

Septembre 2005



RAPPORT D'ACTIVITÉ

ANNÉE 2004



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	1
1.En 2004, la naissance du BEA-TT.....	3
1.1 Pourquoi des enquêtes techniques sur les accidents ?.....	3
1.2 Les principales étapes de la mise en place du BEA-TT.....	3
1.3 Missions et modes d'intervention.....	4
2.Les enquêtes techniques réalisées en 2003 et 2004.....	7
2.1 Evolution du nombre des enquêtes engagées.....	7
2.2 Les enquêtes achevées en 2003 et 2004.....	7
3.Synthèse des enseignements issus des enquêtes techniques.....	15
3.1 Facteurs d'accident mis en évidence	15
3.2 Recommandations formulées et suites données.....	16
3.3 Organisation des relations avec les enquêtes judiciaires.....	17
4.Retour d'expérience et études	19
ANNEXES.....	21
Annexe 1 : liste des enquêtes techniques engagées en 2002, 2003 et 2004.....	23
Annexe 2 : les textes institutionnels du BEA-TT.....	24

Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)
Tour Pascal B
92055 La Défense Cédex
Tél : 33 (0)1 40 81 21 83 – Fax : 33 (0)1 40 81 21 50
Email : Cgpc.Beatt@equipement.gouv.fr

1. En 2004, la naissance du BEA-TT

La création officielle du BEA-TT au début de l'année 2004 marque l'aboutissement d'un effort engagé depuis plusieurs décennies, pour mettre en place au sein du ministère chargé des Transports les organismes d'enquête technique couvrant l'analyse des accidents et incidents pour l'ensemble des modes de transport.

1.1 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 destinée à en éviter le renouvellement. L'expérience acquise d'abord dans les domaines aérien et maritime, tant en France qu'à l'étranger, a mis en évidence les conditions indispensables à son succès.

L'enquête technique doit être suffisamment approfondie pour déterminer les circonstances et causes de l'événement, dégager les recommandations préventives utiles, et les diffuser à l'ensemble des partenaires concernés.

Elle doit rester bien distincte de l'enquête judiciaire, dont les objectifs 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 nécessaires 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, conduisent à confier ces enquêtes à un organisme permanent spécialisé.

1.2 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), afin notamment de permettre à notre pays de remplir ses engagements internationaux dans ces deux domaines.

Concernant les transports terrestres, aucune structure équivalente n'avait été mise en place jusqu'à présent. 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 des organismes permanents spécialisés, et que ces organismes pourront 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.

La loi réaffirme aussi les principes d'indépendance des enquêteurs et de publicité du rapport final ; cependant la décision d'engager une enquête technique relève du ministre chargé des Transports.

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

L'évolution du BEA-TT n'est cependant pas terminée. Outre sa croissance d'activité prévisible dans les années à venir, il devra en particulier s'adapter au nouveau contexte européen : ainsi la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire conduira à amender ses textes institutionnels, à élargir ses missions, et à développer la coopération avec ses partenaires européens.

1.3 Missions et modes d'intervention

La mission principale du BEA-TT est bien sûr de réaliser les enquêtes techniques décidées par le ministre chargé des transports. Il a également vocation à favoriser la diffusion des connaissances et enseignements issus du retour d'expérience sur les accidents; il pourra également 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.

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

Par ailleurs, chaque enquête devra examiner l'événement à traiter sous de multiples facettes, 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 conduira 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.

Dès sa création, il dispose de moyens propres pour assurer ses missions et son indépendance. En 2004, l'effectif autorisé est de 10 agents.

A l'issue des enquêtes ou études effectuées, le BEA-TT rend publics ses rapports ; il utilise actuellement le site Internet du ministère, en attendant la prochaine mise en place de son propre site.

Les recommandations de sécurité qu'il produit 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 œuvre effective.

2. Les enquêtes techniques réalisées en 2003 et 2004

2.1 Evolution du nombre des enquêtes engagées

La préparation puis la mise en place effective du BEA-TT ont permis une sensible hausse du rythme d'engagement des enquêtes techniques sur les accidents ou incidents de transport terrestre.

Avant 2002, moins d'une enquête par an était engagée, à l'occasion d'accidents majeurs pour lesquels le ministre demandait au CGPC (Conseil Général des Ponts et Chaussées) de mettre en place d'une commission d'enquête.

Ce rythme est passé à 4 enquêtes en 2002 et autant en 2003, dans la période de préfiguration qui a suivi la parution de la loi du 3 janvier 2002.

Au cours de l'année 2004, première année presque complète d'existence du BEA-TT, 10 enquêtes techniques ont été engagées.

Au total 18 enquêtes ont donc été engagées sur cette période 2002-2004. Elles ont concerné l'ensemble des modes de transport terrestre couverts par le BEA-TT, avec la répartition suivante :

- 5 pour le mode ferroviaire (28% du total) ;
- 3 pour les transports guidés et remontées mécaniques (16%) ;
- 4 pour les voies navigables (22%) ;
- 6 pour le domaine routier, y compris 1 accident de passage à niveau (34%).

2.2 Les enquêtes achevées en 2003 et 2004

5 enquêtes ont été closes en 2004, contre 3 en 2003. Les accidents ou incidents qui ont fait l'objet de ces 8 enquêtes sont brièvement rappelés ci-dessous.

