Si vous portez une mallette ou un objet, évitez qu'il vous déséquilibre.



Regardez où vous allez poser les pieds !

- Ne sautez pas d'un véhicule et **regardez où vous allez poser les pieds**. Assurez-vous qu'il n'y a ni trou ni obstacle.
- Si vous avez utilisé un escabeau pour monter dans un véhicule, vérifiez, avant de descendre, qu'il est toujours là.
- Prenez garde à la fermeture des portes et utilisez les mains courantes et les poignées.
- Lors de la fermeture manuelle des portes des véhicules, prenez garde à ne pas vous blesser aux doigts et à ne pas être entraîné par le mouvement.
- Évitez de monter sur un véhicule ou d'en descendre du côté de l'entrevoie des voies principales. Sur une voie voisine, évitez de monter ou de descendre du côté des voies principales.

4. Séjour à bord de véhicules ferroviaires en mouvement

- Prenez garde aux chocs provoqués par le démarrage ou l'arrêt ainsi qu'au passage des véhicules sur les appareils de voie.
- Des déplacements latéraux des véhicules ou des freinages brusques peuvent vous faire perdre l'équilibre. De ce fait, soyez surtout vigilant à l'entrée et à la sortie des grandes gares et des faisceaux d'évitement.
- Ne vous asseyez pas :
 - sur un marchepied ;
 - sur un butoir ;
 - sur un wagon plat en laissant pendre les jambes en dehors .
- Soyez prudent lorsque vous circulez sur la passerelle d'un véhicule. Tenez-vous toujours au moins à l'aide d'une main.
- Un choc peut fermer inopinément une porte roulante de véhicule et vous coincer. S'il existe, utilisez le dispositif d'arrêt ! Ne séjournez pas dans l'encadrement d'une porte qui ne peut être immobilisée.
- **Ne jetez pas d'objet par-dessus bord.** Il pourrait atteindre des personnes se trouvant le long des voies.

5. Travaux dans les voies et leurs abords

A. Quelques définitions

a) L'**emplacement de dégagement** est l'endroit sûr, convenu d'avance, où les travailleurs doivent se trouver après évacuation de la zone dangereuse de la voie.

Cet emplacement de dégagement peut être entre autres :

- une entrevoie suffisamment large ;
- un chemin de service ;
- une niche dans un tunnel, dans un ouvrage d'art ou dans un mur de soutènement ;
- un tronçon de voie mis hors service sans circulation ;
- une partie d'un quai en dehors de la zone dangereuse.

b) L'**agent-sécurité** du Groupe SNCB est le responsable de la sécurité des travailleurs du Groupe SNCB ; il est reconnaissable à son brassard bleu ciel.

c) Une **méthode de protection** est un ensemble de mesures prises pour assurer la sécurité du personnel travaillant dans les voies. Cela peut être :

- **un dispositif de protection** mettant en oeuvre des moyens matériels pour la prévention des dangers (blocage des mouvements, mise hors service de la voie, ...).
- **un dispositif d'annonce** mettant en oeuvre des moyens organisationnels dans lesquels les trains sont annoncés par un ou des factionnaires.

A titre complémentaire, dans la zone de travail, un ralentissement ou la marche à vue des trains peuvent être imposés.

d) Alarme

L'alarme est l'ordre donné aux travailleurs de quitter immédiatement la zone dangereuse.

Cet ordre est donné selon la manière prescrite et dans les conditions prévues à la réglementation du Groupe SNCB.

Si c'est nécessaire, le surveillant du Groupe SNCB vous donnera les informations voulues.

B. Risques provenant des véhicules ferroviaires en mouvement

a) Principes généraux

Vous ne pouvez pas travailler dans la zone dangereuse d'une voie sans être protégé contre les risques provenant des véhicules ferroviaires en mouvement.

Cette protection est assurée, soit par un dispositif de protection, soit par un dispositif d'annonce, soit par une combinaison de ces deux types de dispositifs.

Lorsque la visibilité est insuffisante comme par exemple en cas de brouillard, de chute de neige, ...
un dispositif d'annonce ne suffit pas ; seul un dispositif de protection est acceptable.

La visibilité est considérée comme insuffisante lorsqu'on ne peut pas apercevoir un train qui s'approche à une distance correspondant à une durée de parcours de 8 secondes (pour 160 km/h, par exemple, cette distance est d'environ 400 m).

Dans la zone dangereuse, vous ne pouvez entreprendre aucun travail si vous ne connaissez pas exactement :

- la nature du travail;
- les méthodes de travail utilisées ;
- les risques auxquels vous êtes exposé ;
- les limites de la zone dangereuse ;
- les emplacements de dégagement et leurs possibilités d'accès ;
- la méthode de protection utilisée ;
- la manière d'atteindre et de quitter le chantier en sécurité ;
- l'agent-sécurité du Groupe SNCB ;
- le responsable du travail ;
- la vitesse de référence de la ligne.

