

BEA-TT

Bureau d'Enquêtes
sur les Accidents de
Transport Terrestre

les rapports



RAPPORT D'ACTIVITÉ

ANNÉE 2006

RAPPORT D'ACTIVITÉ

ANNÉE 2006

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

SOMMAIRE

Glossaire.....	5
Regards sur l'année 2006.....	7
1- Missions et organisation du BEA-TT.....	9
1.1- Pourquoi des enquêtes techniques sur les accidents ?.....	9
1.2- Les principales étapes de la mise en place du BEA-TT.....	9
1.3- Missions et modes d'intervention.....	10
1.4- Transposition de la directive sécurité ferroviaire.....	11
1.5- Organisation et moyens.....	11
2- Les enquêtes réalisées en 2006 : bilan global.....	13
Enquêtes réalisées en 2006.....	13
Facteurs causaux mis en évidence.....	13
Recommandations émises.....	13
Suites données aux recommandations.....	14
Enquêtes engagées en 2006.....	15
3- Les enquêtes réalisées : transports ferroviaires et guidés.....	17
Enquêtes réalisées en 2006.....	17
Recommandations émises.....	17
Suites données ou prévues par les destinataires.....	18
Résumé synthétique des rapports d'enquête.....	18
4- Les enquêtes réalisées : transports routiers.....	19
Enquêtes réalisées en 2006.....	19
Recommandations émises.....	19
Suites données aux recommandations.....	20
Résumé synthétique des rapports d'enquête 2006.....	20
5- Études et retour d'expérience.....	21
Base de données des événements signalés.....	21
Etude sur les incendies spontanés de véhicules lourds.....	22
ANNEXES.....	25
Annexe 1 : Transports ferroviaires et guidés : résumé synthétique des rapports d'enquêtes.....	27
Annexe 2 : Transports routiers : résumé synthétique des rapports d'enquête.....	35
Annexe 3 : Liste des enquêtes engagées depuis 2002.....	43
Annexe 4 : Accidents routiers recensés dans la base de données du BEA-TT.....	45
Annexe 5 : Les textes institutionnels du BEA-TT.....	47

1- Glossaire

- **CETU** : Centre d'Etude des Tunnels
- **CMVOA** : Cellule Ministérielle de Veille Opérationnelle et d'Alerte
- **CNO** : Centre National des Opérations
- **COGIC** : Centre Opérationnel des Gestion Interministérielle des Crises
- **DDE** : Direction Départementale de l'Équipement
- **DRE** : Direction Régionale de l'Équipement
- **DSCR** : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
- **EPSF** : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
- **INRETS** : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.
- **PL** : Poids Lourd
- **SDIS** : Service Départemental d'Incendie et de Secours
- **SIC** : Service de l'Information et de la Communication
- **TMD** : Transport de Matières Dangereuses
- **TRM** : Transport Routier de Marchandises

Regards sur l'année 2006

L'année 2006 est la seconde année de plein exercice du BEA-TT, à la suite de sa création en 2004.

Au cours de cette année, le BEA-TT a publié comme l'année précédente 10 rapports d'enquêtes sur des accidents et incidents ; toutes les enquêtes engagées avant 2006 ont fait l'objet d'un rapport publié.

Par ailleurs le BEA-TT a également engagé 15 enquêtes nouvelles en 2006, ce qui le conduit à se préparer à une augmentation significative de son activité.

En dehors des enquêtes techniques, deux études ont été menées dans le domaine routier en 2006 (poursuite de l'étude des incendies spontanés de véhicules lourds, engagement d'une étude sur les accidents mortels impliquant des poids lourds en 2004).

Les rapports produits sont mis en ligne sur le site internet du BEA-TT. A la fin 2006, 25 rapports publiés sont accessibles sur ce site ; il a été visité en 2006 par 9068 internautes, dont 16% d'étrangers situés dans plus de 50 pays.

L'évolution du cadre institutionnel et réglementaire du BEA-TT a surtout été marquée en 2006 par une première étape de transposition de la directive européenne sur la sécurité ferroviaire dans la loi et le décret applicables au BEA-TT.

Elle a permis notamment de transférer la décision d'engagement des enquêtes ferroviaires au directeur du BEA-TT, et a fourni l'occasion de simplifier les processus de décision pour les autres modes de transport terrestre. Il reste cependant à mettre en place le suivi de la mise en oeuvre effective des recommandations émises.