Il convient de distinguer deux catégories :

- d'une part, les enquêtes réalisées sur des accidents ou incidents survenus après l'entrée en vigueur de la loi du 3 janvier 2002 sur la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, mais avant la création officielle du BEA-TT par le décret du 26 janvier 2004. Elles ont été confiées à deux membres du CGPC chargés d'assurer la préfiguration de cet organisme permanent d'enquête, associés à certains de leurs collègues spécialisés dans la prévention des risques des transports. A ce titre, quatre enquêtes ont concerné les transports ferroviaires et guidés, et deux ont été consacrées à des accidents routiers particulièrement graves.
- d'autre part, celles réalisées sur des événements postérieurs à la création du BEA-TT, et qui ont concerné deux cas ferroviaires. L'un (électrocution sur une caténaire) ne constituait pas un accident de

transport terrestre, mais un accident assimilable ayant fait l'objet d'une enquête à la demande du ministre.

Les 6 enquêtes effectuées par le CGPC au titre de la préfiguration du BEA-TT ont porté sur:

Les dysfonctionnements de guidage du TVR à Nancy et Caen (2002)



A la suite de nombreux dysfonctionnement constatés à Nancy dès l'entrée en service de son TVR (système de transport sur voie réservée) qui est un tramway sur pneus, avec guidage par rail central, le ministre confiait au CGPC le 4 juillet 2002 le soin de réaliser une expertise de la fiabilité et du niveau de sécurité de ce système.

Après un rapport d'étape, la poursuite de pertes de guidage à Nancy et à Caen où le TVR venait d'entrer également en service conduisait à une expertise spécifique sur le dispositif de guidage. Ces deux missions fusionnées ont permis de formuler de nombreuses remarques sur les faiblesses de conception ou de mise au point du système et ont conduit le constructeur, les exploitants et les autorités organisatrices à mettre en place les actions correctrices concernant principalement, l'usure anormale des pneus, les pertes de guidage (galet, rail, interface, exploitation) et la maîtrise des vitesses en courbes.

***Le carambolage sur l'autoroute
A10 à Coulombier (5 novembre
2002)***



Un carambolage impliquant 58 véhicules (dont 9 poids-lourds) est survenu le 5 novembre 2002 sur l'A 10 à Coulombiers en entraînant 9 morts, 6 blessés graves et 34 blessés légers. La cause initiale de l'accident est apparue résider dans le passage, sur l'autoroute, d'une nappe de brouillard opaque associée à des fumées.

Les investigations réalisées et les recommandations préventives émises portent sur les facteurs liés au comportement des conducteurs et aux vitesses, aux conditions météorologiques locales ainsi qu'à l'alerte des usagers de l'autoroute.

***L'incendie sur le train Paris-
Munich à Nancy (6 novembre
2002)***



Le 6 novembre 2002, le train 261 Paris-Munich subissait l'incendie d'une voiture-lit de la DB en gare de Nancy, provoquant le décès de 12 voyageurs.

L'enquête technique permettait de localiser l'origine de l'incendie dans la kitchenette de service où des vêtements avaient été laissés suspendus au-dessus d'une plaque électrique de cuisson allumée.

Dix neuf recommandations étaient formulées à cette occasion portant sur le rôle du personnel de bord des trains de nuit et les procédures à

appliquer par lui, et sur les caractéristiques des voitures à places couchées ainsi que sur leurs équipements.

La collision ferroviaire dans le tunnel de la Biogna (27 janvier 2003)



Le 27 janvier 2003 une collision frontale entre deux trains de voyageurs français et italien circulant en sens inverse a eu lieu sous le tunnel de La Biogna, sur la voie unique reliant Cuneo à Ventimiglia par la vallée de la Roya, occasionnant 2 tués, 4 blessés graves et une dizaine de blessés légers.

L'enquête permettait de démontrer que l'accident résultait d'une succession d'oublis ou d'erreurs conduisant à la neutralisation intempestive d'un automatisme de sécurité interdisant la circulation simultanée en sens inverse de deux trains.

Ce constat a amené la révision des procédures applicables au cas d'espèce en visant, en particulier, à s'assurer qu'un agent seul ne peut neutraliser un dispositif de sécurité.

***L'accident d'autocar sur
l'autoroute A6 (17 mai 2003)***



Un accident d'autocar à étage allemand se produisait le 17 mai 2003 sur l'autoroute A 6 à Dardilly, à l'entrée de Lyon, faisant 28 morts et 46 blessés.

Cette sortie de route était provoquée, comme l'enquête a pu le montrer, par un épisode d'hypovigilance du conducteur suivi d'une tentative de redressement de la trajectoire, rendue vaine par le très mauvais état du véhicule et les conditions météorologiques.

Ces éléments ont conduit à formuler des recommandations portant sur le contrôle technique sur route, le renforcement des normes de résistance des structures des cars à étage et la formation des conducteurs de tels véhicules.

***L'incident grave sur le RER D à
Villeneuve-Triage (20 septembre
2003)***



Un quasi-accident grave (descente sur la voie de voyageurs en nombre, alors qu'un autre train arrive) est survenu sur le RER D à Villeneuve-Triage le 20 septembre 2003, heureusement sans entraîner d'atteintes corporelles.

