

Partie IV Dispositions relatives aux risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement

Titre I Dispositions générales communes à tous les services

Chapitre II Prévention des risques lors du travail le long des voies

1. REGLES GENERALES DE PREVENTION

523 Les risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement figurent certainement parmi les risques les plus spécifiques et les plus importants rencontrés à la SNCB. Leur prévention est une obligation légale et chaque travailleur de la SNCB doit y participer.

Les principes de prévention énoncés au Titre I de la Partie III du RGDG 06 doivent être appliqués en cette matière avec une particulière attention. Cette application peut concrètement se faire en se conformant aux règles énoncées ci-après. Les risques provenant d'autres sources que des véhicules ferroviaires en mouvement doivent être prévenus par des mesures appropriées.

2. ELIMINATION DES RISQUES

524 Dans toute la mesure du possible, le travail sera exécuté lorsque aucun mouvement ferroviaire ne peut se présenter sur le chantier ou la zone de travail.

La circulation devrait donc être interrompue au moins sur la ou les voies où se trouve la zone de travail.

Nul ne pourra pénétrer dans la zone dangereuse d'une voie s'il n'y est appelé pour des raisons de service et si sa protection n'est pas assurée contre les risques que présentent les véhicules ferroviaires en mouvement.

3. CHOIX D'UNE METHODE DE PROTECTION

525 Lorsque des activités doivent être entreprises dans une zone dangereuse, le responsable du travail fera une évaluation des risques provenant de la circulation ferroviaire et choisira la méthode de protection la mieux adaptée aux conditions de travail.

Les méthodes de protection applicables sont décrites au numéro marginal 518 du RGDG 06.

4. LIMITATION DES RISQUES

526 Les risques seront limités :

4.1. par l'application de mesures matérielles parmi lesquelles

4.1.1. LA SEPARATION MATERIELLE DE LA ZONE DE TRAVAIL ET DE LA ZONE DANGEREUSE

Cette séparation matérielle peut être obtenue :

- Soit par un dispositif empêchant les travailleurs, l'outillage qu'ils utilisent ou le matériel de pénétrer par inadvertance dans la zone dangereuse. Ce dispositif peut être une paroi ou une clôture placée au-delà du contour limite du gabarit des obstacles. Il doit être fixé solidement au sol, en tenant compte notamment de son poids propre, de l'effet possible du vent, du risque d'accrochage par des véhicules routiers (placement de glissières de sécurité,...)

La mise en place d'un tel dispositif dispense d'établir un dispositif d'annonce

- Soit par un dispositif attirant l'attention des travailleurs sur l'emplacement de la limite de la zone de travail. Ce dispositif peut être un filet de balisage ou une banderole jaune et noire placée à une hauteur d'environ un mètre.

La mise en place d'un tel dispositif dispense d'établir un dispositif d'annonce lorsque :

- la zone de travail n'est pas contiguë de la zone dangereuse et
- le risque de pénétrer dans celle-ci est exclu, compte tenu des particularités du travail à réaliser, à quelque moment que ce soit.

4.1.2. LA MISE A LA DISPOSITION DES TRAVAILLEURS D'EMPLACEMENTS DE DEGAGEMENTS ADEQUATS

Ceci signifie que :

- Les emplacements de dégagement et leurs accès doivent être maintenus en bon état et exempts d'obstacles (matériaux, matériel ou outillage, câbles,...).

Cette règle est applicable pour tous les emplacements de dégagement et doit être strictement respectée, notamment dans le cas de niches et de refuges.

- Les moyens de signalisation des emplacements de dégagement et de leurs accès doivent être en tout temps propres et visibles.

Cela concerne :

- ❖ les arêtes blanches des niches ;
- ❖ la délimitation des emplacements de dégagement là où il peut y avoir doute ;
- ❖ la ligne blanche tracée en chevron reliant les niches consécutives dans un tunnel et dont le sommet se trouve à mi-distance entre deux niches. La pente descendante de la ligne blanche indique aux travailleurs le sens à suivre pour rencontrer la niche la plus proche du même côté de la voie considérée.

En pratique, il peut être fait usage :

- * sur les parois, de peinture blanches ou de plaquettes blanches ;
- * au niveau du sol, de peinture jaune sur les pavés et les blocs en béton dont la partie supérieure est à niveau du sol.

- Les chemins de service qui, par suite de la présence d'obstacles permanents ou temporaires (par exemple travaux), ne peuvent servir d'emplacement de dégagement, sont signalés au moyen du signal de sécurité "danger général" (figure 1) ou par un balisage sur toute la longueur des travaux au moyen de piquets reliés entre eux par une banderole jaune et noire à hauteur d'environ un mètre (figure 2).



Figure 1



Figure 2

4.2. par l'application de mesures d'organisation incluant :

4.2.1. L'ETABLISSEMENT D'UNE CONSIGNE LOCALE DE PROTECTION

Cette consigne locale de protection est établie lorsque l'importance ou la fréquence des activités exercées dans la zone dangereuse ou encore lorsque les circonstances locales le nécessitent, c'est-à-dire lorsque les travaux s'exécutent dans des endroits difficiles ou dangereux (ponts, tunnels, proximité de zones habituellement bruyantes ou susceptibles de le devenir, ateliers,...).

On distingue essentiellement :

- les consignes locales de protection qui traitent d'activités régulières (visites, entretien courant, accrochage et décrochage de véhicules ferroviaires, etc.);
- les consignes locales temporaires de protection liées à l'exécution de chantiers importants. Ces consignes doivent être annexées aux I.L.T. (Instructions Locales Temporaires) prévues par le RGS.

Les consignes locales de protection sont soumises au visa du chef de service SHE local ou d'un de ses adjoints.