Il convient de constater la fréquence élevée des enquêtes qui présentent des aspects internationaux : ainsi, parmi les enquêtes ouvertes par le BEA-TT, les 4 accidents d'autocars les plus graves comme les 3 accidents ferroviaires les plus graves impliquent ou concernent des entreprises de transport établies hors de nos frontières.

Cette situation appelle évidemment une coopération internationale active, que le BEA-TT s'efforce de mettre en oeuvre chaque fois que nécessaire, en préparant notamment des protocoles de partenariat avec ses homologues transfrontaliers lorsqu'ils existent. Il participe également activement aux échanges d'expérience et à l'harmonisation des procédures de travail entre les organismes d'enquêtes ferroviaires européens, qui sont menés sous l'égide de l'Agence Ferroviaire Européenne comme le prévoit la directive sur la sécurité ferroviaire. Il a enfin apporté en 2006 sa contribution aux séminaires sur la sécurité ferroviaire organisés en Lituanie et en Bulgarie, dans le cadre des jumelages ferroviaires, ainsi qu'au groupe d'experts de la Commission Européenne sur les enquêtes sur accidents ferroviaires.

L'expérience ainsi acquise met en évidence plusieurs domaines dans lesquels le BEA-TT devra poursuivre ses réflexions et ses propositions pour progresser dans l'efficacité et le professionnalisme de son action :

- > l'achèvement de la mise en place du dispositif de veille, notamment pour les transports ferroviaires ou collectifs et les transports fluviaux,
- > la mise en place d'un dispositif de suivi de la mise en oeuvre effective des recommandations émises, avec l'EPSF pour le mode ferroviaire et les directions centrales compétentes du ministère des Transports pour les autres modes terrestres,
- > l'amélioration de la coopération avec les autorités judiciaires, afin de réduire les délais d'accès aux documents, pièces et éléments matériels utiles,
- > le renforcement de la démarche interne d'assurance qualité et l'établissement des référentiels pour la réalisation des enquêtes et rapports qu'il produit.

En ce qui concerne les moyens du BEA-TT, ses effectifs autorisés budgétés sont restés en 2006 au niveau modeste de 10 agents, avec une perspective de renforcement en 2007 pour accompagner la montée du plan de charge ; il s'y ajoute les deux médecins de l'Inspection Générale du Travail des Transports qui lui sont rattachés.

De ce fait, et même s'il utilise largement les éléments collectés par les enquêteurs judiciaires qui constituent pour lui une base de travail essentielle, le BEA-TT est très souvent amené à mobiliser des enquêteurs temporaires et des experts comme le prévoient ses textes constitutifs.

Il a pu ainsi bénéficier notamment du concours de membres du Conseil Général des Ponts et Chaussées, d'enquêteurs du BEAmer, des services techniques et organismes de recherche du réseau scientifique et technique du ministère des Transports, des services locaux de l'Etat (préfectures, DRE, DDE, Inspection du Travail des Transports, services de secours), d'experts privés et consultants, et plus largement des services centraux, gestionnaires d'infrastructure et entreprises de transport qui alimentent son retour d'expérience et le dispositif de veille.

Que tous, pour leur contribution et leur engagement au service de l'objectif de prévention et d'amélioration de la sécurité dans les transports terrestres, trouvent ici l'expression de mes très chaleureux remerciements.



Jean-Gérard KOENIG

Directeur du BEA-TT

2- Missions et organisation du BEA-TT

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 visant à déterminer les circonstances et causes de l'évènement, puis à dégager dès que possible les recommandations préventives utiles afin d'en éviter le renouvellement.

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

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

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

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).

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

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

C'est la loi du 3 janvier 2002¹, consécutive au dramatique incendie du Mont Blanc où 39 personnes perdirent la vie le 24 mars 1999, qui a donné cette base législative aux enquêtes techniques dans le domaine des transports terrestres. Elle prévoit que ces enquêtes seront réalisées par un organisme permanent spécialisé, qui pourra bénéficier d'un droit d'accès à tous les éléments utiles à l'enquête, même couverts par le secret de l'instruction judiciaire, le secret médical ou le secret professionnel.

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

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

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) et en a défini les missions ainsi que les conditions de fonctionnement décrites ci dessous.

