



RAPPORT D'ACTIVITÉ

ANNÉE 2005



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

RAPPORT D'ACTIVITÉ

ANNÉE 2005

Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)
Tour Pascal B
92055 La Défense Cedex
Tél : 33 (0)1 40 81 21 83 – Fax : 33 (0)1 40 81 21 50
email : Cgpc.Beatt@equipement.gouv.fr
Web : <http://www.bea-tt.equipement.gouv.fr>

Le BEA-TT, acteur de la sécurité des transports terrestres

Pourquoi des enquêtes techniques sur les accidents ?

Les accidents de transport, avec leur coût humain et leur caractère parfois spectaculaire ou dramatique, nous rappellent que les hommes, les matériels et les organisations restent faillibles malgré les progrès accomplis en matière de sécurité.

Les accidents ou incidents graves ou complexes appellent une démarche préventive spécifique, sous la forme d'une enquête technique visant à déterminer les circonstances et causes de l'évènement, puis à dégager dès que possible les recommandations préventives utiles afin d'en éviter le renouvellement.

Cette enquête technique doit rester bien distincte de l'enquête judiciaire, dont les objectifs (recherche de responsabilités) et les contraintes (notamment de délai) ne sont pas les mêmes.

Pour mener leur travail efficacement, les enquêteurs techniques doivent pouvoir accéder à l'ensemble des éléments, témoignages et informations utiles, même couverts par le secret de l'instruction ou le secret professionnel ; il est pour cela nécessaire que ces prérogatives soient fixées par la loi.

Enfin la nécessité de mobiliser rapidement des enquêteurs hautement qualifiés et indépendants, de conserver la mémoire et de valoriser les enseignements tirés, conduit à confier ces enquêtes à un organisme permanent spécialisé.

Les principales étapes de la mise en place du BEA-TT

En France, les premiers organismes d'enquêtes techniques ont été créés dans les domaines aérien (BEA en 1946 pour l'aviation civile) et maritime (BEAmer en 1997).

Concernant les transports terrestres, aucune structure équivalente n'avait été mise en place jusqu'en 2004. En cas d'accident grave, tel celui de la gare de Lyon en 1988 (56 morts) ou du tunnel du Mont Blanc en 1999 (39 morts), le ministre chargé des Transports constituait une commission d'enquête « ad hoc » en s'appuyant sur le Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC).

A la lumière de l'expérience acquise par celui-ci, il est apparu nécessaire de mettre en place, pour les transports terrestres, un organisme similaire à ceux des modes aérien et maritime, avec un statut législatif adapté.

C'est la loi du 3 janvier 2002¹, consécutive au dramatique incendie du Mont Blanc, qui a donné cette base législative aux enquêtes techniques dans le domaine des transports terrestres. Elle prévoit que celles-ci seront réalisées par un organisme permanent spécialisé, qui pourra bénéficier d'un droit d'accès à tous les éléments utiles à l'enquête, même couverts par le secret de l'instruction judiciaire, le secret médical ou le secret professionnel.

¹ Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative notamment à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes après accident de transport

La loi réaffirme aussi les principes d'indépendance des enquêteurs et de publicité du rapport final.

La décision d'enquête revient au ministre chargé des transports (cependant cette disposition doit être modifiée en 2006, lors de la transposition de la directive 2004/49).

Le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004, publié en application de cette loi, a créé officiellement le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre), service à compétence nationale placé auprès du vice-président du CGPC, et en a défini les missions ainsi que les conditions de fonctionnement.

Missions et modes d'intervention

La mission principale du BEA-TT est de réaliser les enquêtes techniques décidées par le ministre chargé des transports. Cependant il a également vocation à favoriser la diffusion des connaissances et enseignements issus du retour d'expérience sur les accidents, et peut engager des études ou recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Son champ d'intervention couvre à la fois les transports ferroviaires, les modes guidés urbains (métro, tramway), les remontées mécaniques, les transports routiers (notamment les poids lourds et les transports publics de voyageurs par car ou autobus), ainsi que les voies navigables, chacun de ces secteurs ayant sa propre réglementation et sa propre logique économique, technique, professionnelle voire culturelle.

Chaque enquête doit examiner l'évènement à traiter sous de multiples aspects, qu'il s'agisse de l'infrastructure, de l'exploitation, du matériel roulant, de la formation des personnels, des aspects médicaux, de la réglementation, etc.

Cette diversité des investigations à mener conduit le BEA-TT à faire appel, en tant que de besoin, à des enquêteurs temporaires et à des experts. Il peut également s'appuyer, pour mener à bien ses missions, sur l'ensemble des services de l'Etat compétents dans son domaine.

A l'issue des enquêtes ou études effectuées, le BEA-TT rend publics ses rapports sur son site Internet: www.bea-tt.equipement.gouv.fr.

Les recommandations de sécurité qu'il établit sont adressées aux destinataires concernés, qui lui font connaître les suites qu'ils entendent leur donner. Le BEA-TT peut rendre publiques ses recommandations avec les réponses des destinataires, mais il n'est pas chargé de suivre ou de contrôler leur mise en oeuvre effective.

SOMMAIRE

1- Le BEA-TT en 2005.....	7
2- Les enquêtes techniques réalisées en 2005.....	9
2.1- Enquêtes réalisées.....	9
2.2- Enquêtes engagées.....	9
3- Les principaux enseignements des enquêtes réalisées.....	11
3.1- Les causes et facteurs.....	11
3.2- Les recommandations émises et les suites données.....	12
4- Études et retour d'expérience.....	15
4.1- Base de données des évènements signalés.....	15
4.2- Étude sur les accidents graves de poids lourds et autocars.....	16
4.3- Étude sur les incendies spontanés d'autocars.....	17
ANNEXES.....	19
Annexe 2 : Liste des enquêtes engagées entre 2002 et 2005.....	31
Annexe 3 : les textes institutionnels du BEA-TT.....	33

1- Le BEA-TT en 2005

L'année 2005 constitue la première année pleine d'activité du BEA-TT, qui a été créé par décret du 26 janvier 2004.

L'équipe du BEA-TT en place au début de l'année 2005, soit 9 agents, a quitté en février ses précédents locaux de la rue Monge pour s'installer à La Défense, tour Pascal B, ainsi que le BEAmer.

Sa priorité a été de poursuivre la réalisation des enquêtes techniques, selon les procédures prévues par leur réglementation. Dix rapports ont été produits en 2005, et neuf enquêtes nouvelles ont été engagées.

Compte-tenu des effectifs propres très modestes du BEA-TT, il a été fréquemment amené à rechercher à l'extérieur certaines compétences ou capacités d'expertises nécessaires aux enquêtes. Les ressources du ministère, et notamment celles du réseau scientifique et technique et celles du CGPC, ont été largement mobilisées ; elles ont apporté une contribution très utile et appréciée aux travaux du BEA-TT.

Par ailleurs, les enquêtes ont largement bénéficié des apports fournis par les autres services de l'Etat amenés à travailler sur les événements étudiés, qu'il s'agisse de services de contrôle (DRE, DDE) ou de l'Inspection Générale du Travail des Transports.

L'année 2005 a également permis de poursuivre la mise en oeuvre sur le terrain des contacts avec les autorités judiciaires dans les conditions prévues par la loi du 3 janvier 2002, pour permettre aux enquêteurs du BEA-TT d'accéder aux éléments des enquêtes ou informations judiciaires. Il convient de signaler le bon climat dans lequel ont pu être établies ces relations, qui devraient ainsi devenir habituelles et rapides.

Le cadre réglementaire des enquêtes techniques, essentiellement constitué pour les transports terrestres par la loi du 3 janvier 2002 et le décret du 26 janvier 2004, n'a pas évolué en 2005. Il devrait encore être complété pour parvenir à une pleine efficacité, dans des domaines tels que le signalement d'accidents ou le suivi des recommandations. Cette évolution est d'ailleurs déjà engagée dans le domaine ferroviaire, du fait de la directive européenne 2004/49 CE sur la sécurité ferroviaire, dont la transposition en droit français devrait être achevée en 2006.