La fréquence des situations d'arrêts non maîtrisés en pleine voie en région Ile de France, constatée par la mission du CGPC, amenait à formuler des recommandations sur les suites à donner à une alerte-radio, l'information préventive à fournir aux voyageurs en cas d'arrêt en pleine voie, et l'assistance à procurer aux conducteurs de trains en cas d'incident sur ce réseau.

Les enquêtes réalisées par le BEA-TT après sa création ont concerné :

***L'électrocution d'un adolescent
en gare de Saint-Nazaire (17
avril 2004)***



Les circonstances dramatiques entourant le décès par électrocution d'un adolescent monté sur un wagon stationné en gare de Saint Nazaire le 17 avril 2004 amenaient le ministre à demander au directeur du BEA-TT la réalisation d'une enquête technique.

Les éléments dégagés par cette dernière permettaient de formuler des recommandations portant sur le renforcement des clôtures de certaines installations ferroviaires, le renforcement de la signalisation du risque électrique, l'information préventive des groupes concernés, les consignes d'intervention des services de secours et l'amélioration des échanges d'information entre ces derniers et la SNCF.

***La collision ferroviaire de Saint-
Romain-en-Gier (5 avril 2004)***



Le 5 avril 2004 s'est produit à Saint-Romain-en-Gier, sur la ligne de Lyon à Saint-Étienne, une collision frontale entre une rame TGV circulant à vide et un train de travaux, provoquant deux blessés et de gros dégâts sur les matériels roulants.

Cet accident est lié à des travaux de voie ayant lieu entre Rive-de-Gier et Givors, dans une zone équipée d'installations permanentes de contresens. A la suite d'une série d'erreurs humaines, les deux circulations ferroviaires de sens contraire convergent sur la même voie et la collision n'est pas évitée. Cet événement a fait apparaître une conception insuffisante du chantier et un manque d'explicitation des besoins des acteurs de l'équipement comme

de ceux de l'exploitation. Les exécutants se sont aussi avérés insuffisamment préparés à ce chantier.

Les recommandations formulées en conséquence trouvent en grande partie leurs réponses dans le projet de « nouvelle réglementation travaux » qui précise mieux les organisations à adopter en la matière.

Tous ces rapports ont été rendus publics et sont accessibles sur le site Internet du Ministère : www.equipement.gouv.fr, sous la rubrique « se documenter » puis « rapports et avis » et thèmes « circulation » ou « transport ».

3. Synthèse des enseignements issus des enquêtes techniques

Les 8 enquêtes produites en 2003/2004 constituent un échantillon évidemment trop faible pour que des conclusions statistiquement représentatives puissent en être dégagées. Il est néanmoins intéressant d'en extraire les principales observations concernant les facteurs d'accident mis en évidence, les recommandations formulées et leur suivi, ainsi que les relations avec les enquêtes judiciaires.

3.1 Facteurs d'accident mis en évidence

Parmi les causes directes des accidents ou incidents enquêtés, on trouve en premier lieu **les défaillances humaines**. L'inobservation des règles de conduite ou de gestion des circulations (code de la route, réglementation ferroviaire) reste une cause majeure d'accident.

Dans le domaine des transports ferroviaires ou guidés, quatre des six événements traités sont liés à des comportements inappropriés vis à vis des règles de sécurité. Les catégories d'agents ou de personnes concernées sont très diverses (agents circulation, équipe travaux, accompagnateur de voiture-lit, agents d'entretien, personne étrangère inconsciente des risques...). A côté de défaillances ou de négligences dans leur application, le défaut de compréhension de ces règles et le défaut de formation appropriée sont fréquents; dans trois cas des insuffisances des référentiels ou des organisations ont également contribué à la défaillance.

Sur la route, la vitesse excessive, particulièrement par temps de pluie ou de brouillard, est très directement en cause dans les deux enquêtes concernées, avec un cas de débranchement du limiteur de vitesse; l'endormissement du conducteur a également été mis en évidence dans un accident. Les actions recommandées portent sur le renforcement des contrôles et de la formation (formation initiale et continue des conducteurs professionnels, plans de prévention des risques routiers en entreprise).

On peut observer que, dans deux des huit cas, les agents concernés étaient en premier poste de travail après retour de congé. Aucun cas de drogue ou d'alcoolémie n'a été constaté.

Il convient enfin de noter, à l'occasion d'un accident ferroviaire, la mise en œuvre par la SNCF d'une analyse par un ergonome du contexte de travail perçu par les agents, ce qui apporte un éclairage particulièrement intéressant pour comprendre l'événement et orienter efficacement les mesures préventives.

L'état du véhicule ou du matériel roulant est également un facteur important d'accident.

Dans un cas ferroviaire, la vulnérabilité au feu et le vieillissement de certains matériels roulants a joué un rôle ; à l'inverse, les enquêteurs techniques ont également observé un matériel innovant mettant en œuvre des techniques insuffisamment éprouvées. Les améliorations de sécurité proposées portent sur la détection d'incendie et les issues d'évacuation d'urgence pour les voitures-lits, la fiabilisation du dispositif de guidage du TVR, le contrôle des ouvertures de portes sur les rames du RER.