1.3- Missions et modes d'intervention

Le BEA-TT est un service à compétence nationale placé auprès du vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées ; cette position ne comporte aucune tutelle hiérarchique susceptible de porter préjudice à l'indépendance des enquêtes du BEA-TT.

La mission principale du BEA-TT est de réaliser les enquêtes techniques sur les accidents graves de transport terrestre et certains autres accidents ou incidents. Cependant il a également vocation à favoriser la diffusion des connaissances et enseignements issus du retour d'expérience sur les accidents, et peut engager des études ou recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

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

Les décisions d'ouverture des enquêtes techniques sont prises par le directeur du BEA-TT, à la demande ou avec l'accord du ministre chargé des transports ; cette dernière condition ne s'applique cependant plus au domaine ferroviaire, depuis que le décret constitutif du BEA-TT a été modifié lors de la transposition de la directive européenne (2004/49 CE) sur la Sécurité Ferroviaire.

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

Cette diversité des investigations à mener conduit le BEA-TT à identifier et mobiliser toutes les compétences nécessaires dans chaque cas.

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

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

1.4- Transposition de la directive sécurité ferroviaire

Dans le domaine ferroviaire, la directive européenne 2004/49 CE précise le rôle des différents acteurs et notamment celui des organismes d'enquête sur les accidents et incidents.

En France, cet organisme est le BEA-TT, et la transposition de la directive en ce qui le concerne a été engagée en 2006. Elle porte principalement sur trois points :

- l'attribution au directeur du BEA-TT de la décision d'engagement des enquêtes ferroviaires, qui était précédemment de la compétence du ministre chargé des transports,
- le signalement au BEA-TT, par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, des accidents et incidents sur lesquels celui-ci peut être amené à intervenir,
- le suivi de la mise en oeuvre effective des recommandations émises par le BEA-TT, à effectuer par l'autorité de sécurité nationale (en France, l'EPSF).

Sur le premier point, la transposition est achevée avec la publication de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 (art. 18) et celle du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 (art. 65).

Sur le second point, l'obligation de signalement est inscrite dans le décret mentionné ci-dessus ; cependant la liste des événements signalables reste à arrêter.

Sur le troisième point, la transposition reste encore à réaliser à la date du présent rapport d'activité.

1.5- Organisation et moyens

Le BEA-TT est organisé autour de sa mission principale, la réalisation des enquêtes techniques sur les accidents et incidents. Il mobilise à cet effet trois catégories d'intervenants :

- tout d'abord, ses propres enquêteurs permanents,
- en second lieu, des enquêteurs temporaires, qui sont commissionnés pour les besoins d'une enquête par le directeur du BEA-TT et bénéficient du statut législatif d'enquêteur technique ; ils peuvent être des agents, actifs ou retraités, d'une entreprise de transport, d'un gestionnaire d'infrastructure, ou d'un corps de fonctionnaires chargé de missions d'inspection ou de contrôle,
- enfin, des experts désignés pour répondre à des questions précises.

De plus, le BEA-TT peut, aux termes de son décret constitutif, faire appel à l'ensemble des services de l'Etat compétents dans son domaine : c'est notamment le cas pour la veille et les signalements d'accidents.

Dans la pratique, les enquêteurs permanents organisent les enquêtes en s'appuyant le cas échéant sur des enquêteurs temporaires et des experts choisis pour apporter l'ensemble des compétences externes jugées nécessaires à chaque enquête.

En 2006, les effectifs autorisés du BEA-TT étaient de 10 agents : 2 cadres de direction, 5 enquêteurs permanents (dont l'un n'a été affecté qu'en 2007), et 3 agents administratifs. Deux médecins de l'Inspection Générale du Travail des Transports lui sont également rattachés pour traiter des aspects médicaux.

Neuf enquêteurs non permanents commissionnés ont en outre contribué aux travaux du BEA-TT en 2006.

Sa dotation budgétaire de fonctionnement s'élevait en 2006 à 400 000 €.

3- Les enquêtes réalisées en 2006 : bilan global

Enquêtes réalisées en 2006

Dix enquêtes ont été achevées en 2006 avec la publication du rapport et des recommandations du BEA-TT soit autant qu'en 2005. Ces accidents ont fait 9 victimes décédées, toutes à l'occasion d'accidents routiers

Cinq de ces enquêtes concernent des transports ferroviaires ou guidés, parmi lesquelles deux portent sur des accidents de passage à niveau ; les cinq autres portent sur des accidents routiers. Elles sont présentées dans les chapitres ci-après.