Si vous travaillez dans la zone dangereuse, vous devez pouvoir en tout temps bien entendre, voir et être vu.

- Entendre

Vous devez toujours pouvoir entendre l'alarme. Ne portez donc :

- pas de vêtements trop étanches sur les oreilles ;
- pas de baladeur.

Parfois, près de machines très bruyantes, vous pourrez être obligé de porter une protection d'ouïe. Dans ce cas, vous devez être protégé contre les risques des véhicules en mouvement.

- Voir

Si vous portez un couvre-chef ou une charge, ceci ne peut pas diminuer votre perception visuelle du trafic ferroviaire.

- Etre vu

Pour pouvoir être vu aisément à grande distance par les conducteurs des trains, vous devez toujours porter des vêtements de travail jaunes ou un gilet à haute visibilité lorsque vous travaillez dans les voies ou à proximité des voies, ou lorsque vous y intervenez occasionnellement (par exemple lors d'une visite de chantier).

Le port de vêtements rouges est interdit dans les voies et à leurs abords.

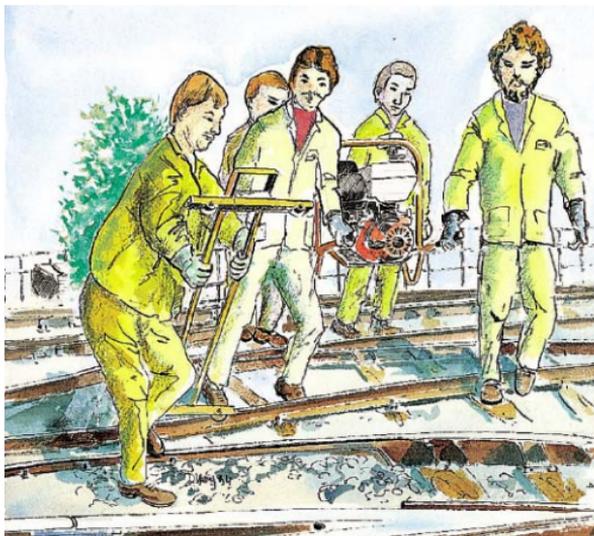
Les emplacements de dégagement et leurs chemins d'accès doivent être libres d'obstacles.

Le dépôt de matières ou de matériel ne peut se faire qu'en dehors de la zone dangereuse de la voie, suivant les règles de l'art, et en laissant les chemins de service libres d'obstacles.

b) Obligations des personnes qui travaillent dans la zone dangereuse de la voie

- En cas d'alarme, vous devez :
 - enlever immédiatement des voies tous les objets qui peuvent gêner le passage d'un train ;
 - veiller à ce que la voie se trouve dans un état qui permette le passage des trains sur le lieu du travail, en sécurité à la vitesse prévue ;
 - vous retirer de la zone dangereuse de la voie dans un emplacement de dégagement.
- Lors du passage d'un train, vous devez observer le convoi pour vous assurer qu'aucun objet pendant ou saillant ne peut vous atteindre. Tournez-vous après le passage dans le sens de la circulation du train pour éviter que la poussière emportée n'atteigne vos jeux.

- Vous ne pouvez pénétrer à nouveau dans la zone dangereuse de la voie qu'après y avoir été autorisé.



Réagissez toujours immédiatement à l'alarme du factionnaire !

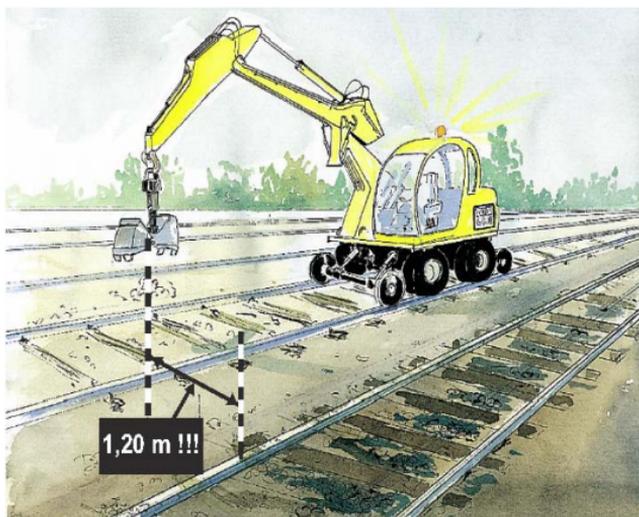
c) Recommandations diverses

- Attention si vous devez monter sur des échelles à proximité d'une voie en service ; elles peuvent être déséquilibrées par le passage de trains.
- Si vous utilisez un moyen de transport motorisé, ne roulez pas ou ne laissez pas votre véhicule :
 - à moins de 1 m du bord des quais à voyageurs ou quais de chargement, d'excavations, ...
 - à moins de 1,50 m du rail le plus proche d'une voie en service.