Le cas d'accident d'autocar étudié est apparu lié à de graves défauts de freinage et à la vétusté du véhicule, voire à sa conception « à 2 étages » qui appellerait un meilleur encadrement réglementaire. Le renforcement des contrôles sur route est souhaitable, avec possibilité de réaliser des contrôles techniques simples.

Pour les véhicules routiers comme pour le matériel roulant ferroviaire, l'amélioration de la réglementation technique est difficile car nécessairement menée sur un plan international ; ce travail doit cependant être engagé devant les instances compétentes.

L'infrastructure a également joué un rôle dans certains accidents ou incidents, notamment à travers le fonctionnement de ses équipements de sécurité.

Dans le domaine ferroviaire, on peut signaler qu'un incident a été provoqué par la panne d'un équipement de sécurité (contrôle de vitesse par balise).

L'alerte des usagers autoroutiers en cas d'accident ou de perte de visibilité justifie la mise en place ou l'étude d'équipements adéquats (panneaux à messages variables, flash sur les postes d'appel d'urgence).

Enfin, en dehors de la trilogie classique homme-véhicule-infrastructure, les enquêtes réalisées montrent à nouveau l'importance d'une bonne **prise en compte de la sécurité par les organisations**. La clarté des consignes, l'identification du rôle de chacun, la gestion des situations d'urgence, le dialogue avec les services de secours, l'adaptation de la formation, la pratique du retour d'expérience et la diffusion de ses enseignements, nécessitent un effort permanent dans un domaine où rien n'est définitivement acquis.

3.2 Recommandations formulées et suites données

Le décret du 26 janvier 2004 constitutif du BEA-TT prévoit que celui-ci identifie les destinataires de ses recommandations et leur adresse. Pour les 8 événements analysés en 2004, les recommandations formulées ont été adressées :

- à l'exploitant dans 3 cas (2 cas ferroviaires et 1 cas de transport guidé), pour des mesures concernant le matériel roulant et les conditions d'exploitation ;
- au gestionnaire d'infrastructure ou à l'autorité organisatrice des transports dans 6 cas (5 cas de transport ferroviaire ou guidé, et 1 cas

routier), pour des mesures concernant l'exploitation ferroviaire et la gestion des chantiers, l'intervention des secours, la prévention des intrusions, l'adaptation d'un dispositif de guidage, et des équipements de sécurité routiers ;

- aux directions centrales responsables de la réglementation (3 cas) pour des mesures concernant le matériel roulant ferroviaire, les véhicules routiers, et la formation des conducteurs routiers ;
- aux services d'intervention et de secours dans 3 cas (2 cas ferroviaires et 1 cas routier) ;
- aux services de contrôle dans un cas, pour des mesures concernant les contrôles sur route et une installation classée ;
- au constructeur (1 cas de transport guidé).

Le décret prévoit que les destinataires de ces recommandations ont trois mois pour faire connaître au BEA-TT les suites qu'ils entendent leur donner, et le cas échéant les délais de mise en œuvre ; le BEA-TT peut rendre publiques ces recommandations accompagnées, le cas échéant, des réponses reçues des destinataires.

Cette disposition devient désormais la règle pour toutes les enquêtes techniques engagées après le 26 janvier 2004, date de parution du décret ; elle ne concerne cependant qu'une seule des 8 enquêtes examinées ici, celle de l'accident ferroviaire de Saint-Romain-en-Gier, les autres concernant des événements antérieurs ou une commande ne relevant pas du décret. Dans le cas de l'accident ferroviaire évoqué, les deux destinataires de recommandations ont confirmé leur volonté de les mettre en œuvre.

Il convient cependant de rappeler que, au-delà de cet échange avec les destinataires des recommandations, le BEA-TT n'est pas chargé actuellement d'en suivre la mise en œuvre effective ; ce rôle revient normalement aux autorités ou directions centrales de réglementation et de contrôle de la sécurité.

Dans le domaine ferroviaire, un suivi est réalisé par la DGMT (Direction Générale de la Mer et des Transports) ; le BEA-TT en est informé, ce qui lui est très utile pour connaître les progrès réalisés et apprécier les éventuelles difficultés de mise en œuvre de certaines recommandations.

Cette pratique sera systématisée dans le domaine ferroviaire à partir de l'année 2006 : en effet la directive 2004/49 sur la sécurité ferroviaire prévoit que la future autorité de sécurité nationale fera rapport au moins une fois par an au BEA-TT sur les mesures prises ou prévues à la suite de ses recommandations. Le BEA-TT en rendra compte dans son rapport annuel.

3.3 Organisation des relations avec les enquêtes judiciaires

Ces premières enquêtes techniques sur des accidents de transports terrestres, réalisées dans le cadre de la loi du 3 janvier 2002, ont été

l'occasion d'en éprouver les dispositions expressément prévues afin de faciliter les relations entre enquêtes judiciaires et techniques.

En effet, le monopole de droit sur la collecte et la conservation des preuves d'un accident corporel qu'exercent, dès leur intervention immédiate sur le terrain, les officiers de Police judiciaire représentant la Justice, rend impossible un accès direct aux éléments (enregistrements tels qu'un disque de chronotachygraphe, ou constat de l'état d'un véhicule...), dont la connaissance est indispensable à la compréhension des causes et circonstances de l'événement.

