

Décret n° 92-352 du 1^{er} avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

NOR: TEFT9204532D

Version consolidée au 21 octobre 2006

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et de la forêt et du ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle,

Vu le code du travail, notamment les articles L. 231-1, L. 231-1-1 et L. 231-2 ;

Vu l'avis de la Commission nationale d'hygiène et de sécurité du travail en agriculture du 25 avril 1991 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels du 21 juin 1991 ;

Le Conseil d'État (section sociale) entendu,

Titre 1er : Généralités

Champ d'application.

Article 1

Modifié par Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 60 JORF 20 octobre 2006

Les dispositions du présent décret sont applicables aux établissements mentionnés à l'article L. 231-1 du code du travail dans lesquels il est fait usage de voies ferrées pour le transport de matières ou de marchandises ainsi qu'aux personnels des entreprises extérieures intervenant dans ces établissements.

Toutefois, sur les voies d'approche exploitées uniquement pour la desserte de l'embranchement, les règles relatives à la vitesse de marche des véhicules sont les règles d'exploitation du réseau ferré national.

Au sens du présent décret, on entend par voie d'approche les voies situées entre les voies principales du réseau ferré national et l'enceinte de l'établissement. Les limites du domaine couvert par les voies d'approche sont fixées par des conventions passées entre Réseau ferré de France et l'embranché.

Définitions.

Article 2

Modifié par Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 60 JORF 20 octobre 2006

Les voies ferrées faisant l'objet du présent décret sont classées comme suit :

1° Voies de circulation ;

2° Voies de garage et de triage ;

3° Voies de service.

Les voies de circulation, de garage et de triage sont celles qui servent à la circulation des engins de traction et des convois, au garage et au triage des wagons, sans qu'aucune opération de chargement ou de déchargement y soit effectuée en service normal.

Les voies de service sont celles sur lesquelles sont effectuées normalement des opérations de chargement et de déchargement.

Le terme " embranché " définit tout établissement raccordé au réseau ferré national par un réseau ferré privé lui appartenant.

Titre 2 : Dispositions générales

Mesures générales de sécurité.

Article 3

Lorsque deux voies sont adjacentes, la largeur de l'entre-voie doit être telle qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules circulant sur ces voies il y ait, sur tous les embranchements nouveaux indépendants des embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, un intervalle libre d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 1 mètre pour une voie de service.

Sur les embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, l'intervalle libre ci-dessus défini doit être d'au moins 70 centimètres. Cette largeur peut être réduite à 50 centimètres quand les voies adjacentes servent exclusivement au garage du matériel roulant.

Article 4

I. - Sur les embranchements nouveaux indépendants des embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret :

a) Lorsqu'une voie servant à la circulation normale est établie le long d'un mur ou de tout autre obstacle fixe et continu, il doit être ménagé, entre cet obstacle et les parties les plus saillantes du matériel roulant, un intervalle libre d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage, et d'au moins 1 mètre pour une voie de service ;

b) Un intervalle libre, d'au moins 50 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 70 centimètres pour une voie de service, doit être ménagé entre les obstacles isolés tels que piliers des portes, poteaux, etc.

II. - En ce qui concerne les embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, la largeur de l'intervalle libre doit être d'au moins 70 centimètres dans le cas prévu au a du I ci-dessus, et d'au moins 50 centimètres dans le cas prévu au b.

III. - Les dispositions des I et II ci-dessus ne sont pas applicables aux quais de chargement ou de déchargement.

Article 5

Tout dépôt provisoire de matières ou de marchandises quelconques effectué à proximité des voies doit être placé de telle manière qu'il subsiste, entre les parties les plus saillantes du matériel roulant et ce dépôt, un intervalle libre d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 1 mètre pour une voie de service.

Article 6

Tout véhicule stationnant sur une voie à proximité d'un point de croisement ou de raccordement doit être protégé par des signaux si l'intervalle libre entre les saillies extrêmes de ce véhicule et celles de matériel roulant circulant sur l'autre voie est inférieur à 70 centimètres.

Article 7

Sur les embranchements nouveaux indépendants des embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, les leviers des aiguilles doivent être disposés de telle manière que l'intervalle demeurant libre entre la personne chargée de les manoeuvrer et les saillies extrêmes du matériel roulant soit d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 1 mètre pour une voie de service.

Sur les embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, la largeur de l'intervalle libre ci-dessus défini doit être d'au moins 70 centimètres.

Article 8

Pour la détermination des intervalles libres mentionnés aux articles 3, 4, 5, 6 et 7 du présent décret, les distances sont mesurées horizontalement et en tenant compte des chargements placés sur les véhicules.