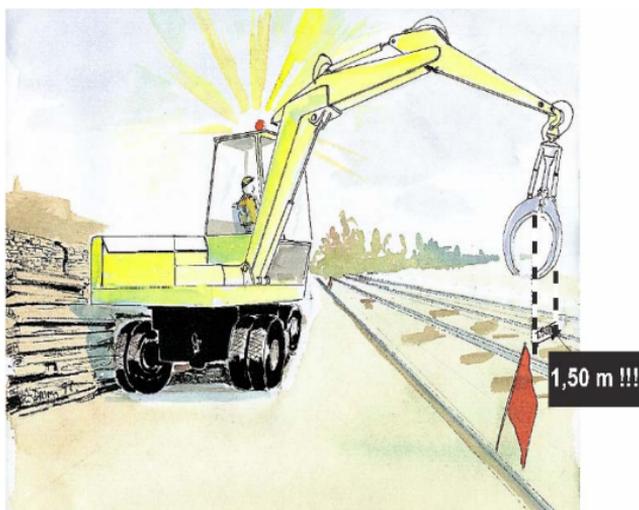
- En cas de besoin, vous pouvez recourir aux moyens ci-après pour faire arrêter un train qui arrive :
 - soit en agitant un objet ou un signal lumineux quelconque ;
 - soit en effectuant de grands mouvements des deux bras.
- Il est en principe interdit de faire du feu dans le domaine du chemin de fer à moins que ce ne soit autorisé dans les documents d'adjudication.
- Les règles élémentaires d'ordre et de propreté doivent être respectées, par exemple :
 - laisser libres les issues de secours, les chemins de service ;
 - laisser accessible le matériel de lutte contre l'incendie ;
 - ne pas abandonner des déchets, que ce soit après un travail ou un repas, ...

6. Risques provenant des grues et engins de chantier

- Des grues ou autres engins de chantier constituent en soi une source de danger. Opérant à proximité de voies en service, ils entraînent pour la circulation des trains des risques très importants et on déjà provoqué plus d'un accident grave, voire mortel.
- Prenez connaissance des dossiers d'instructions si vous travaillez avec des engins du Groupe SNCB .
- Vous devez éviter de pénétrer sur un chantier, sauf si votre mission vous y oblige. Si des grues ou autres engins sont utilisés sur le chantier, faites particulièrement attention et portez un casque !
- Si vous constatez des situations dangereuses, telles que des mouvements dangereux d'engins, des manutentions dangereuses de matériaux ou des comportements dangereux du personnel, informez-en immédiatement le surveillant du Groupe SNCB ou votre chef. Une situation très dangereuse peut naître lorsqu'un engin ou sa charge s'approche trop près d'une voie en service, c'est-à-dire :
 - lorsqu'un engin sur rails s'approche à moins de 1,20 m du rail le plus proche de la voie voisine en service ;
 - lorsqu'un engin qui travaille à côté de la voie s'approche à moins de 1,50 m du rail le plus proche d'une voie en service.
- Un engin sur rails ou sur wagon doit être agréé par le Groupe SNCB et doit porter une marque d'agrément.



Une grue sur rail doit rester à 1,20 m de la voie voisine en service.



Une grue qui travaille à côté d'une voie en service doit rester à 1,50 m de la voie.

Tables des matières

	Pages
AVANT-PROPOS	1
1. Circulation dans les dépendances du chemin de fer	
A. Généralités	2
B. Quelques prescriptions pour vous déplacer en toute sécurité	4
C. Déplacements dans des tranchées étroites, dans des tunnels ou sur des viaducs	8
D. Particularités pour les Lignes à Grande Vitesse (LGV)	10
2. Dangers de la tension électrique	
A. Généralités	11
B. Travaux aux installations électriques	15
3. Montée et descente de véhicules ferroviaires	19
4. Séjour à bord de véhicules ferroviaires en mouvement	21
5. Travaux dans les voies et leurs abords	
A. Quelques définitions	22
B. Risques provenant des véhicules ferroviaires en mouvement	23
6. Risques provenant des grues et engins de chantier	28

***travailler et
circuler en sécurité
au Groupe SNCB***

Sécurité et Environnement

H-SE.02 / imprimé en 2011

1998