L'enquête la plus lourde, sur l'incendie du 4 juin 2005 dans le tunnel du Fréjus, a fortement mobilisé l'équipe des enquêteurs routiers.

Facteurs causaux mis en évidence

Le facteur humain constitue la cause immédiate de l'accident dans au moins cinq cas (erreur de décision, défaut de maîtrise, hypovigilance, excès de vitesse et erreur de conduite). Il a joué un rôle aggravant dans deux cas, par réaction inadaptée à la suite d'un début d'incendie et d'une panne.

Des facteurs liés aux véhicules constituent la cause directe de l'accident dans quatre enquêtes. Ils concernent la rupture de l'alimentation en air comprimé d'un poids lourd et trois incendies (défaillance de l'appareillage électrique d'une rame de métro, incendie spontané d'un poids lourd et court-circuit électrique sur autobus).

L'absence de ceinture de sécurité est intervenue comme facteur aggravant dans deux accidents (un poids lourd et un autocar).

Les facteurs liés à l'infrastructure n'ont été déterminant que pour un seul cas (obsolescence de la voie ayant causé le déraillement d'un train) ; ils ont cependant constitué un facteur aggravant dans au moins quatre cas (étroitesse de la route, zone de chantier, zone de trafic important, tunnel).

Des facteurs organisationnels ont également été mis en évidence, notamment dans trois cas où ils ont soit contribué à l'accident, soit gêné l'intervention des secours. Des insuffisances de formation des conducteurs et d'information des usagers ont également été relevées.

Recommandations émises

A la suite de ces dix enquêtes, 71 recommandations (27 pour le domaine des transports ferroviaire ou guidés et 44 pour le domaine routier) ont été formulées. Certaines d'entre elles ayant été adressées avec le même libellé à plusieurs destinataires concernés, cela correspond à 90 recommandations adressées (41 pour les transports ferroviaires ou guidés et 49 pour les transports routiers).

Les destinataires

Les 90 recommandations adressées se répartissent comme suit :

- 39 aux gestionnaires d'infrastructure ou concessionnaires routiers,
- 30 aux autorités de réglementation ou de contrôle (directions d'administration centrale),
- 12 aux autorités organisatrices des transport ou maître d'ouvrage principal routier,
- 4 aux entreprises de transport,
- 3 aux services de contrôle,
- 2 à d'autres destinataires (constructeur, services de secours).

Suites données aux recommandations

Les suites données ou prévues par les destinataires

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

Sur les 90 recommandations adressées aux destinataires :

- dans 70 cas, la recommandation est acceptée et sa mise en oeuvre confirmée, avec parfois une condition de délai ou de financement,
- dans 3 cas, la recommandation n'est pas acceptée ou fait l'objet de fortes réserves,
- dans 17 cas, la recommandations est restée sans réponse.

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

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

Enquêtes engagées en 2006

Quinze enquêtes ont été engagées en 2006, dont on trouvera la liste en annexe 3, contre 9 en 2005. Cette augmentation n'est pas liée à une hausse du nombre d'accidents, mais à une mobilisation accrue des capacités d'intervention du BEA-TT.

Ces 15 enquêtes concernent :

- pour le **domaine ferroviaire / transports guidés**, 7 événements dont 3 déraillements, 1 collision ferroviaire, 1 collision de passage à niveau, 1 accident de voyageur et 1 incident de rattrapage,
- pour le **domaine routier**, 6 accidents dont 1 carambolage autoroutier, 3 accidents impliquant des PL dont 1 incendie de citerne d'hydrocarbures, et 2 accidents impliquant des autobus,
- pour le **domaine fluvial**, 2 accidents de bateaux à passagers.

Depuis l'année 2002 (début de la démarche de mise en place du BEA-TT) 42 enquêtes avaient ainsi été engagées à la fin 2006 (cf annexe 3). Elles se répartissent comme suit entre les différents modes de transport terrestre :

Transports ferroviaires : 16 (dont 3 accidents de passage à niveau)

Transports guidés : 3

Remontées mécaniques : 1

Transports routiers : 16

Voies navigables : 6

On constate que les deux thèmes principaux sont les accidents ferroviaires et les accidents routiers ; mais les voies navigables sont également fréquemment concernées, à l'encontre de leur image de mode de transport « paisible ». Cependant cette répartition n'a pas de signification statistique sur l'accidentalité, les seuils d'engagement d'enquête étant très différents d'un mode à l'autre.