Article 9

Les tiges des aiguilles, les fils de signaux et tous autres appareils formant saillie sur le sol doivent être protégés par une enveloppe rigide ou peints de telle sorte qu'ils soient parfaitement visibles.

Article 10

Toute machine ou toute rame de wagons circulant la nuit doit porter à l'avant un dispositif lumineux.

Toutefois, pour les opérations de triage ou de mise en place des wagons, cette disposition peut ne pas être respectée sur les voies autres que les voies de circulation dès lors que, dans des conditions normales de visibilité, l'éclairage ambiant respecte les niveaux d'éclairement prescrits par l'article R. 232-7-2 du code du travail et que les zones d'ombre sont éliminées.

Article 11

Un signal d'arrêt ou de ralentissement doit être placé en avant de toutes les parties de voies sur lesquelles la circulation du matériel roulant est interdite ou n'est autorisée qu'à une allure réduite.

Article 12

Sur les voies de circulation, de garage et de triage, la circulation des engins de traction et des wagons bénéficie d'une priorité absolue.

Toutefois, lorsque l'organisation du travail comporte la traversée habituelle des voies, à des heures et en des points déterminés, par des personnels circulant en groupe, en particulier à l'entrée ou à la sortie des ateliers ou magasins, les mesures nécessaires doivent être prises pour que le passage des engins de traction et wagons soit interrompu en ces points au moment utile.

Article 13

Lorsque des engins moteurs, des wagons ou rames de wagons stationnent sur une voie, toutes les dispositions utiles doivent être prises pour les immobiliser afin qu'ils ne puissent se mettre en marche accidentellement.

Article 14

Le chef d'établissement est tenu de respecter et de faire respecter les mesures de sécurité suivantes :

- a) Il est interdit de passer entre les véhicules d'une rame en marche ; le personnel ne peut pénétrer entre les attelages de deux véhicules à accrocher ou à décrocher qu'après avoir obtenu leur arrêt complet ainsi que la mise en contact des tampons ;
- b) Il est interdit d'accoupler des véhicules au moyen d'appareils autres que ceux qui sont spécialement destinés à cet usage ;
- c) Il est interdit de traverser la voie devant un véhicule en mouvement ou à moins de trois mètres du tampon le plus proche d'un véhicule arrêté ;
- d) Il est interdit de monter sur les tampons ou sur les attelages d'un véhicule, même à l'arrêt ;
- e) Aucune machine ne doit être mise en marche avant qu'un avertissement ait été donné par l'agent chargé de sa conduite.

Article 15

La vitesse de marche des véhicules ne peut dépasser 30 kilomètres à l'heure sur les voies de circulation, 20 kilomètres à l'heure sur les voies de garage et de triage, et 6 kilomètres à l'heure sur les voies de service.

Cette vitesse doit toujours être telle que les véhicules puissent être arrêtés dans la partie de la voie libre visible pour l'agent chargé de la conduite.

En outre, lorsque certaines nécessités d'implantation ou de trafic exigent, en permanence, de ne pas dépasser sur tout ou partie des voies une vitesse inférieure à la vitesse maximum ci-dessus prescrite, le personnel doit respecter les indications données à cet effet par un panneau fixe.

La manœuvre de véhicules à bras d'homme ou au moyen de cabestans ou d'engins automoteurs spécialement équipés, autres que les locotracteurs, ne peut être effectuée que sur un sol parfaitement horizontal. La vitesse de déplacement de ces véhicules et engins ne peut dépasser 6 kilomètres à l'heure.

Article 16

Lorsque des travaux doivent être effectués sur les voies ou dans leur voisinage immédiat, la sécurité du personnel affecté à ces tâches doit être assurée soit par la consignation de la ou des voies concernées, soit par la mise en place d'une séparation matérielle entre les zones de travail et de circulation.

En cas d'impossibilité, des dispositions destinées à alerter le personnel de l'approche de véhicule doivent être prises, telles que la désignation d'un annonceur ou la mise en place d'un dispositif d'annonce automatique sûr.

Un arrêté des ministres chargés du travail et de l'agriculture fixe, en tant que de besoin, les caractéristiques auxquelles répond ce dispositif.

Conditions d'exploitation.

Article 17

I. - Les opérations d'exploitation sont confiées à une équipe de manœuvre dont les personnels assurent les fonctions de chef de manœuvre, de conduite d'engin et d'accrochage-déaccrochage.

Les manœuvres ne peuvent être exécutées que dans des conditions de visibilité suffisante.