C'est la raison pour laquelle la loi du 3 janvier 2002 a aménagé, de manière détaillée, les modalités d'accès à ces éléments au bénéfice des enquêteurs des enquêteurs techniques.

Chaque fois que juridiquement nécessaire, les enquêtes techniques ont donc débuté par une entrevue avec les Procureurs qui ont toujours réservé le meilleur accueil aux enquêteurs (de même d'ailleurs que les OPJ qui considèrent que leur travail est valorisé par les suites données dans le domaine de la prévention). Cependant, l'accès aux documents ou expertises est parfois relativement long (en moyenne de 6 mois à un an, en particulier lorsqu'une instruction judiciaire est engagée).

Il serait donc utile que la Justice informe les Parquets sur les nécessités des enquêtes techniques, et le rôle qui leur est dévolu par la loi, afin d'en faciliter le déroulement dans la pratique.

4. Retour d'expérience et études

En dehors de la réalisation d'enquêtes techniques sur des accidents ou incidents affectant les transports terrestres, le BEA-TT a également vocation à contribuer à la valorisation des démarches de retour d'expérience sur les accidents et incidents, et à réaliser des études et recherches dans ce domaine ainsi qu'en matière d'accidentologie.

C'est dans ce cadre qu'en 2004 le BEA-TT a entrepris un recensement des cas d'incendies « endogènes » d'autocars survenant hors collision ou vandalisme, en raison de la fréquence apparente de tels événements qui peuvent avoir des conséquences graves. La gendarmerie et la police nationale ont accepté de contribuer à ce dispositif de surveillance jusqu'au 1^{er} juillet 2005, dès lors que ces incendies provoquent une coupure d'axe routier et donc leur intervention. Un bilan sera fait de cette démarche au cours de l'été 2005.

Par ailleurs, à l'issue d'un appel d'offres, le BEA-TT a confié au CEESAR, associé à la société Ligeron, une étude portant sur les 323 accidents corporels survenus en 2003 dans lesquels sont impliqués de multiples véhicules dont des poids-lourds ou autocars, les circonstances et la gravité réelle de tels carambolages apparaissant insuffisamment connues.

Les procédures judiciaires établies sur ces accidents constituant la base de l'analyse nécessitant un assez long délai de collecte et de dépouillement, la remise de l'étude est prévue pour la fin juin 2005.

Enfin, le BEA-TT a entrepris de constituer une base de données des accidents routiers qui ont été signalés par le Centre National d'Information Routière, et qui ont donné lieu à une démarche (légère) de qualification.

ANNEXES

Annexe 1 : liste des enquêtes techniques engagées en 2002, 2003 et 2004

Annexe 2 : les textes institutionnels du BEA-TT

Annexe 1 : liste des enquêtes techniques engagées en 2002, 2003 et 2004

Date	Accident	Nb tués
16.06.2002	Barrage-écluse d'Evry sur la Seine	3
05.11.2002	Carambolage sur l'A10 à Coulombiers	8
06.11.2002	Incendie du train Paris-Munich à Nancy	12
2002	TVR Nancy et Caen	0
27.01.2003	Collision de train à La Biogna	2
17.05.2003	Accident d'autocar à Dardilly sur l'A6	28
20.09.2003	Incident RER D à Villeneuve Triage	0
18.11.2003	RN165 à Nivillac (TMD)	2
18.01.2004	Convoi poussé de La Voulte sur Rhône	1
15.02.2004	Trottoir roulant neige à Val Cenis	1
05.04.2004	Collision ferroviaire à Saint Romain de Gier	0
17.04.2004	Electrocution sur caténaire à Saint Nazaire	1
22.06.2004	Autocar à Ligugé sur la RN10	11
28.07.2004	Bateau « santina » à l'écluse de Blénod lès Pont à Mousson	0
26.08.2004	Convoi « Foehn » à Nogent sur Seine	0
29.08.2004	Carambolage avec autocar sur l'A63 à Belin-Béliet	8
30.08.2004	Tramway à Rouen	0
24.11.2004	Collision entre train corail et un semi-remorque à Millau	0

Annexe 2 : 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 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.²

- Décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques sur les événements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre.³

² publié au journal officiel du 4 janvier 2002, page 215.

³ publié au journal officiel du 28 janvier 2004, page 1996

LOIS

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 (1)

NOR : EQUX0000153L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté.
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}**SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES
ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT****Article 1^{er}**

Le premier alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'Etat définit la réglementation sociale et veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi, ainsi qu'à la mise en œuvre de la réglementation correspondante. Il en contrôle l'application.

« L'Etat définit les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application. »

Article 2

Le titre I^{er} du code de la voirie routière est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VIII

« Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes

« Art. L. 118-1. – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait émis un avis sur un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de cet ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter.

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions, ainsi que les ouvrages pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place à proximité et définis dans un dossier joint à la demande de l'autorisation visée à l'article L. 118-2.