4- Les enquêtes réalisées : transports ferroviaires et guidés

Enquêtes réalisées en 2006

Cinq rapports d'enquête ont été diffusés en 2006 dans le domaine ferroviaire. Ces enquêtes portaient sur les accidents suivants :

Date	Accident	Nb tués	Mode*
24.11.2004	Accident de PN entre train et semi-remorque à Millau	0	F/R
27.05.2005	Collision ferroviaire de Francardo	0	F
09.06.2005	Accident au PN de St Laurent de Blangy (62)	0	F/R
06.08.2005	Incendie de rames de métro à la station Simplon (75)	0	TG
25.02.2006	Déraillement d'un train à Saint-Flour	0	F

Recommandations émises

A la suite de ces cinq enquêtes, 27 recommandations ont été formulées. Certaines d'entre elles ayant été adressées avec le même libellé à plusieurs destinataires concernés, cela correspond à 41 recommandations adressées.

Objet des mesures recommandées

Par nature de mesure recommandée, les 27 recommandations distinctes se répartissent comme suit (en prenant garde à leur importance très variable) :

- 3 concernent la réglementation de l'exploitation ferroviaire,
- 1 concerne la réglementation de l'infrastructure ferroviaire,
- 7 concernent des aménagement d'infrastructures ferroviaires,
- 10 concernent la formation du personnel et l'organisation du travail,
- 3 concernent l'organisation des contrôles,
- 3 concernent l'organisation de la maintenance du matériel roulant ou de l'infrastructure.

Les destinataires

Les 41 recommandations adressées se répartissent comme suit par catégorie de destinataire :

- 24 au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire,
- 4 aux entreprises ferroviaires,

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

- 8 à l'autorité organisatrice des transports,
- 3 aux autorités de réglementation ou de contrôle (directions d'administration centrale),
- 1 aux autres services de contrôle,
- 1 à d'autres destinataires (municipalité).

Suites données ou prévues par les destinataires

Le tableau ci-dessous indique les suites données ou prévues par les destinataire des recommandations.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	Sans réponse
Millau	4	3	1	
Francardo	13	9		4
St Laurent Blangy	6	6		
Simplon	11	11		
St Flour	7	7		
Total	41	36	1	4

La recommandation non acceptée (étude d'une amélioration de la perception d'un passage à niveau) n'a pas été jugée justifiée dans l'immédiat par la municipalité, la situation existante étant conforme à la réglementation.

Il convient par ailleurs de remarquer que le bilan ci-dessus résulte de l'exploitation des premières réponses que les destinataires de recommandations doivent adresser normalement sous 90 jours au BEA-TT. Il ne s'agit donc pas d'un suivi de la mise en oeuvre effective des recommandations du BEA-TT ; un tel suivi, demandé par la directive 2004/49 sur la sécurité ferroviaire, devrait être assuré à partir de 2008 par l'EPSF lors de l'achèvement de la transposition de cette directive.

Résumé synthétique des rapports d'enquête

On trouvera en annexe 1 une présentation résumée des enquêtes avec un rappel synthétique des recommandations émises dans chaque cas.

5- Les enquêtes réalisées : transports routiers

Enquêtes réalisées en 2006

Cinq rapports d'enquête ont été diffusés en 2006 dans le domaine des transports routiers. Ces enquêtes portaient sur les accidents suivants :

Date	Accident	Nb tués	Mode*
19.04.2005	Accident d'un Poids lourd école RD 8 à Saint Nicolas du Tertre (56)	2	R
25.04.2005	Autocar à Bouafle sur l'A13 (78)	3	R
04.06.2005	Incendie d'un PL au tunnel du Fréjus (73)	2	R
Août 2005	Incendies de bus au GNV à Nancy et à Montbéliard	0	R
01.02.2006	Carambolage sur l'A25 à Météren	2	R

Recommandations émises

A la suite de ces cinq enquêtes, 43 recommandations distinctes ont été formulées ; certaines d'entre elles ayant été adressées avec le même libellé à plusieurs destinataires concernés, cela correspond à 49 envois de recommandations à des destinataires.