4.2.2. L'OBLIGATION FAITE AUX TRAVAILLEURS DE PORTER DES EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE ADAPTES (vêtements jaunes, chaussures de sécurité, casques de sécurité,...)

4.2.3. LA PRISE EN COMPTE DE LA VISIBILITE NECESSAIRE ET SUFFISANTE DES VEHICULES FERROVIAIRES PAR LES TRAVAILLEURS :

en effet, toute activité dans la zone dangereuse exige e.a. une visibilité suffisante dans toutes les directions possibles d'arrivée des mouvements vers la zone de travail.

La visibilité est considérée comme suffisante lorsqu'il est possible d'apercevoir distinctement :

- de jour : un travailleur;
- de nuit : soit le feu d'un signal fixe ou d'un engin de traction;
soit le feu d'une lanterne à 4 couleurs,

à une distance dont la valeur, dépendant de la vitesse autorisée maximale, correspond au moins à un temps de parcours de 8 secondes et est donnée en mètres dans le tableau ci-après. Cette distance suffisante ne doit pas être confondue avec la notion de "distance d'annonce" définie au numéro marginal 518.

Vitesse autorisée maximale (km/h)	Distance de visibilité suffisante (m)
V = 40	100
40 < V = 90	200
90 < V = 120	280
120 < V = 140	320
140 < V = 160	360
160 < V = 200	450
200 < V = 230	520
230 < V = 270	600
270 < V = 300	680

Lorsque la visibilité est insuffisante notamment en raison de la pluie, de la neige, du brouillard, de la fumée, de la vapeur, des poussières ou d'autres circonstances, il y a lieu :

- soit de surseoir à l'activité prévue;
- soit d'appliquer un dispositif de protection.

Dans ce dernier cas, les travailleurs doivent se tenir en permanence hors de la zone dangereuse de chacune des voies voisines en service.

4.2.4. L'OBLIGATION POUR LES TRAVAILLEURS DE TOUJOURS POUVOIR ENTENDRE VOIR ET ETRE VUS

A. ENTENDRE

Les travailleurs doivent veiller à ne pas diminuer leurs possibilités de perception auditive par exemple en portant, lors des grands froids, des vêtements trop étanches sur leurs oreilles au point d'empêcher la perception des signaux acoustiques. Le port d'appareils produisant de la musique (baladeurs) est interdit lors du travail ou de la circulation le long des voies.

Toutefois, en cas de travaux avec des machines très bruyantes, le port de protections auditives appropriées peut être imposé.

B. VOIR

La perception visuelle (soit des mouvements, soit du factionnaire à proximité ou du desservant du poste de signalisation) ne peut être diminuée par le port d'une coiffe inappropriée ou d'une charge sur les épaules en particulier lors de la circulation sur les chemins de service et de traversée des voies.

C. ETRE VU

Afin de pouvoir être aperçus plus facilement et à plus grande distance par le personnel de conduite des véhicules ferroviaires, les travailleurs que leur mission peut amener à pénétrer dans la zone dangereuse, doivent porter, même par temps de neige, soit un vêtement de travail de couleur jaune, soit un vêtement dont une partie est de couleur jaune, avec des bandes réfléchissantes.

5. FORMATION DES TRAVAILLEURS

527

Conformément aux numéros marginaux 102 à 110 du RGDG 06, les travailleurs doivent recevoir préalablement une formation professionnelle adaptée à leurs activités et prenant en compte tous les risques rencontrés lors de ces activités.

6. INFORMATION DES TRAVAILLEURS

528 Avant toute activité à exercer dans la zone dangereuse, chaque travailleur doit connaître :

- l'activité à exercer;
 - les méthodes de travail à utiliser;
 - les risques provenant de la circulation ferroviaire, aux circonstances dans lesquelles l'activité est exercée et aux conditions locales;
 - l'étendue de la zone dangereuse;
 - les emplacements de dégagement et des possibilités d'accès;
 - la méthode de protection utilisée;
 - la manière d'atteindre et de quitter la zone de travail en toute sécurité au début et à la fin de l'activité;
- En toutes circonstances, les règles de circulation dans les dépendances du chemin de fer et de traversée des voies figurant au Titre II de la présente partie du RGDG 06 doivent être respectées;
- la personne assurant la direction de l'équipe (chef d'équipe ou chef de chantier) et de celle responsable de la sécurité du personnel (agent-sécurité).

Il en résulte que :

- ces renseignements doivent être communiqués aux travailleurs avant toute activité; cette communication se fera de préférence en utilisant un aide-mémoire;
- au cours de l'activité, les travailleurs sont informés de l'évolution des circonstances dans lesquelles l'activité est exercée (c'est le cas par exemple lorsqu'une adaptation de la méthode de protection se révèle indispensable; il faut en règle générale éviter une telle adaptation).

L'obligation d'informer les travailleurs des risques rencontrés est valable non seulement pour les travailleurs de la SNCB (numéros marginaux 111 et 112 du RGDG), mais également pour les travailleurs des entreprises extérieures intervenant dans les installations de la SNCB (numéro marginal 196 du RGDG 06).

7. OBLIGATION DES TRAVAILLEURS

Les obligations des travailleurs figurent au numéro marginal 186 du RGDG 06. Il incombe notamment à chaque travailleur de signaler immédiatement à son chef toute situation de travail dangereuse.

Ainsi :

- au passage du mouvement, les travailleurs observent le convoi pour s'assurer qu'aucun objet traînant ne puisse les atteindre;
- tout travailleur que la sécurité n'est plus assurée par suite d'une défaillance de l'agent-sécurité ou d'un factionnaire, d'une visibilité insuffisante ou d'une audition insatisfaisante, doit immédiatement dégager et faire dégager la zone dangereuse.