« Art. L. 118-2. – La mise en service des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1 et appartenant

aux catégories fixées par le décret prévu au dernier alinéa de ce même article est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service, dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, le représentant de l'Etat peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 118-3. – Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

« Ces décrets devront prendre en compte la spécificité des collectivités territoriales lorsque celles-ci sont maîtres d'ouvrage.

« Art. L. 118-4. – Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales.

« Sur ces ouvrages, lorsque les engagements internationaux le permettent, les infractions au code de la route ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française peuvent être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger.

« S'il s'agit d'une contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant peut s'acquitter du montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale, et les dispositions de l'article L. 121-4 du code de la route sont applicables. »

Article 3

I. – Il est créé un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre de la politique intermodale des transports sur le territoire national par le financement des investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire, fluvial ou maritime.

Le président est nommé par décret sur proposition du conseil d'administration parmi les membres de celui-ci.

Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants de l'Etat et pour moitié de représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat, des collectivités territoriales et de personnalités qualifiées.

Les ressources de l'établissement sont des dotations en capital, les intérêts de ses placements et, le cas échéant, des subventions et des recettes diverses. Le montant des dota-

tions en capital correspond au montant des recettes de l'ouverture minoritaire du capital du groupe « Autoroutes du Sud de la France », diminuées de 1,5 milliard d'euros.

Les modalités d'application du présent I sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

II. — Il est créé un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Le président est nommé par décret sur proposition du conseil d'administration, parmi les membres de celui-ci.

Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants de l'Etat et pour moitié de représentants des collectivités territoriales et de personnalités qualifiées du secteur des transports et de l'environnement.

Les ressources de l'établissement public sont constituées par les dividendes de ses participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes, complétées, le cas échéant, par des subventions et recettes diverses.

Les modalités d'application du présent II sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 4

Après l'article 13 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 13-1 et 13-2 ainsi rédigés :

« Art. 13-1. — Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.

« Pour ces systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux systèmes de transports guidés ou ferroviaires destinés au transport de personnels.

« Art. 13-2. — Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces systèmes est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction

des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces systèmes, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque système, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les catégories de systèmes auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

Article 5

A l'article 44 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, les mots : « situées dans un périmètre de transports urbains et » sont supprimés.

Article 6

I. — L'article L. 445-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 précitée sont soumis à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation. » ;

2° Après le quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, il doit être joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné de l'avis sur la sécurité émis par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Cet avis présente notamment les conditions d'exploitation de la remontée mécanique au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter l'ouvrage. »

II. — L'article L. 445-4 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce décret précise en outre les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, préalable à ces autorisations, ne peut être délivré qu'après consultation d'une commission administrative, assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »

Article 7

Le titre V du livre I^{er} du code des ports maritimes est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

« Art. L. 155-1. — Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages portuaires est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après

avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

Article 8

Il est rétabli, dans la section 1 du chapitre II du titre III du livre I^{er} du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, un article 30 ainsi rédigé :

« Art. 30. – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages de navigation intérieure est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

Article 9

I. – Il est créé, au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile, un article L. 211-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 211-1. – Les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers et des populations riveraines font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures concernés au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter et examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions existantes ou en projet aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

II. – Dans le chapitre III du titre I^{er} du livre II du même code, après l'article L. 213-3, il est inséré un article L. 213-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 213-4. – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits utilisés à bord des aéronefs, être agréé par l'autorité administrative compétente en qualité d'"établissement connu". L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'"établissement connu" doit mettre en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserver leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

« L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les agents visés à l'article L. 282-11 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'"établissement connu".

« Les dispositions du présent article sont applicables dans la collectivité départementale de Mayotte, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. »

III. – L'article L. 321-7 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-7. – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien doit mettre en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux préalablement à leur embarquement dans les aéronefs.

« Le transporteur aérien :

« – soit effectue des visites de sûreté mentionnées à l'article L. 282-8 du fret et des colis postaux qui lui sont remis ;

« – soit s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un "agent habilité".

« Le fret ou les colis postaux qui ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques doivent être remis à l'"agent habilité" exclusivement par un "chargeur connu".

« Peut être agréé en qualité d'"agent habilité" par l'autorité administrative compétente l'entreprise ou l'organisme qui intervient dans l'organisation du transport de fret ou de colis postaux et qui met en place des contrôles et des procédures appropriées.

« Peut être agréé en qualité de "chargeur connu" par l'autorité administrative compétente l'entreprise ou l'organisme qui met en œuvre directement ou sous son contrôle des mesures appropriées pendant le conditionnement du fret et des colis postaux expédiés à sa demande et qui préserve l'intégrité de ces marchandises jusqu'à leur remise à un "agent habilité".

« En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent code.

« Les agréments visés aux alinéas ci-dessus peuvent être refusés ou retirés lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le

comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Ils peuvent faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de police, sous le contrôle des officiers de police judiciaire, ainsi que les agents des douanes vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'"agent habilité". A cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

« Les agents visés à l'article L. 282-11 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité de "chargeur connu".

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au présent article. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent article, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédure de sûreté.

« Il détermine également les prescriptions que les "agents habilités" doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

« Les entreprises ou organismes titulaires d'un agrément au titre des dispositions de l'article L. 321-7 en vigueur antérieurement à la publication de 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 conservent le bénéfice de leur agrément.