Dès l'année 2005, une coopération a été engagée entre les organismes européens chargés des enquêtes ferroviaires, avec l'appui de l'Agence Ferroviaire Européenne, afin d'améliorer les méthodes et pratiques actuelles. De même, les contacts réguliers établis entre le BEA-TT, le BEA (aviation civile) et le BEAmer ont permis à ces organismes de bénéficier mutuellement de leurs expériences.

Les enquêtes réalisées à ce jour mettent par ailleurs en évidence l'importance des aspects internationaux, qui auraient pu dans près d'un quart des cas justifier une coopération avec un organisme homologue étranger (qui souvent n'existe pas ou pas encore). La directive sécurité ferroviaire prévoit le développement de cette coopération entre organismes d'enquêtes. Ainsi le BEA-TT a en 2005 préparé avec son homologue britannique (RAIB) un protocole de coopération pour le tunnel transmanche, dans le cadre des dispositions prévues par la Commission Intergouvernementale de cet ouvrage.

Enfin, le BEA-TT a pu en 2005 préparer et mettre en place son site Web (www.bea-tt.equipement.gouv.fr). C'est sur ce site que le BEA-TT publie ses rapports d'enquêtes, ses rapports annuels, et les autres documents que la réglementation prévoit de rendre publics (tels que les réponses des destinataires de recommandations). Ce site propose également aux internautes une inscription à la liste de diffusion des rapports, pour être informé de toute nouvelle publication.

L'expérience que commence ainsi à acquérir le BEA-TT devrait lui permettre, avec tous les partenaires associés au travail d'enquête et de retour d'expérience, de développer ses capacités d'intervention, son indépendance et son professionnalisme, au service des objectifs de sécurité fixés par le ministre des Transports.

2- Les enquêtes techniques réalisées en 2005

2.1- Enquêtes réalisées

Dix enquêtes ont été achevées en 2005 avec la publication du rapport et des recommandations du BEA-TT. Elles ont porté sur :

- un accident ferroviaire (collision de Longueville)
- un accident de tramway (sur une section exploitée comme un métro) à Rouen
- un accident de « tapis roulant neige » à Val Cenis
- trois accidents de navigation fluviale à la Voulte, Nogent sur Seine, et Blénod les Pont à Mousson
- quatre accidents routiers dont trois accidents d'autocars (à Ligugé sur la RN10, à Lugos sur l'autoroute A63, et à Saint-Martin d'Estréaux sur la RN 7) ainsi qu'une collision de PL avec explosion d'une citerne de GPL à Nivillac sur la RN165.

Ces accidents ont fait 25 victimes décédées, dont 21 dans deux autocars.

On trouvera en annexe un résumé synthétique de ces rapports.

Les rapports rendus publics sont accessibles sur le site Internet du BEA-TT à l'adresse suivante :

www.bea-tt.equipement.gouv.fr

Ils sont également repris sur le site Internet du ministère des Transports :

www.equipement.gouv.fr

2.2- Enquêtes engagées

Neuf enquêtes ont été engagées en 2005. Elles portent à 27 le nombre des enquêtes engagées par le BEA-TT, ou par l'équipe de préfiguration, depuis la parution de la loi du 3 janvier 2002 définissant le statut législatif de ces enquêtes techniques.

Ces 27 enquêtes, dont la liste est donnée en annexe, couvrent les 5 modes de transport situés dans le champ d'intervention du BEA-TT :

- 10 accidents ferroviaires, dont 3 survenus à des passages à niveau (et ayant donc un caractère mixte ferroviaire et routier)
- 3 accidents de transports guidés
- 1 accident de remontées mécaniques (tapis roulant neige)
- 4 accidents de voie navigable
- 9 accidents routiers.

L'activité du BEA-TT s'est donc à peu près répartie en trois tiers (un tiers ferroviaire, un tiers routier, et un tiers pour les modes guidés ou fluviaux).

3- Les principaux enseignements des enquêtes réalisées

3.1- Les causes et facteurs

Les causes et facteurs d'accident mis en évidence dans les rapports produits en 2005 peuvent être regroupés, au moins pour les causes immédiates, selon les grandes catégories classiquement utilisées.

Cet exercice doit être interprété avec prudence, les 10 cas étudiés ne pouvant évidemment pas être considérés comme statistiquement représentatifs.

Les facteurs liés à la conduite constituent la cause immédiate de l'accident dans au moins 4 cas (action inappropriée d'un conducteur de train en dérive, hypovigilance d'un conducteur de tram, vitesse excessive et manoeuvre dangereuse d'un conducteur de car, perte de contrôle d'un autre autocar dans un giratoire). Il est également plausible ou possible qu'ils aient joué ce rôle dans 2 autres cas (accident fluvial au franchissement d'un pont, perte de contrôle d'un poids-lourd).

Des facteurs multiples et variés ont pu contribuer à ces erreurs: aptitude et suivi médical des conducteurs, fatigue ou temps de conduite excessifs, âge, formation, management de la sécurité par l'entreprise, organisation du retour d'expérience.

Des facteurs liés aux véhicules ou matériels de transport constituent également des causes directes de l'accident dans six des dix enquêtes présentées. Ils concernent une panne latente de la commande de freinage d'un train, la remise en service d'un tapis roulant non sécurisé, l'incendie spontané d'un groupe électrogène de bateau, un tirant d'air fluvial excessif, l'éclatement d'un pneu de fourgon dégonflé, la surcharge d'une remorque dépourvue de frein.

Par ailleurs des facteurs liés au matériel peuvent aussi aggraver les conséquences d'un accident: on doit ainsi souligner que le bilan très lourd de deux des trois accidents d'autocar étudiés est lié à l'absence de ceintures de sécurité, et à l'éjection de certains voyageurs qui a ainsi été rendue possible.

Enfin, **des facteurs liés à l'infrastructure** n'ont pas été mis en évidence comme cause directe des accidents enquêtés ; ils ont cependant pu contribuer à l'accident ou en aggraver les conséquences dans deux cas (lisibilité médiocre d'un giratoire routier, capotages agressifs pour la navigation sur les piles d'un pont ferroviaire).

Au-delà de ce premier classement selon les causes directes d'accident retracées ci-dessus, les enquêtes effectuées ont mis en évidence le nombre, la variété, et souvent l'intrication des facteurs sous-jacents de tous ordres qui y interviennent. Leur identification, et la mise en évidence des enseignements préventifs qui peuvent en être dégagés, constituent l'essentiel du travail de

formulation des recommandations présentées ci-après.

Le facteur humain est très fréquemment présent sous diverses formes, non seulement dans des erreurs de conduite, mais également dans des cas de non-conformité du véhicule ou des installations. Des facteurs organisationnels, parfois inattendus, ont ainsi été mis en lumière pour les trois accidents impliquant des autocars (entreprise non autorisée pour des transports internationaux, transport artisanal clandestin de voyageurs, conducteur non déclaré, infractionnisme habituel ...).

3.2- Les recommandations émises et les suites données

A la suite de ces dix enquêtes, 59 recommandations ont été formulées et adressées chacune à un destinataire. Certaines d'entre elles ayant été adressées avec le même libellé à plusieurs destinataires concernés, cela correspond à 43 recommandations distinctes.

On trouvera en annexe, dans la présentation résumée des enquêtes, un rappel synthétique des recommandations émises dans chaque cas.

Les destinataires

Les 59 recommandations adressées se répartissent comme suit par catégorie de destinataires :

- 15 à l'exploitant (ferroviaire, urbain ou fluvial) ;
- 18 au gestionnaire d'infrastructure ou à l'autorité organisatrice des transports ;
- 22 aux autorités de réglementation ou de contrôle (directions d'administration centrale) ;
- 3 aux autres services de contrôle ;
- 1 à d'autres destinataires (services de secours).