II. - Afin d'assurer la sécurité du personnel, les manœuvres liées aux conditions normales d'exploitation sont dirigées par un chef de manœuvre, dont les missions sont notamment les suivantes :

- a) Surveiller la position des agents pendant leur intervention sur les véhicules ;
- b) Observer les signaux ;
- c) Alerter ou faire provoquer l'arrêt des véhicules s'il déce le la présence de toute personne ou de tout obstacle imprévu sur la voie.

Lorsque le chef de manœuvre ne dispose plus d'une visibilité suffisante, il doit, tout en conservant la direction des opérations, confier à un pilote les missions définies aux b et c de l'alinéa précédent.

Les liaisons entre le chef de manœuvre et les personnels chargés des manœuvres doivent être assurées en permanence, au besoin par radiophonie.

III. - 1. Lorsque les rames ne sont pas radiocommandées, l'équipe de manœuvre comprend le chef de manœuvre, un conducteur d'engin et un accrocheur.

Toutefois l'équipe peut être réduite à deux personnes, la fonction de chef de manœuvre étant alors assurée par l'accrocheur, dans les cas suivants :

- a) Une liaison radiophonique entre le conducteur d'engin et l'accrocheur permet à ce dernier de commander lui-même les évolutions de la rame ;
- b) Les déplacements de la rame n'ont lieu que sur de courtes distances et ne nécessitent pas d'opérations d'accrochage ou de décrochage ;
- c) La rame dispose d'un attelage automatique.

2. Lorsque les rames sont équipées de moyens de radiocommande appropriés, munis de dispositifs d'arrêt d'urgence, le chef de manœuvre peut assurer lui-même la conduite de l'engin, assisté d'un accrocheur.

Toutefois, sous réserve que le chef de manœuvre soit constamment en liaison avec un poste de contrôle de façon à pouvoir bénéficier d'une intervention rapide en cas d'accident et que le convoi soit radiocommandé depuis le sol, la présence d'un accrocheur n'est pas obligatoire dans les cas suivants :

- a) Les rames disposent d'un attelage automatique ;
- b) Le chef de manœuvre assure lui-même les opérations d'accrochage et de décrochage. Dans ce dernier cas, l'équipement de radiocommande doit être ergonomiquement compatible avec ce type d'opérations et interdire toute fausse manipulation de nature à mettre la rame en mouvement de façon intempestive.

Un arrêté des ministres chargés du travail et de l'agriculture fixe, en tant que de besoin, les caractéristiques auxquelles répond cet équipement.

IV. - Le chef de manœuvre ou le pilote doit se tenir à un emplacement qui lui assure une visibilité suffisante de la voie et des signaux.

Cet emplacement, qui doit être compatible avec la sécurité de ce personnel, peut être situé :

- a) Soit au sol, en un lieu permettant une observation directe de la voie ;
- b) Soit sur le convoi, en tête du premier véhicule.

En cas d'impossibilité de se placer en tête du premier véhicule, le chef de manœuvre ou le pilote doit :

- a) Se trouver sur l'un des quatre premiers véhicules lorsque le convoi se déplace sur les voies de circulation, de garage ou de triage ;
- b) Précéder le convoi lorsque celui-ci se déplace sur des voies de service afin de pouvoir l'arrêter ou le faire arrêter avant toute personne ou tout obstacle pouvant se trouver sur la partie de voie à parcourir ou dans ses abords immédiats.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Article 18

Le tri des wagons par manœuvres au lancer ou sur des faisceaux spécialisés doit être réalisé dans les conditions suivantes :

1. Le personnel participant aux opérations de tri doit être averti du début de la mise en mouvement des véhicules, notamment par des dispositifs sonores ou lumineux qui, en cas de fonctionnement défectueux, lui signalent leur défaillance ;
2. Le ralentissement et l'arrêt des wagons sont obtenus :
 - a) Soit par un dispositif commandé à distance tel qu'un frein de voie ;
 - b) Soit par un sabot d'enrayage préalablement placé à distance convenable du point à protéger ;
 - c) Soit par un agent, muni d'un sabot d'enrayage, qui doit se tenir à un emplacement lui permettant de procéder à ces opérations en sécurité.
3. L'accès à une zone de triage doit être interdit, durant les opérations effectives de tri, à toute personne étrangère à cette activité.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Article 19

Les dispositions des articles 11 et 18 ne sont pas applicables aux parties de voies placées à l'intérieur des ateliers, magasins ou bâtiments quelconques.

Le règlement intérieur ou les consignes de sécurité fixent les mesures particulières de protection applicables à ces parties de voies.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Désignation et formation du personnel.