« Les dispositions du présent article sont applicables dans la collectivité départementale de Mayotte, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna. »

Article 10

L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° A la fin du 2°, les mots : « lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement » sont remplacés par les mots : « lorsqu'elles n'entraînent pas d'accroissement » ;

2° Au 5°, le mot : « significative » est supprimé.

Article 11

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévues par les articles 2 à 8, aux infrastructures et systèmes de transport en projet, en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.

Les articles L. 118-2 à L. 118-4 du code de la voirie routière sont applicables aux ouvrages quel que soit le stade d'avancement des travaux. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de ces articles pour les ouvrages qui ne sont pas encore en service et pour lesquels des mesures complémentaires de sécurité doivent être appliquées.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévues par les articles 4 à 8, aux infrastructures et systèmes de transport en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.

Article 12

I. – La loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés est ainsi modifiée :

1° L'avant-dernier alinéa de l'article 3 est complété par les mots et une phrase ainsi rédigée : « et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils peuvent procéder à des contrôles, dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses. » ;

2° Dans le premier alinéa de l'article 4, la somme : « 40 000 F » est remplacée par la somme : « 30 000 € », et les mots : « ou de l'une de ces deux peines seulement » sont supprimés ;

3° Après le 3° de l'article 4, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« 4° Fait transporter par voie terrestre des marchandises dangereuses sans l'avoir signalé, soit dans le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis ;

« 5° Transporté par voie terrestre des marchandises dangereuses sans aucune signalisation extérieure, lorsque celle-ci est requise.

« Sera puni des mêmes peines tout responsable d'entreprise qui n'aura pas désigné de conseiller à la sécurité dans une entreprise soumise à cette obligation. »

II. – Les habilitations des agents de contrôle des transports terrestres dits « contrôleurs des transports terrestres » à constater les infractions prévues par :

– l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952) ;

– l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises ;

– l'article 23-2 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial,

sont dévolues aux autres fonctionnaires ou agents de l'Etat, qui sont chargés du contrôle des transports terrestres et sont placés sous l'autorité du ministre chargé des transports.

III. – L'article L. 130-6 du code de la route est ainsi rédigé :

« Art. L. 130-6. – Les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 317-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises.

« Ces fonctionnaires ont accès à l'appareil de contrôle, dit "chronotachygraphe", et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés. »

IV. – A. – Au 6° de l'article L. 130-4 du même code, les mots : « contrôleurs des transports terrestres » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ».

B. – Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 324-12 du code du travail, les mots : « les contrôleurs et les adjoints de contrôle des transports terrestres » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ».

V. - A. - Après l'avant-dernier alinéa (9°) de l'article L. 130-4 du code de la route, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

« 10° Les agents des exploitants d'aérodromes, assermentés et agréés par le préfet, pour les seules contraventions aux règles de stationnement dans l'emprise de l'aérodrome. »

B. - Le deuxième alinéa (1°) de l'article 776 du code de procédure pénale est complété par les mots : « , ainsi que de demandes d'agrément destinées à permettre la constatation par procès-verbal d'infractions à la loi pénale ».

TITRE II

SÉCURITÉ AUTOUR DES SITES DE STOCKAGE SOUTERRAIN DE GAZ NATUREL, D'HYDROCARBURES ET DE PRODUITS CHIMIQUES

Article 13

I. - Après l'article 8 de l'ordonnance n° 58-1132 du 25 novembre 1958 relative au stockage souterrain de gaz, il est inséré un article 8 bis ainsi rédigé :

« Art. 8 bis. - I. - Des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées autour des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un stockage souterrain dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article L. 515-8, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 515-9 et aux articles L. 515-10 et L. 515-11 du code de l'environnement. Les servitudes et leurs périmètres sont arrêtés par l'autorité administrative.

« II. - L'acte de vente de biens fonciers et immobiliers doit, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme et du I. »

III - Après l'article 8 de l'ordonnance n° 58-1332 du 23 décembre 1958 relative au stockage souterrain d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés, il est inséré un article 8 bis ainsi rédigé :

« Art. 8 bis. - I. - Des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées autour des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un stockage souterrain dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article L. 515-8, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 515-9 et aux articles L. 515-10 et L. 515-11 du code de l'environnement. Les servitudes et leurs périmètres sont arrêtés par l'autorité administrative.

« II. - L'acte de vente de biens fonciers et immobiliers doit, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme et du I. »

III. - Après l'article 4 de la loi n° 70-1324 du 31 décembre 1970 relative au stockage souterrain de produits chimiques de base à destination industrielle, il est inséré un article 4 bis ainsi rédigé :

« Art. 4 bis. - I. - Des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées autour des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un stockage souterrain dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article L. 515-8, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 515-9 et aux articles L. 515-10 et L. 515-11 du code de l'environnement. Les servitudes et leurs périmètres sont arrêtés par l'autorité administrative.