Objet des mesures recommandées

Par nature de mesure recommandée, les 43 recommandations distinctes se répartissent comme suit (en prenant garde à leur importance très variable) :

- 10 concernent les véhicules, matériels roulants ou bateaux ; 7 sont liés à l'amélioration de la réglementation et 3 proposent des modifications spécifiques des matériels concernés ;
- 5 concernent la réglementation de l'exploitation (des voies navigables en l'occurrence) ;
- 12 concernent l'infrastructure ; elles portent pour la plupart sur des aménagements localisés, ou pour 4 d'entre elles sur la réglementation ;
- 11 concernent la formation professionnelle des agents ou l'organisation du travail ;
- 5 concernent l'organisation des contrôles.

Les suites données ou prévues par les destinataires

Le décret du 26 janvier 2004 précise que les destinataires des recommandations font connaître au directeur du BEATT, dans un délai en principe fixé à 90 jours, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en oeuvre : cette réponse est normalement rendue publique comme les recommandations elles-mêmes.

Sur les 59 recommandations adressées aux destinataires, 46 concernent des événements postérieurs au décret précité et appelaient donc une réponse de la part des destinataires. Les réponses reçues, et normalement publiées sur le site Internet du BEA-TT, concernent 37 recommandations :

- dans 35 cas, la recommandation est acceptée et sa mise en oeuvre confirmée, avec parfois une condition de délai ;
- dans 1 cas, le destinataire ne s'estime pas compétent ;
- dans 1 cas, la recommandation n'est pas jugée opportune compte tenu de son coût.

Enfin, 9 recommandations sont restées sans réponse.

Il convient de rappeler que le BEA-TT n'a pas d'autorité pour contrôler ultérieurement les suites réellement données aux recommandations émises.

Dans le domaine ferroviaire, la directive 2004/49 sur la sécurité ferroviaire prévoit que ce rôle reviendra à l'avenir à l'autorité nationale de sécurité (EPSF) qui en informera le BEA-TT. Pour les autres modes de transport terrestre, le BEA-TT reste prêt à examiner, avec les directions centrales concernées, comment un tel suivi pourrait être effectué.

4- Études et retour d'expérience

A côté de sa mission première de réalisation des enquêtes techniques, le BEA-TT a également vocation à réaliser des études sur le retour d'expérience et l'accidentologie. Il a ainsi développé en 2005 une base de données sur les accidents routiers signalés, et réalisé deux études sur les accidents et incendies de PL ou d'autocars.

4.1- Base de données des événements signalés

Signalement des accidents et incidents

Pour suivre les événements liés à la sécurité, le BEA-TT reçoit des informations de deux types :

- d'une part, les signalements d'accidents qui lui sont directement adressés par les gestionnaires et opérateurs concernés ;
- d'autre part, les bulletins quotidiens établis et diffusés par les grands opérateurs, services de secours, ou service de gestion de crise.

Les signalements directs ne couvrent qu'une partie des opérateurs concernés. En 2005, les procédures correspondantes sont établies avec la SNCF et la RATP ainsi qu'avec la gendarmerie et la police pour les accidents de transport public ou de matières dangereuses. Il reste à les étendre aux autres réseaux de transport visés dans le décret de création du BEA-TT et notamment les transports urbains de province.

Les bulletins quotidiens proviennent actuellement de quatre sources :

- le Centre National d'Information Routière : relevé quotidien
- la SNCF : relevé quotidien du Centre National des Opérations (CNO)
- du ministère de l'Intérieur (Protection Civile - COGIC)
- du ministère des Transports (bulletin du CMVOA et revue de presse du SIC).

Sur la base de ces informations, éventuellement complétées par une enquête de qualification, le BEA-TT sélectionne celles pour lesquelles une enquête technique apparaît proposable.

Base de données sur les accidents signalés

En sus des accidents donnant lieu à enquête technique, un certain nombre des événements recensés à travers la veille méritent d'être décrits et mémorisés. Lorsqu'ils appartiennent à des catégories particulièrement susceptibles de justifier des enquêtes techniques, ils peuvent en effet éclairer le contexte et les scénarios possibles de tels accidents, alimenter le retour d'expérience du BEA-TT et orienter les décisions d'engagement des enquêtes techniques.

En 2005, la première base de données mise en place concerne les 2083 accidents de la route signalés au BEA-TT principalement par le CNIR, qui ont fait 697 tués. Elle s'attache notamment à certaines catégories impliqués (transports publics de voyageurs, poids lourds, marchandises dangereuses...) et à certains types d'accidents.

On trouvera ci-dessous le tableau de ces accidents signalés au BEA-TT, qui couvrent environ 15 % des victimes d'accident de la route.

		Type de transport principal impliqué					Total
		TC ² (> 9 pers.)	TRM ³ avec MD ⁴	TRM hors MD	Voit. Partic.	Autre type	
Nombre	Accidents	154	113	949	840	27	2083
	Tués	46	14	206	416	15	697
	Accidents mortels	33	10	154	277	11	485
%	Accidents	7,4%	5,4%	45,6%	40,3%	1,3%	100%
	Tués	6,6%	2,0%	29,6%	59,7%	2,2%	100%
	Accidents mortels	6,8%	2,1%	31,8%	57,1%	2,3%	100%

Nota : rattachement au type de transport selon la hiérarchie suivante : TC, TRM (MD), TRM, VP et autre.

Parmi ces accidents, l'occurrence de certaines circonstances spécifiques peut être analysée. Ainsi 278 des 1805 accidents signalés sont associés à une prise à contresens, un franchissement de séparateur central (TPC), une situation en passage à niveau, ou ont été suivis d'un incendie.

		Type de transport principal impliqué					Total
		TC (> 9 pers.)	TRM avec MD	TRM hors MD	Voit. Partic.	Autre type	
Contresens	Accidents			5	14		19
	Tués			6	15		21
	Accidents mortels			2	10		12
Franchissement de TPC	Accidents	1		20	7		28
	Tués			9	4		13
	Accidents mortels			4	3		7
Incendie	Accidents	22	13	81	67		183
	Tués		5	8	17		30
	Accidents mortels		2	6	10		18
Passage à niveau	Accidents		1	5	36	6	48
	Tués				14	6	20
	Accidents mortels				12	5	17

Pour les autres modes de transport terrestre, il est prévu de constituer des bases de données similaires, ou d'utiliser des bases déjà constituées (cas de la navigation fluviale).

4.2- Étude sur les accidents graves de poids lourds et autocars

Dans le contexte d'accidentologie de masse du mode routier, il est nécessaire au BEA-TT de mieux connaître la typologie précise des accidents les plus graves afin de pouvoir sélectionner ceux devant faire l'objet d'une enquête technique, et d'améliorer le retour d'expérience sur ce mode.

Les carambolages parfois aggravés par des incendies de véhicules tels que ceux de Beaune (1982), Mirambeau (1993) ou Coulombiers (2002), les collisions multiples impliquant des véhicules lourds ou des transports publics de voyageurs, appellent une attention particulière.

² Transport en commun

³ Transport routier de marchandises

⁴ Matières dangereuses

Le BEA-TT a ainsi réalisé en 2005 une étude sur les accidents corporels impliquant, en 2003, plusieurs véhicules dont un PL ou autocar (323 cas).

L'étude, confiée au CEESAR et à LIGERON, a permis de mieux connaître les circonstances et causes directes de tels accidents.

Elle confirme la gravité particulière de ces accidents (14,6 tués pour 10 accidents), leur localisation habituelle en rase campagne (hors intersection) et notamment sur autoroute pour les plus graves, le taux de responsabilité un peu plus élevé pour les conducteurs de PL que pour les autres véhicules impliqués, la fréquence des cas de « rattrapage » dans une circulation en file.

Il est également apparu que la fréquence des incendies accompagnant les collisions multiples reste faible (4 cas sur les 268 procédures judiciaires effectivement recueillies et étudiées).

4.3- Étude sur les incendies spontanés d'autocars

Un suivi particulier des incendies d'autocars survenant en circulation a été effectué par le BEA-TT, avec le concours du CNIR et des forces de l'ordre, du 1^{er} janvier 2004 au 30 juin 2005.