Objet des mesures recommandées

Par nature de mesure recommandée, les 43 recommandations distinctes se répartissent comme suit :

- 6 concernent la réglementation des véhicules,
- 3 concernent la réglementation des transports routiers,
- 12 concernent des aménagement d'infrastructures ou d'équipements routiers,
- 2 concernent l'organisation de l'exploitation de l'infrastructure,
- 4 concernent la formation des conducteurs professionnels,
- 6 concernent les contrôles techniques des véhicules et installations liées,
- 3 concernent l'organisation des contrôles routiers et en entreprise,
- 3 concernent l'organisation de retours d'expérience,
- 3 concernent la communication vers les usagers,
- 1 concerne un autre domaine (organisation de l'intervention des secours).

Les destinataires

Les 49 recommandations adressées se répartissent comme suit par catégorie de destinataire :

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

- 15 au gestionnaire de l'infrastructure ou concessionnaire,
- 4 au maître d'ouvrage ou concédant routier,
- 27 aux autorités de réglementation (directions d'administration centrale),
- 2 aux services de contrôle (Préfecture, IGTT),
- 1 à un constructeur automobile.

Suites données aux recommandations

Le tableau ci-dessous indiquent les suites données ou prévues par les destinataire des recommandations.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	Sans réponse
St Nicolas du Tertre	5			5
Bouafle	2	1		1
Fréjus	20	16		4
Autobus GNV	15	13	2	
Météren	7	4		3
Total	49	33	2	14

Les deux recommandations non acceptées ou faisant l'objet d'importantes réserves sont relatives à :

- la fiabilisation des moteurs d'une série d'autobus, pour laquelle le constructeur attend l'issue d'une procédure judiciaire en cours,
- la réalisation d'une étude de risques complète, préalablement à toute mise en service d'une nouvelle génération de véhicules fonctionnant au gaz, la DSCR estimant qu'une telle mesure ne peut être prise qu'au niveau communautaire ou international.

Résumé synthétique des rapports d'enquête 2006

On trouvera en annexe 2 une présentation résumée des enquêtes avec un rappel synthétique des recommandations émises dans chaque cas.

6- Études et retour d'expérience

A côté de sa mission première de réalisation des enquêtes techniques, le BEA-TT a également vocation à réaliser des études sur le retour d'expérience à partir des accidents repérés dans l'accidentologie en raison de leur gravité ou de leurs facteurs causaux. Dans cet esprit, il a poursuivi en 2006 la mise en place de la base de données sur les accidents routiers signalés, et réalisé deux études sur les accidents et incendies de PL ou d'autocars.

Base de données des évènements signalés

Signalement des accidents et incidents

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

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

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

Les bulletins quotidiens proviennent actuellement de quatre sources :

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

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

Base de données sur les accidents signalés

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

En 2006, la base de données mise en place en 2005 concerne les 3976 accidents de la route signalés au BEA-TT principalement par le CNIR, dont 1318 accidents mortels qui ont fait 1591 tués. Elle s'attache notamment à certaines catégories impliqués (transports publics de voyageurs, poids lourds,

marchandises dangereuses...) et à certains types d'accidents.

On trouvera ci-dessous une présentation de ces accidents signalés au BEA-TT, qui couvrent environ 30 % des accidents mortels de la route.

		Type de transport					Total
		TC (> 9 pers.)	TRM hors MD	TRM avec MD	Voitures partic.	Autre	
Nombre	Accidents	155	1 344	136	2 034	307	3 976
	Accidents mortels	34	243	7	888	146	1 318
	Tués	38	292	7	1 098	156	1 591
%	Accidents	3,90%	33,80%	3,42%	51,16%	7,72%	100%
	Accidents mortels	2,58%	18,44%	0,53%	67,37%	11,08%	100%
	Tués	2,39%	18,35%	0,44%	69,01%	9,81%	100%
Taux d'accidents mortels pour ce type de recueil d'information			33,1%				

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

Une répartition de ces accidents selon différentes caractéristiques est présentée en annexe 4.

L'hypovigilance, autre facteur appelant une attention particulière, reste pour l'instant difficile à appréhender de manière fine sur la base du recueil dont dispose le BEA-TT.

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

Etude sur les incendies spontanés de véhicules lourds

Au cours de l'année 2006, le suivi spécifique des incendies spontanés de véhicules lourds (TC et TRM) a permis, sur la base de notre recueil et des informations gendarmerie de répertorier 111 sinistres dont celui d'un véhicule agricole non pris en compte dans l'analyse qui suit.