« II. - L'acte de vente de biens fonciers et immobiliers doit, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme et du I. »

IV. - L'article L. 421-8 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « ou de stockage souterrain de gaz, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ou de produits chimiques de base à destination industrielle » ;

b) Le second alinéa est complété par les mots : « ainsi qu'aux stockages souterrains visés à l'alinéa précédent bénéficiant de l'application de l'article 8 bis de l'ordonnance n° 58-1132 du 25 novembre 1958 relative au stockage souterrain de gaz, de l'article 8 bis de l'ordonnance n° 58-1332 du 23 décembre 1958 relative au stockage souterrain d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de l'article 4 bis de la loi n° 70-1324 du 31 décembre 1970 relative au stockage souterrain de produits chimiques de base à destination industrielle » ;

c) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le permis de construire mentionne explicitement le cas échéant les servitudes instituées en application du présent article et de l'article 8 bis de l'ordonnance n° 58-1132 du 25 novembre 1958 précitée, de l'article 8 bis de l'ordonnance n° 58-1332 du 23 décembre 1958 précitée et de l'article 4 bis de la loi n° 70-134 du 31 décembre 1970 précitée. »

TITRE III

ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ÉVÉNEMENT DE MER, ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT TERRESTRE OU AÉRIEN

Article 14

I. - A la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre, le ministre chargé des transports peut décider 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.

III. - L'enquête technique 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.

Article 15

Les enquêteurs techniques peuvent immédiatement accéder au lieu de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'événement de mer ou d'accident de transport terrestre, 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

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 de transport terrestre et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

1^o 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^o 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 de transport terrestre, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Article 17

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 de transport terrestre. 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 de transport terrestre. 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

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 de transport terrestre.

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

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 de transport terrestre et concernant notamment 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, la qualification, 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

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, ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Article 21

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

Article 22

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 de transport terrestre, 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, 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

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

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

I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € 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

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

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 € 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

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 orga-

nismes 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

(1) Loi n° 2002-3.

– 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 octobre 2001.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

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

NOR : EQUIP0301770D

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 1^{er} 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 ;

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.

Décète :

CHAPITRE I^{er}

Dispositions communes

Art. 1^{er}. - Les organismes permanents spécialisés chargés, en application de l'article 14 de la loi du 3 janvier 2002 sus-

visée, 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).

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 œuvre.

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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 20. - L'ouverture d'une enquête est décidée par le ministre chargé des transports, à son initiative ou sur proposition du directeur du BEA-TT.

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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 23. - Sur la proposition du directeur du BEA-TT, les enquêteurs techniques autres que ceux mentionnés au premier alinéa de l'article 21 sont commissionnés par le ministre chargé des transports, 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.

Art. 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

Art. 25. - Les dispositions des articles 1^{er} 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.

Art. 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.

Art. 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, le 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, le 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.

Fait à Paris, le 26 janvier 2004.

JEAN-PIERRE RAFFARIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,*
GILLES DE RODIER

*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

Le 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 DELEVOLVE

Le ministre de l'outre-mer,
BRIGITTE GIRARDIN

*Le ministre délégué au budget
et à la réforme budgétaire,*
ALAIN LAMURE

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

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

Décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004 portant création de la Commission nationale des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes

NOR : EQU0301437D

Le Premier ministre,

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

Vu la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991 relative à la transparence et à la régularité des procédures de marchés et soumettant la passation de certains contrats à des règles de publicité et de mise en concurrence ;

Vu la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;

Vu le décret n° 93-584 du 26 mars 1993 relatif aux contrats visés au I de l'article 48 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence dans la vie économique et des procédures publiques,

Décrète :

Art. 1^{er}. - Il est institué une commission dénommée « Commission nationale des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes », chargée de veiller au respect par les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes des règles applicables en matière de passation et d'exécution de marchés de travaux, de services et de fournitures, dans les conditions prévues aux articles suivants.

Art. 2. - Chacune des commissions consultatives des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes adresse à la commission nationale, avant le 31 janvier de chaque année, son rapport annuel d'activité. Sur cette base, la commission nationale formule, par la voie d'un rapport annuel, un avis sur le respect des procédures de passation et d'exécution des marchés passés par chaque société d'économie mixte concessionnaire d'autoroutes au cours de l'année écoulée.

La commission nationale peut à cette occasion adresser des recommandations sur l'organisation des procédures de passation des marchés ou sur le fonctionnement des commissions consultatives des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes.

Le rapport annuel de la commission nationale est remis au ministre chargé de la voirie nationale et au ministre chargé de l'économie et des finances avant le 31 mai de chaque année.

Les ministres décident, le cas échéant, des suites à donner à ce rapport.

Art. 3. - Participent à la commission nationale, avec voix délibérative :

- un conseiller maître à la Cour des comptes, président, nommé, pour une durée de trois ans renouvelable, par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie ;

En qualité de représentants du ministre chargé de la voirie nationale :

- le directeur des routes ou son représentant ;
- le directeur des affaires économiques et internationales ou son représentant ;

En qualité de représentants du ministre chargé de l'économie :

- le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ou son représentant ;
- le directeur des affaires juridiques ou son représentant.

Assistent aux séances de la commission nationale, avec voix consultative :

- le chef de la mission de contrôle économique et financier « Autoroutes et tunnels routiers » ou son représentant ;
- le président de la mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou son représentant ;
- le cas échéant, un rapporteur désigné par le président de la commission nationale.

Art. 4. - La Commission nationale des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes se réunit à l'initiative de son président.