Durant ces 18 mois, 34 incendies « spontanés » d'autocars transportant environ 700 passagers, heureusement sans faire de victime, ont fait l'objet de remontées sommaires d'informations. Ces dernières montrent que ces événements sont relativement fréquents, et concernent des véhicules de tout type et âge ; cependant on peut noter que les trois quarts des incendies ont leur origine dans le moteur, et dans 12 cas ils se produisent à l'occasion de trajets comportant de fortes montées

Ces constats, outre qu'ils confirment la nécessité des exercices d'évacuation pratiqués en transport scolaire, suscitent des interrogations sur la fiabilité des systèmes pratiqués de détection d'incendie et ont conduit à suggérer à la DSCR de mener une étude sur les dispositifs de détection d'incendie couplés avec un système d'extinction automatique des feux de moteur.

ANNEXES

- Annexe 1 : Résumé synthétique des enquêtes publiées en 2005
- Annexe 2 : Liste des enquêtes techniques engagées entre 2002 et 2005
- Annexe 3 : Les textes institutionnels du BEA-TT

Annexe 1 : Résumé synthétique des enquêtes publiées en 2005

Les rapports publiés en 2005 portent sur les événements suivants :

Mode ⁵	Accident ou incident enquêté	Date	Nb de tués
R	Collision de citerne GPL à Nivillac (56)	18.11.2003	2
VN	Accident fluvial à La Voulte	18.01.2004	1
RM	Trottoir roulant neige à Val Cenis (73)	15.02.2004	1
R	Accident d'autocar à Ligugé (86)	22.06.2004	11
VN	Incendie du « Santana » à Blénod lès Pont à Mousson (55)	28.07.2004	0
VN	Choc du « Foehn » contre un pont à Nogent sur Seine (10)	26.08.2004	0
R	Carambolage sur l'A63 à Lugos (33)	29.08.2004	10
TG	Collision de tramways à Rouen (76)	30.08.2004	0
R	Accident d'autocar à Saint Martin d'Estréaux (42)	15.01.2005	0
F	Dérive de train à Longueville (77)	16.02.2005	0

⁵ F=Ferroviaire ; R=Route ; TG=Transport Guidé ; VN=Voie Navigable ; RM=Remontée Mécanique

Accident routier impliquant une citerne GPL survenu à Nivillac (56) le 18 novembre 2003



Le 18 novembre 2003, un ensemble frigorifique circulant sur la RN 165 dans le Morbihan dérive vers l'accotement droit puis traverse le terre-plein central de la quatre voies et percute un camion citerne de GPL arrivant en sens inverse.

La collision provoque le décès des deux conducteurs et l'embrasement de leurs véhicules. Après environ 20 minutes la citerne de GPL, partiellement remplie, fait explosion (BLEVE) occasionnant 13 blessés.

L'enquête technique, qui a nécessité une expertise approfondie de la citerne, permet d'attribuer la cause première de l'accident à une probable hypovigilance du conducteur de l'ensemble frigorifique. Aucune anomalie concernant l'application des réglementations relatives au transport de matières dangereuses n'a été constatée.

Trois recommandations portant sur l'équipement des véhicules industriels pour alerter leurs conducteurs sur une dérive du véhicule, l'amélioration de la tenue au feu des citernes de transport d'hydrocarbures et celle de la signalétique des transports de matières dangereuses, ont été émises.

Accident fluvial survenu à La Voulte le 18 janvier 2004



a été accidenté sur le Rhône à la hauteur du pont ferroviaire de la Voulte sur Rhône (07).

Lors du passage sous le pont ferroviaire, le convoi s'est trouvé ralenti et n'a pu le franchir complètement. A la suite de cette immobilisation, le convoi, en position biaisée, est entré en contact avec la rive et une pile ; les bréslages se sont rompus et le pousseur a coulé, tandis que les deux barges se sont retrouvées accolées « en portefeuille » et appuyées sur deux piles du pont.

Cet accident a fait une victime, un matelot de l'équipage étant tombé à l'eau sans pouvoir être secouru.

La navigation sur le Rhône et la circulation des trains sur le pont ont été interrompues pendant une semaine, jusqu'à l'enlèvement des barges. La double coque de la barge de benzène a évité une pollution du Rhône par le benzène, qui aurait pu être très grave.

La cause directe du ralentissement n'a pu être identifiée précisément. L'hypothèse d'un contact avec un haut fond présent dans le chenal n'apparaît pas plausible à moins d'une évolution importante des fonds du Rhône entre l'accident et le levé bathymétrique de mars 2004. Celle d'une mauvaise présentation du convoi au franchissement du pont est contredite par les témoignages recueillis, mais ne peut-être écartée. Une défaillance des moteurs ou une interférence des hélices avec un corps étranger n'ont pas pu être vérifiées.

Cinq recommandations ont été formulées à l'issue de l'enquête :

- l'étude d'une réglementation limitant, dans certaines circonstances, la navigation des convois chargés de matières dangereuses ;
- le suivi des bateaux assurant des transports de matières dangereuses dans le cadre de la police de la navigation ;
- le rappel des consignes de sécurité et l'aménagement de dispositifs de sécurité sur les bateaux ;
- la modification des piles du pont ferroviaire dont les capotages agressifs ont déchiré la coque externe de la barge de benzène
- l'étude des facteurs de risque présentés par les ponts sur le Rhône pour la navigation.

Accident survenu sur le « tapis roulant neige » de Val Cenis (Savoie) le 14 février 2004



Une fillette emprunte, en gardant ses skis à la main, un tapis des neiges de 120 m de longueur en direction des remontées mécaniques de la station. En extrémité de tapis, son pied droit est happé dans l'ouverture de la trappe d'arrivée du tapis et son corps est attiré dans cette ouverture par la course du tapis. Malgré les soins prodigués rapidement à l'enfant par les secours, celle-ci est étouffée et ne peut être réanimée.

Les sécurités d'arrivée du tapis sont restées inefficaces du fait de leur désactivation depuis une opération d'entretien réalisée deux heures auparavant. Ce tapis, récemment installé, a été mis en service alors que son montage est incomplet (cellules, capots, chauffage) et son fonctionnement s'est révélé non fiable.

Les mesures préventives à engager doivent concerner la conception, la construction et la mise en oeuvre, l'exploitation, la formation du personnel et enfin le cadre réglementaire applicable aux tapis roulants.

Au plan réglementaire, ces tapis roulants ne sont ni des « remontées mécaniques », ni des « transports publics guidés ». Ce type d'appareil doit faire l'objet d'un contrôle par les services de l'Etat, identique à celui qui est opéré pour les remontées mécaniques ; c'est ce que prescrit maintenant la loi n° 2004-1343 du 09 décembre 2004.

Accident d'autocar survenu à Ligugé (86) le 22 juin 2004



Le 22 juin 2004, un accident d'autocar s'est produit à Ligugé (86) sur la route nationale n° 10 au sud de Poitiers.

Il a impliqué un autocar avec remorque exploité par une société marocaine, et a causé 11 tués et 40 blessés dont 9 graves.

Sous un fort orage, après une tentative de dépassement d'un poids-lourd, l'autocar échappe au contrôle de son conducteur, quitte la chaussée sur sa droite, escalade un talus et se retourne sur le toit qui s'enfonce partiellement.

L'enquête technique a montré que la vitesse pratiquée était voisine de 110 km/h, donc excessive par rapport à la vitesse autorisée de 90 km/h pour les autocars, réduite lors de l'accident à 80 km/h du fait de la pluie.

Par ailleurs la remorque de l'autocar était surchargée et dépourvue du freinage réglementaire. L'autocar n'était pas équipé de limiteur de vitesse ni de ceintures de sécurité (mais ces équipements n'étaient pas obligatoires dans le cas présent).

L'entreprise n'était pas autorisée à effectuer de tels transports internationaux, et sur le trajet aller (Algesiras – Bruxelles) les règles relatives au temps de conduite n'ont pas été respectées.