Fréquence

Les 110 incendies spontanés répertoriés, rapportés au trafic annuel (données de 2004 en 10^8 km.véhicule) conduisent à un coefficient moyen de 0,28 incendie pour 10^8 km.véhicule. Ce nombre est 10 fois plus faible que celui des accidents de toute nature. Toutefois, il recouvre une différence inattendue : celle entre les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger, 0,22 pour les véhicules immatriculés en France et 0,56 pour ceux immatriculés à l'étranger.

Répartition selon la voirie et localisation

Pour 110 cas analysés, 58 sont sur autoroute, 37 sur route nationale, 11 sur route départementale, 3 sur une voirie communale et 1 en tunnel ferroviaire.

Il apparaît que ce sont les longs parcours continus, notamment sur autoroute qui sont souvent à l'origine des incendies spontanés.

En examinant la localisation des sinistres, en s'attachant par exemple à la nature du parcours où ils se sont produits, il ressort que les parcours accidentés, dans les Alpes et dans leur voisinage, sont majoritaires. Toutefois, il conviendrait d'approfondir cette piste qui n'est ici qu'esquissée en raison du faible nombre de cas traités et des imprécisions des données en la matière. Le poids de la région Rhône-Alpes (18 cas) reste cependant significatif.

Répartition entre Poids lourds et Véhicules de transport en commun.

Sur les 110 cas, 8 concernent les transports collectifs (TC dont un autobus au GNV), 8 les transports de matières dangereuses (TRM avec TMD) et 94 des transports de marchandises (TRM hors TMD). Pour les véhicules immatriculés en France, la répartition du nombre d'événements pour 10^8 km.véhicule est de 0,23 pour les TC et 0,22 pour les TRM (avec MD ou non) ; ce qui indique un risque équivalent. Cependant, l'analyse de la partie origine du feu montre que ce n'est pas pour les mêmes raisons.

Origine du feu

Pour tenir compte du grand nombre de semi-remorques impliqués, il est apparu utile d'identifier le véhicule origine du feu qui pouvait être la remorque ou le tracteur. La partie origine du feu concerne quant à elle l'organe impliqué dans le départ du feu.

Pour les autocars et autobus, c'est le moteur qui est à l'origine du feu à l'exclusion de tout autre organe.

En revanche, dans la catégorie des poids lourds, parmi les cas où le départ de feu a pu être clairement identifié, on dénombre pour l'origine « essieu » 2,2 fois plus d'occurrences que pour l'origine « moteur ». Les autres origines (habitacle, équipements ou chargement) sont peu nombreuses.

Les informations recueillies ne permettent que rarement de préciser l'organe déclencheur dans un feu d'origine « moteur » (l'ensemble « turbo, fuite d'huile ou de carburant, circuit électrique » est cité 14 fois). On peut, toutefois, noter à cet égard la conjonction de ces sinistres avec des parcours en site accidenté et, a priori, au terme d'une montée.

Les feux d'origine « essieu » (poids lourds uniquement) résultent d'un blocage de roulement, d'un échauffement des freins ou d'un éclatement de pneu.

Ces feux d'essieux, majoritaires (55), renvoient à des échauffements dus à des parcours longs et/ou accidentés. Rapprochés du lieu où s'est produit le sinistre, ils évoquent également l'hypothèse d'une utilisation excessive des freins dans des parcours accidentés, comportant des descentes successives (cf. l'étude de l'INRETS de 1992 « l'insécurité des poids lourds dans les longues descentes » sur la descente du Fayet).

Tant pour les essieux que pour le moteur, il ne nous a pas été possible d'apprécier le niveau réel de maintenance et d'entretien du véhicule sur les organes principaux. Cependant, la fréquence des feux d'essieu sur les remorques évoque clairement un déficit d'entretien de l'élément tracté.

Notons que l'absence de feu d'essieu sur les autocars et autobus, conduit à rappeler que ce type de véhicule doit normalement être équipé d'un ralentisseur et que cette obligation n'est peut être pas étrangère à cette absence de problème. Bien que les informations sur l'équipement en ralentisseurs des poids lourds nous soient mal ou rarement communiquées, il apparaît que les poids lourds sont assez peu équipés d'un tel dispositif et le plus souvent il s'agit d'un ralentisseur sur échappement. Ainsi pour les cas de feu d'essieu examinés, aucun des PL incriminés n'est présenté comme équipé d'un ralentisseur.