Article 20

Modifié par Décret n° 97-503 du 21 mai 1997 - art. 52

L'employeur ne peut affecter aux fonctions de chef de manœuvre, de conducteur d'engin, d'accrocheur et de pilote que du personnel qu'il a désigné à cet effet et qui a satisfait à une formation principalement pratique.

La durée de formation des personnels prévue au premier alinéa est comprise entre deux et cinq jours. Cette formation donne lieu à un contrôle de capacité à l'issue du stage.

Une actualisation des connaissances doit être assurée par un formateur répondant aux exigences du premier alinéa, en liaison avec le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou, à défaut, avec les délégués du personnel. La périodicité de cette actualisation, qui peut varier selon les catégories d'établissements définies en fonction des matériels utilisés, est déterminée par l'arrêté prévu à l'article 21.

Le chef d'établissement doit tenir la liste et les attestations de stage des personnes désignées à la disposition de l'inspecteur du travail ou du fonctionnaire qui en exerce les attributions, des agents des services de prévention des organismes compétents de la sécurité sociale ainsi que du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, ou, à défaut, des délégués du personnel.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Article 21

Modifié par Décret n° 97-503 du 21 mai 1997 - art. 52

Un arrêté des ministres chargés du travail et de l'agriculture fixe le contenu des formations des personnels, les modalités de contrôle de capacité, les indications à faire figurer sur l'attestation correspondante.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Titre 3 : Dispositions particulières

Voies ferrées électrifiées.

Article 22

Lorsque les voies ferrées sont électrifiées, les caténaires doivent être considérées comme étant toujours sous tension.

Les prescriptions suivantes doivent être observées :

- a) Un gabarit matérialisant la hauteur limite autorisée pour éviter tout risque électrique doit être implanté de part et d'autre de toute traversée de voie aménagée ;
- b) Il est interdit de monter sur le toit des véhicules ou sur leur chargement, afin de prévenir tout risque de contact avec les caténaires ;
- c) Lorsque des travaux doivent être effectués à proximité des caténaires, il doit être procédé, au préalable, soit à leur mise hors tension, soit en cas d'impossibilité, à la mise en place d'un dispositif faisant obstacle à tout contact avec celles-ci ;
- d) Des mesures doivent être prises pour informer le personnel sur les risques spécifiques au courant électrique, en fonction de la réglementation en vigueur.

Voies exploitées à l'aide de matériel roulant non équipé de moyens de freinage autonome.

Article 23

Lorsque des manœuvres sont effectuées au cabestan, le chef d'établissement est tenu de veiller à ce que :

- a) Aucune personne ne se trouve placée entre le cabestan et le véhicule en mouvement ;
- b) Aucun obstacle ne gêne le passage de la chaîne ou du câble de traction ;
- c) L'accrochage et le décrochage de la chaîne ou du câble ne soient effectués que lorsque le véhicule est arrêté ;
- d) Le cabestan ne soit mis en mouvement qu'après concertation entre l'agent chargé de sa manœuvre et l'agent préposé à la manœuvre de la chaîne ou du câble.

Article 24

Lorsque la zone de manœuvre du matériel roulant n'est pas rendue inaccessible au personnel par une séparation matérielle, le chef de manœuvre doit avoir une visibilité

suffisante des opérations effectuées pour arrêter ou faire arrêter les véhicules en cas de nécessité. S'il n'a pas une visibilité suffisante, il doit désigner un agent chargé de provoquer au besoin cet arrêt ou d'alerter toute personne en danger pour qu'elle se mette en dehors des limites du gabarit de libre passage.

Titre 4 : Dispositions finales.

Article 25

L'obligation de formation initiale instituée par l'article 20 n'est applicable qu'au personnel embauché ou affecté à l'une des fonctions citées par cet article après la date d'entrée en vigueur du présent décret.

L'actualisation des connaissances du personnel embauché ou affecté antérieurement à la date d'entrée en vigueur du présent décret devra être achevée dans des délais et conditions fixés par l'arrêté prévu à l'article 21.

Article 26

Le décret du 4 décembre 1915 modifié, portant règlement d'administration publique en ce qui concerne les mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs sur les voies ferrées des établissements, est abrogé.

Article 27

Le présent décret entrera en vigueur le premier jour du treizième mois suivant sa publication.

Article 28

Le ministre de l'agriculture et de la forêt et le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ÉDITH CRESSON Par le Premier ministre :

Le ministre du travail, de l'emploi
et de la formation professionnelle,

MARTINE AUBRY

Le ministre de l'agriculture et de la forêt,

LOUIS MERMAZ