Les recommandations émises portent sur le renforcement des contrôles routiers pour les autocars, et sur la proposition d'instaurer des obligations internationales portant sur l'équipement des autocars en limiteur de vitesse et ceintures de sécurité, et sur la formation des conducteurs.

Incendie du Santina survenu à Blénod lès Pont à Mousson le 27 juillet 2004



Le 28 juillet 2004 vers 15heures, un incendie se déclare dans la salle des machines de l'automoteur à grand gabarit SANTINA alors qu'il vient d'entrer dans l'écluse de Blénod-lès Pont-à-Mousson. Aussitôt, le marinier évacue le bateau avec toute sa famille et les autres personnes se trouvant à bord, et renforce l'amarrage.

Après cette évacuation, alors que les pompiers viennent de commencer leur intervention, le moteur s'emballe en entraînant la rupture des amarres et la collision du bateau avec la porte aval de l'écluse qui subit d'importants dommages et reste bloquée pendant plusieurs jours. L'incendie, dû à une défaillance du groupe électrogène en service, a endommagé les circuits électriques de commande du moteur, et ainsi provoqué le redémarrage brutal du bateau.

Les recommandations émises visent, d'une part, à renforcer la réglementation et les contrôles des dispositifs de sécurité et de prévention des incendies à bord des bateaux fluviaux et, d'autre part, à réduire les conséquences d'une collision de bateau avec la porte d'une écluse.

Choc du Foehn contre un pont à Nogent sur Seine (10) le 26 août 2004



Un convoi fluvial composé de l'automoteur FOEHN poussant la barge DAVY chargée de conteneurs heurte successivement deux ponts, en endommageant le premier et en déplaçant de 25 cm le second.

C'est un tirant d'air légèrement excessif, dont le marinier n'avait pas apprécié correctement les conséquences, qui a occasionné le heurt d'un conteneur contre les ponts.

L'accident en cause a mis en exergue la fragilité de certains ponts à l'égard des collisions ainsi que les risques de dépassement des hauteurs dûs au développement de l'emploi de certains conteneurs dits "hi-cube".

Le rapport recommande que le gestionnaire d'infrastructure (Voies navigables de France – VNF) étudie avec les armateurs les précautions à prendre pour garantir que les convois ne dépassent pas les hauteurs autorisées, qu'il améliore sa connaissance des caractéristiques des ponts et qu'il formalise les procédures relatives aux demandes de dérogation de tirants d'air. Il recommande en outre à l'administration responsable de la navigation intérieure (Direction générale de la mer et des transports, DGMT) d'engager une étude sur la formulation des règles concernant les hauteurs des convois admis à naviguer dans les différents tronçons de voies navigables.

Carambolage sur l'A 63 à Lugos le 29 août 2004



Le 29 août 2004 vers 3 heures 40, un accident de circulation routière s'est produit à Lugos (33), à une quarantaine de kilomètres au sud de Bordeaux, sur l'autoroute A63 dans le sens Bayonne – Bordeaux.

Il a impliqué trois véhicules : un fourgon transportant 11 personnes, une fourgonnette transportant 2 personnes et un autocar espagnol transportant 49 personnes, et a causé au total 10 tués et 52 blessés.

L'enquête a montré que la gravité de cet accident, dont la cause initiale est l'éclatement du pneu arrière droit du fourgon, résulte de la conjonction de deux facteurs principaux :

- Le transport clandestin de voyageurs effectué par le conducteur du fourgon, dans de déplorables conditions de sécurité (mauvais état et surcharge importante du véhicule, état de fatigue du conducteur) ;
- L'absence de ceintures de sécurité dans l'autocar dont les passagers éjectés ont été tués.

Le rapport met l'accent sur les dangers qui résultent de la pratique de transports clandestins notamment à caractère international. Il recommande de renforcer les contrôles en les accompagnant d'une campagne d'information.

Au plan technique, il recommande également d'accélérer la généralisation des ceintures de sécurité dans les autocars, et d'examiner l'approfondissement des contrôles techniques pour les véhicules dépassant 10 ans.

Accident du tramway de Rouen survenu le 30 août 2004.



La ligne du tramway de Rouen comporte une partie souterraine, munie de feux de cantonnement, dont la configuration s'apparente à celle d'un métro. Le matin du 30 août 2004, une rame de tramway franchit indûment un feu de cantonnement fermé et vient percuter l'arrière de la rame arrêtée devant elle dans le tunnel.

Le bilan humain s'élève à un blessé grave et sept blessés légers. Les dégâts matériels ne concernent que les deux rames impliquées qui ont subi de grosses dégradations.

Le système de veille automatique de la rame percutante, bien qu'en état de fonctionner et apparemment toujours activé par le conducteur, n'a pas été efficace pour éviter l'accident.

La cause humaine est à l'origine de l'accident. L'hypothèse d'un malaise brutal a été étudiée dans un premier temps, et a laissé la place à l'hypothèse beaucoup plus probable d'une hypovigilance du conducteur consécutive à un début de somnolence.

Le conducteur rentrait de sa période de congés annuels d'été ; il présentait une dette de sommeil notable, se trouvait à jeun et était probablement sous l'influence d'un médicament antidépresseur prescrit à la suite d'une agression subie en service deux années auparavant.

Une première recommandation concerne les roulements d'utilisation des conducteurs pour concilier une bonne adaptation du rythme de vie et de travail pour les conducteurs en cours de traitement médical, ou faisant l'objet d'un suivi médical pour inaptitude partielle au poste habituellement occupé.

Le rapport recommande également que les feux de signalisation en tunnel du réseau de Rouen, ainsi que les rames, soient équipées d'un dispositif de contrôle du franchissement, cette disposition étant à intégrer dans le référentiel "Transports guidés". Ce même référentiel devrait aussi intégrer les critères de la normalisation européenne relatifs à la résistance passive des structures de caisse.

Le rapport propose par ailleurs diverses améliorations concernant le système d'information de gestion du trafic, les liaisons conducteurs / poste de commandement, les liaisons avec les services de secours, l'éclairage des rames et du tunnel en situation dégradée.

Accident d'autocar à Saint Martin d'Estréaux le 15 janvier 2005



Le 15 janvier 2005 vers 02 heures, un accident de la circulation routière s'est produit à Saint Martin d'Estréaux (42) à une trentaine de kilomètres au nord de Roanne, à un carrefour giratoire.

Il a impliqué un seul véhicule : un autocar transportant 52 personnes (scolaires de retour de vacances de neige) qui roulait dans le sens Roanne – Moulins ; l'accident a fait 7 blessés graves et 45 blessés légers.

La cause directe de cet accident est le défaut de perception du carrefour giratoire par le conducteur de l'autocar, malgré la signalisation réglementaire présente. Plusieurs facteurs peuvent avoir joué un rôle dans ce défaut de perception, tels que l'âge du conducteur (70 ans), sa situation irrégulière sur le plan professionnel, l'hétérogénéité des caractéristiques de la RN7 et la perception d'approche médiocre du carrefour giratoire. En outre, l'enquête a mis en lumière les pratiques irrégulières courantes de l'entreprise de transport et le manque d'encadrement de ses chauffeurs.

Les recommandations émises concernent notamment l'instauration d'une limite d'âge pour la conduite des autocars au moins pour de longs trajets, le renforcement des contrôles sur les dispositions réglementaires liées à la sécurité des transports par autocar, la transparence des contrats et l'amélioration de la perception du carrefour giratoire où s'est produit l'accident.

Accident ferroviaire survenu à Longueville (77) le 16 février 2005.



Le 16 février 2005, le train 117710 en provenance de Provins (Seine et Marne) prend en écharpe en gare de Longueville (Seine et Marne) le train 117578. Par chance, aucun blessé n'est à déplorer ; seuls sont à subir des dégâts matériels (voiture de tête éventrée de la rame tamponnée, avaries diverses au châssis pour la locomotive, la voie et le quai contigu déformés).

