

Article 17 du décret n°92-352 du 1er avril 1992 relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées

Date de mise à jour : 11 Octobre 2023

Notre analyse

Cet article traite des opérations d'exploitation assurées par le chef de manœuvre, de conduite d'engin et d'accrochage-décrochage.

Article 17 du décret n°92-352 du 1er avril 1992 relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées

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-décrochage.

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 décèle 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 radio-commandées, 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 radio-commande 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 radio-commandé 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 radio-commande 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 :



Les entreprises de travaux
de voies ferrées s'engagent
en faveur de la sécurité

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Etude de la sinistralité liée
à l'utilisation des pelles rail-
route sur les chantiers de
voies ferrées

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)