Les deux trains impliqués sont composés de rames réversibles avec traction diesel ; la ligne de Longueville à Provins est exploitée par la société CFTA, en sous-traitance de la SNCF.

En gare de Provins, au cours des opérations de préparation de sa cabine de conduite, le conducteur opère d'une manière inusitée, rendue possible par une protection insuffisante de la poignée de la serrure de réversibilité. La serrure qui active la commande du frein n'est pas bloquée dans la bonne position et les vibrations subies par l'engin moteur, transmises au système de réversibilité, désactivent la commande normale du frein de la cabine de la locomotive.

Lorsque le conducteur s'aperçoit qu'il est en dérive au moment de réaliser un arrêt commercial, il ne met pas en oeuvre les autres moyens de freinage d'urgence qui restaient à sa disposition et ne se sert que du frein à main de la locomotive, ce qui est insuffisant pour s'arrêter avant l'aiguillage où se trouve immobilisé fortuitement le train 117578.

L'accident apparaît ainsi lié à un défaut de maîtrise des gestes du métier par le conducteur en situation d'urgence, et à un guidage mécanique insuffisant de la manoeuvre de la serrure de réversibilité.

Les recommandations émises portent sur :

- la modification du système mécanique de réversibilité des locomotives concernées de la SNCF ;
- l'amélioration de la formation et du suivi des conducteurs par l'exploitant, le réexamen de son plan annuel de sécurité, et le renforcement du retour d'expérience ;
- le réexamen des conditions particulières de maintien de la sécurité et d'acquisition d'expérience par les conducteurs sur une telle ligne courte isolée.

Annexe 2 : Liste des enquêtes engagées entre 2002 et 2005

Date	Accident	Nb tués	Mode ⁶
16.06.2002	Barrage-écluse d'Évry sur la Seine	3	VN
05.11.2002	Carambolage sur l'A10 à Coulombiers	8	R
06.11.2002	Incendie du train Paris-Munich à Nancy	12	F
2002	TVR Nancy et Caen	0	TG
27.01.2003	Collision de train à La Biogna	2	F
17.05.2003	Accident d'autocar à Dardilly sur l'A6	28	R
20.09.2003	Incident RER D à Villeneuve Triage	0	F
18.11.2003	RN165 à Nivillac (TMD)	2	R
18.01.2004	Convoi poussé de La Voulte sur Rhône	1	VN
15.02.2004	Trottoir roulant neige à Val Cenis	1	RM
05.04.2004	Collision ferroviaire à Saint Romain de Gier	0	F
17.04.2004	Électrocution sur caténaire à Saint Nazaire	1	F
22.06.2004	Autocar à Ligugé sur la RN10	11	R
28.07.2004	Bateau « Santana » à l'écluse de Blénod lès Pont à Mousson	0	VN
26.08.2004	Convoi « Foehn » à Nogent sur Seine	0	VN
29.08.2004	Carambolage avec autocar sur l'A63 à Belin-Béliet	8	R
30.08.2004	Tramway à Rouen	0	TG
24.11.2004	Collision entre train corail et un semi-remorque à Millau	0	F/R
15.01.2005	Autocar RN 7 à Saint Martin d'Estréaux (42)	0	R
16.02.2005	Collision de deux TER à Longueville (77)	0	F
19.04.2005	Poids lourd école RD 8 à Saint Nicolas du Tertre (56)	2	R
25.04.2005	Autocar à Bouafle sur l'A13 (78)	3	R
27.05.2005	Collision ferroviaire de Francardo	0	F
04.06.2006	Incendie d'un PL au tunnel du Fréjus (73)	2	R
09.06.2005	Accident au PN de St Laurent de Blangy (62)	0	F/R
06.08.2005	Incendie de rames de métro à la station Simplon (75)	0	TG
Août 2005	Incendies de bus au GNV à Nancy et à Montbéliard	0	R

⁶ F=Ferroviaire ; R=Route ; TG=Transport Guidé ; VN=Voie Navigable ; RM=Remontée Mécanique

Annexe 3 : les textes institutionnels du BEA-TT

- Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.⁷
Loi modifiée par les lois n°2006-10 du 5 janvier 2006 et n°2006-686 du 13 juin 2006.
Les enquêtes techniques font l'objet du titre III de la loi 2002-3 (p38).
- Décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques sur les évènements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre.⁸
Décret modifié par le décret n°2006-1276 du 19 octobre 2006.

⁷ publié au journal officiel du 4 janvier 2002, page 215.

⁸ publié au journal officiel du 28 janvier 2004, page 1996

LOI n° 2002-3 du 3 janvier 2002 modifiée relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques

NOR: EQUX0000153L
version consolidée au 14 juin 2006

Titre Ier : Sécurité des infrastructures et des systèmes de transport.

.....

Titre II : Sécurité autour des sites de stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.

.....

Titre III : Enquêtes techniques.

Article 14

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

I. - A la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre ou d'un accident ou d'un incident concernant une activité nucléaire mentionnée à l'article L. 1333-1 du code de la santé publique, il peut être décidé une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

II. - L'enquête technique sur les événements de mer peut porter sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française. Une enquête peut également être menée lorsque l'événement de mer, où qu'il se soit produit, a coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction. Ces enquêtes sont effectuées dans le respect des règles du droit maritime international.

L'enquête technique sur les accidents ou incidents de transport terrestre peut porter sur les systèmes de transport ferroviaires ou les autres systèmes de transports guidés, sur les transports routiers, sur les transports fluviaux, dès lors que l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national.

L'enquête technique sur les accidents ou incidents concernant une activité nucléaire peut porter sur toutes les activités mentionnées à l'article L. 1333-1 du code de la santé publique.

III. - L'enquête technique sur les événements de mer ou sur les accidents ou incidents de transport terrestre est faite par un organisme permanent spécialisé qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle

ou, le cas échéant, demander au ministre chargé des transports la constitution d'une commission d'enquête.

Dans le cadre de l'enquête, l'organisme ou les personnes chargés de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des personnes chargées des enquêtes et de nomination des membres des commissions d'enquête. Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

L'enquête technique sur les accidents ou incidents concernant une activité nucléaire est menée par les agents de l'Autorité de sûreté nucléaire qui constitue un organisme permanent au sens de la présente loi. L'autorité peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle, à des agents de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire ou à des enquêteurs techniques de nationalité française ou étrangère.

Article 15

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Les enquêteurs techniques peuvent immédiatement accéder au lieu de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre ou de l'accident ou de l'incident concernant une activité nucléaire pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'événement de mer ou d'accident, le procureur de la République, ainsi que, s'il y a lieu, l'administrateur des affaires maritimes chargé de l'enquête prévue à l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, sont préalablement informés des modalités de leur intervention. Si nécessaire, les enquêteurs techniques prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.

Article 16

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

1° Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;

2° Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs et leur contenu peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques, en présence d'un officier de police judiciaire. En cas d'événement de mer ou d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Article 17

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

S'il n'a pas été procédé à l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident. Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

Article 18

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord, selon le cas, du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

Ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

Article 19

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, organismes et matériels en relation avec l'événement de mer, l'accident ou l'incident et concernant notamment, pour les événements de mer ou les accidents ou incidents de transport terrestre, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite et le contrôle du ou des véhicules impliqués.

Dans les mêmes conditions, les enquêteurs techniques peuvent également demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, ou la qualification des personnes concernées et, pour les événements de mer ou les accidents ou incidents de transport terrestre, l'aptitude à la conduite ou le contrôle des véhicules. Toutefois, celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister ces enquêteurs, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction peuvent être communiqués

aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République. S'il s'agit de documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est alors établi une copie à leur intention.

Article 20

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite et, le cas échéant, du contrôle des véhicules impliqués dans l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre ou des personnes participant à l'activité nucléaire, ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Article 21

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61 (JORF 14 juin 2006)

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du rapport d'enquête technique est adressée au procureur de la République.

Article 22

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

I. - Les personnes chargées de l'enquête et les experts auxquels ils font éventuellement appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

II. - Par dérogation aux dispositions du I, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident, aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transports ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transports, exerçant une activité nucléaire, concevant, produisant ou entretenant des équipements employés dans le cadre d'une activité nucléaire, ou chargées de la formation des personnels.

A cette même fin, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

Article 23

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en oeuvre immédiate est de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident.

Il rend public, au terme de l'enquête technique, un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant la remise du rapport, les enquêteurs techniques

peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Article 24

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

I. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 EUR d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques :

1° Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont ils sont chargés ;

2° Soit en refusant de leur communiquer les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

II. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au I.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende, selon les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal ;

2° Les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Article 25

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Les dispositions du titre III de la présente loi sont applicables, en tant qu'elles concernent des événements de mer, à Mayotte, aux territoires d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités.

Article 26

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Après l'article L. 412-1 du code de la route, il est inséré un article L. 412-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 412-2. - Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 EUR d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, dans un tunnel, ne respecte pas la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de 50 mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, et qui commet la même infraction dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive.

« Tout conducteur coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

« L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

« Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire. »

Article 27

Modifié par Loi n°2006-686 du 13 juin 2006 art. 61
(JORF 14 juin 2006)

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon le cas, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin par arrêté du ministre de la justice, pris le cas échéant après avis du ou des ministres intéressés, des éléments des procédures

judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la commission d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes. Les agents de ces autorités ou organismes sont alors tenus au secret professionnel en ce qui concerne ces informations, dans les conditions et sous les peines des articles 226-13 et 226-14 du code pénal.

Article 28

L'article L. 721-6 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

« Art. L. 721-6. - Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident et des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes. »

Article 29

Le dernier alinéa de l'article L. 711-3 du code de l'aviation civile est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national, lorsque leur participation est nécessaire au bon déroulement de l'enquête. »

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 3 janvier 2002.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Lionel Jospin

Le ministre de l'économie,

des finances et de l'industrie,

Laurent Fabius

La garde des sceaux, ministre de la justice,

Marylise Lebranchu

Le ministre de l'intérieur,

Daniel Vaillant

Le ministre des affaires étrangères,

Hubert Védrine

Le ministre de l'équipement,

des transports et du logement,

Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'aménagement du territoire

et de l'environnement,

Yves Cochet

Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,

Christian Paul

La secrétaire d'Etat au budget,

Florence Parly

Le secrétaire d'Etat à l'industrie,

Christian Pierret

- Directives communautaires :

Directive 96/82 du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

- Travaux préparatoires :

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 2940 ;

Rapport de Mme Odile Saugues, au nom de la commission de la production, n° 3296 rectifié ;

Discussion et adoption, après déclaration d'urgence, le 10

Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre.

NOR:EQUP0301770D

version consolidée au 20 octobre 2006

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978, publiée par le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983, notamment son article 12 ;

Vu la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 ;

Vu la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, publiée par le décret n° 84-387 du 11 mai 1984 ;

Vu la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, publiée par le décret n° 96-774 du 30 août 1996, notamment son article 94 ;

Vu la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, notamment son article 12 ;

Vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, notamment son article 11 ;

Vu le code de procédure pénale, notamment son article 776 ;

octobre 2001.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, n° 15 (2001-2002) ;

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission des affaires économiques, n° 29 (2001-2002) ;

Discussion et adoption le 24 octobre 2001.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 3357 ;

Rapport de Mme Odile Saugues, au nom de la commission mixte paritaire, n° 3418 ;

Discussion et adoption le 29 novembre 2001.

Sénat :

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission mixte paritaire, n° 83 (2001-2002) ;

Discussion et adoption le 19 décembre 2001.

Vu la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, notamment son article 9 ;

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, notamment son titre III ;

Vu le décret du 8 novembre 1926 modifié portant réorganisation de l'inspection générale des services de l'inscription maritime ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 modifié fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports ;

Vu le décret n° 86-1175 du 31 octobre 1986 relatif au Conseil général des ponts et chaussées et à l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement ;

Vu le décret n° 97-464 du 9 mai 1997 relatif à la création et à l'organisation des services à compétence nationale ;

Vu l'avis du comité technique paritaire central du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en date du 10 juillet 2003 ;

Vu l'avis du groupe interministériel permanent pour la sécurité routière du 22 juillet 2003 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Chapitre 1er : Dispositions communes.

Article 1

Les organismes permanents spécialisés chargés, en application de l'article 14 de la loi du 3 janvier 2002 susvisée, de procéder aux enquêtes techniques relatives aux événements de mer et aux accidents ou incidents de transport terrestre sont des services à compétence nationale ci-après dénommés "bureau d'enquêtes sur les

événements de mer" (BEA mer) et "bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre" (BEA-TT).

Article 2

Les autorités de l'Etat et de ses établissements publics, ainsi que celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements, accidents ou incidents mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent des transports effectués par des professionnels.

Pour l'exercice de leurs missions, les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'Etat compétents dans leurs domaines respectifs.

Article 3

L'organisation des bureaux d'enquêtes est fixée, selon le cas, par arrêté du ministre chargé de la mer ou par arrêté du ministre chargé des transports.

Article 4

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes est nommé pour une durée de cinq ans. Il est assisté d'un secrétaire général. Leur nomination vaut commissionnement en qualité d'enquêteur technique.

Article 5

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes dirige l'action de celui-ci. Il a autorité sur les personnels.

Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses du service.

Il peut donner délégation aux fonctionnaires et agents relevant de son autorité pour signer tous actes, décisions, contrats, conventions et avenants, ainsi que tous bons de commande et pièces comptables.

Article 6

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes fixe le champ d'investigation et les méthodes des enquêtes techniques. Il désigne les enquêteurs techniques chargés d'en assurer l'organisation et la conduite.

Article 7

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes organise la participation française aux enquêtes techniques menées par un Etat étranger dans les conditions prévues par les conventions internationales et par les règlements et directives de la Communauté européenne.

Article 8

Les médecins rattachés aux bureaux d'enquêtes et les médecins désignés par les directeurs pour les assister, ainsi que les médecins membres de commissions d'enquête, reçoivent communication à leur demande de toute information ou document à caractère médical relatif aux personnes mentionnées à l'article 20 de la loi du 3 janvier 2002 susvisée. A partir des renseignements recueillis, ils sélectionnent les éléments de nature à éclairer les circonstances et les causes de l'événement, de l'accident ou de l'incident faisant l'objet de l'enquête.

Article 9

Les destinataires de recommandations de sécurité émises à l'occasion d'une enquête technique font connaître au directeur du bureau d'enquêtes, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après leur réception, sauf autre délai expressément fixé dans les recommandations, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en oeuvre.

Le directeur peut rendre publiques ces recommandations, accompagnées, le cas échéant, des réponses reçues des destinataires.

Les mêmes dispositions sont applicables aux recommandations de sécurité qui peuvent être émises à la suite d'études de retour d'expérience et d'accidentologie.

Article 10

Les rapports d'enquête établis dans les conditions prévues à l'article 23 de la loi du 3 janvier 2002 susvisée, ainsi que les études et les statistiques, sont mis à la disposition du public par tout moyen.

Article 11

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes établit un rapport annuel sur ses activités qui est rendu public.

Chapitre 2 : Dispositions relatives au bureau d'enquêtes sur les événements de mer et aux enquêtes techniques sur les événements de mer.

Article 12

Le BEA mer est placé auprès de l'inspecteur général des services des affaires maritimes.

Il a pour mission de réaliser les enquêtes techniques sur les événements de mer.

Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les événements de mer.

Il réalise des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Article 13

Le directeur du BEA mer est nommé par arrêté du ministre chargé de la mer, sur la proposition de l'inspecteur général des services des affaires maritimes, parmi les agents de l'Etat de catégories A ayant au moins vingt ans d'expérience professionnelle dans le domaine des activités et de la sécurité maritimes.

Article 14

L'ouverture d'une enquête est décidée par le ministre chargé de la mer, à son initiative ou sur proposition du directeur du BEA mer.

Le directeur propose au ministre chargé de la mer la réglementation relative à la préservation des éléments de l'enquête technique ainsi qu'à l'utilisation des enregistreurs de bord.

Article 15

Le BEA mer comprend, outre le directeur et le secrétaire général, des enquêteurs techniques, désignés parmi les agents de l'Etat de catégorie A ou de niveau équivalent. Leur nomination vaut commissionnement en qualité d'enquêteur technique. Le BEA mer comprend également des agents techniques ou administratifs. Ces enquêteurs et agents sont, selon qu'ils sont titulaires ou contractuels, affectés ou recrutés sur proposition du directeur du BEA mer.

Pour chaque enquête, le directeur du BEA mer propose au ministre, soit le recours aux moyens propres du bureau, soit la constitution d'une commission d'enquête. Dans ce dernier cas, le ministre désigne, sur proposition du directeur, le président de la commission choisi parmi les enquêteurs du BEA mer, ainsi que les autres membres de la commission choisis en fonction de leurs compétences et présentant des garanties d'indépendance et d'impartialité. Les membres de la commission ont la qualité d'enquêteur technique.

Le BEA mer peut faire appel à des experts, éventuellement étrangers, qui sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que les agents du BEA mer.

La rémunération des enquêteurs techniques et des experts qui ne sont pas affectés au BEA mer ou qui ne sont pas mis à sa disposition, est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de la mer.

Article 16

Les enquêteurs techniques, autres que ceux mentionnés au premier alinéa de l'article 15, sont commissionnés par le ministre chargé de la mer sur proposition du directeur du BEA mer, sous réserve qu'ils n'aient fait l'objet d'aucune condamnation ou décision mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire national.

Le commissionnement peut leur être retiré dans l'intérêt du service selon la même procédure.

Article 17

Sur proposition du directeur du BEA mer ou à la demande d'une autorité étrangère transmise par voie diplomatique, le ministre chargé de la mer peut autoriser des enquêteurs techniques relevant d'organismes étrangers homologues à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français. Ils peuvent, dans les mêmes conditions, être associés à l'enquête dans le cas où l'événement de mer intéresse un navire ou un ressortissant étranger.

Le directeur du BEA mer fixe les modalités de participation ou d'association de ces enquêteurs techniques aux investigations ou aux enquêtes.

Chapitre 3 : Dispositions relatives au bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre et aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Article 18

Le BEA-TT est placé auprès du vice-président du Conseil général des ponts et chaussées.

Il a pour mission de réaliser les enquêtes techniques sur les accidents ou incidents de transport terrestre, qui peuvent porter notamment sur les systèmes de transports ferroviaires ou les systèmes de transports guidés, les transports routiers, les transports fluviaux, dès lors que l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national.

Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les accidents ou incidents pour ces modes de transport.

Il réalise des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Article 19

Le directeur du BEA-TT est nommé par arrêté du ministre chargé des transports sur proposition du vice-président du Conseil général des ponts et chaussées, parmi les agents de l'Etat de catégorie A ayant au moins vingt ans d'expérience professionnelle dans les domaines liés aux transports et à leurs infrastructures.

Article 20

Modifié par Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 art.65 III (JORF 20 octobre 2006).

L'ouverture d'une enquête est décidée par le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre à la demande, ou avec l'accord, du ministre chargé des transports.

Toutefois, une enquête est effectuée par le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre après tout accident ferroviaire grave. En outre, le directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre peut décider d'effectuer une enquête après un événement grave qui, dans des circonstances voisines, aurait pu conduire à un accident ferroviaire grave.

Le directeur propose au ministre chargé des transports la réglementation relative à la préservation des éléments de l'enquête technique ainsi qu'à l'utilisation des enregistreurs de bord aux fins d'enquêtes techniques.

Article 21

Le BEA-TT comprend, outre le directeur et le secrétaire général, des enquêteurs techniques désignés parmi les agents de l'Etat de catégorie A ou de niveau équivalent. Leur nomination vaut commissionnement en qualité d'enquêteur technique. Le BEA-TT comprend également des agents techniques ou administratifs. Ces enquêteurs et agents sont, selon qu'ils sont titulaires ou contractuels, affectés ou recrutés sur proposition du directeur du BEA-TT.

Pour chaque enquête, le directeur du BEA-TT propose au ministre soit le recours aux moyens propres du bureau et, le cas échéant, à des enquêteurs techniques non permanents recrutés dans les conditions fixées à l'article 22 du présent décret, soit la constitution d'une commission d'enquête. Dans ce dernier cas, le ministre désigne, sur proposition du directeur, le président de la commission choisi parmi les enquêteurs du BEA-TT, ainsi que les autres membres de la commission choisis en fonction de leurs compétences et présentant des garanties d'indépendance et d'impartialité. Les membres de la commission ont la qualité d'enquêteur technique.

Le BEA-TT peut faire appel à des experts, éventuellement étrangers, qui sont soumis au secret professionnel dans les conditions prévues pour les agents du BEA-TT.

La rémunération des enquêteurs techniques et des experts qui ne sont pas affectés au BEA-TT ou qui ne sont pas mis à sa disposition est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Article 22

Le directeur du BEA-TT peut également faire appel à des enquêteurs techniques mis à sa disposition ou recrutés temporairement. Ils sont choisis parmi les membres des corps d'inspection et de contrôle, en activité ou retraités, ainsi que parmi les salariés actifs ou retraités d'une entreprise de transport ou de gestion d'infrastructure.

Article 23

Modifié par Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 art.65 III (JORF 20 octobre 2006).

Les enquêteurs techniques autres que ceux mentionnés au premier alinéa de l'article 21 sont commissionnés par le directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, sous réserve qu'ils n'aient fait l'objet d'aucune condamnation ou décision mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire national.

Le commissionnement peut leur être retiré dans l'intérêt du service selon la même procédure.

Article 24

Le ministre chargé des transports peut, sur proposition du directeur du BEA-TT, autoriser des enquêteurs techniques relevant d'organismes étrangers homologues à participer à des investigations relatives à un accident ou un incident survenu sur le territoire national soit lorsqu'un véhicule immatriculé dans leur pays d'origine est impliqué, soit lorsque l'exploitant ou le constructeur du moyen ou du système de transport en cause est établi dans leur pays d'origine.

Chapitre 4 : Dispositions finales.

Article 25

Les dispositions des articles 1er à 17 du présent décret sont applicables, en tant qu'elles concernent les événements de mer, à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités.

Article 26

Le décret n° 81-63 du 20 janvier 1981 relatif aux

commissions d'enquête technique et administrative sur les accidents et incidents de navires est abrogé.

Article 27

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des affaires étrangères, la ministre de la défense, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'outre-mer, le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer et le secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Par le Premier ministre :

Jean-Pierre Raffarin

Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le ministre de l'intérieur,
de la sécurité intérieure
et des libertés locales,

Nicolas Sarkozy

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Dominique Perben

Le ministre des affaires étrangères,

Dominique de Villepin

La ministre de la défense,

Michèle Alliot-Marie

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,

Francis Mer

Le ministre de l'agriculture, de l'alimentation,
de la pêche et des affaires rurales,

Hervé Gaymard

Le ministre de la fonction publique,
de la réforme de l'Etat

et de l'aménagement du territoire,

Jean-Paul Delevoye

La ministre de l'outre-mer,

Brigitte Girardin

Le ministre délégué au budget
et à la réforme budgétaire,

Alain Lambert

Le secrétaire d'Etat aux transports
et à la mer,

Dominique Bussereau

Le secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat,

Henri Plagnol

BEA-TT

**Bureau d'Enquêtes
sur les Accidents de
Transport Terrestre**

Tour Pascal B

92055 La Défense

cedex

téléphone :

33 (0) 1 40 81 21 83

télécopie :

33 (0) 1 40 81 21 50

mèl :

Cgpc.Beatt@equipement.gou
v.fr

Web :

www.bea-
tt.equipement.gouv.fr