ANNEXES

- Annexe 1 : Transports ferroviaires et guidés : résumé synthétique des rapports d'enquête
- Annexe 2 : Transports routiers : résumé synthétique des rapports d'enquête
- Annexe 3 : Liste des enquêtes techniques engagées depuis 2002
- Annexe 4 : Accidents routiers recensés dans la base de données du BEA-TT
- Annexe 5 : Les textes institutionnels du BEA-TT

Annexe 1 : Transports ferroviaires et guidés : résumé synthétique des rapports d'enquêtes

- collision entre 2 trains, le 27 mai 2005 entre Ponte-Leccia et Francardo
- collision entre un PL et un train sur un passage à niveau, le 6 juin 2005 à Saint-Laurent-Blangy
- incendie de 2 rames de métro, le 6 août 2005 à la station Simplon
- déraillement d'un train, le 25 février 2006 à Saint-Flour
- collision entre un PL et un train sur un passage à niveau, le 24 novembre 2006 à Millau

Collision entre 2 trains,

le 27 mai 2005

entre Ponte-Leccia et Francardo



Le vendredi 27 mai 2005 vers 19h30 les trains 51 en provenance de Bastia (Haute-Corse) et à destination de Corte (Haute-Corse) et 8 en provenance d'Ajaccio (Corse du Sud) et à destination de Bastia (Haute-Corse) sont entrés en collision frontale au PK 53,200, entre les gares de Francardo et Ponte-Leccia.

Ces deux trains devaient se croiser dans l'établissement de pleine ligne de Francardo.

Le train 8 rattrape la majeure partie de son retard. Arrêté à Francardo et ne voyant pas venir le train 51, le chef de train du train 8 propose alors à l'agent-circulation de Ponte-Leccia de reporter le croisement de Francardo à Ponte-Leccia. Celui-ci donne son accord, bien qu'il ait déjà expédié le train 51 vers Francardo. Le train 8 quitte la gare de Francardo ; le nez à nez est inévitable.

Chacun des conducteurs des trains aperçoit l'autre train un peu avant le choc. Ils effectuent un freinage d'urgence, limitant ainsi l'intensité du choc. Les deux autorails ne dérailent pas et 14 personnes sont légèrement blessées.

Cet accident provient d'une erreur humaine (envoi d'un train sur une section de ligne à voie unique encore occupée), liée à un échange de dépêches défectueux (texte perçu différent du texte émis, absence de collationnement des dépêches par leur destinataire, ...).

L'enquête a mis en lumière différents facteurs qui ont contribué à la survenue de l'accident, et qui sont relatif à la gestion de la circulation des trains et au management des agents.

Elle conduit à recommander :

- *une transmission rigoureuse des dépêches, par application des règles de collationnement et d'enregistrement en temps réel,*
- *une présentation plus lisible du registre des dépêches,*
- *l'étude d'une amélioration de la méthode actuelle de gestion des circulations, de manière à éviter qu'une erreur d'un seul agent puisse entraîner un risque d'accident,*
- *le respect des limites de vitesse,*
- *une amélioration du fonctionnement de la radio sol-train,*
- *la pratique de l'entretien individuel dans le management des agents.*

Collision entre un PL et un train

le 6 juin 2005

sur un passage à niveau

à Saint-Laurent-Blangy



Le jeudi 9 juin 2005, vers 17:14, le Train Express Régional (TER 848 932) en provenance de Lille et transportant 150 passagers est entré en collision avec un poids lourd semi-remorque, chargé de 944 bouteilles de gaz (butane et propane, soit 12 tonnes environ) et bloqué sur le passage à niveau n°83 situé à Saint-Laurent-Blangy dans le Pas-de-Calais. La collision provoque un incendie puis l'explosion en série des bouteilles de gaz, conduisant à un sinistre de grande ampleur visible à plusieurs kilomètres à la ronde.

Malgré la présence de nombreuses personnes dans la zone, il n'y a pas eu de victimes. En revanche, les dégâts matériels aux installations, bâtiments et véhicules, sont importants.

La cause initiale de cet accident est la rupture d'un organe de liaison de l'alimentation en air comprimé de la remorque qui a provoqué le blocage du poids lourd sur le passage à niveau quelques minutes avant l'arrivée du TER. Le conducteur du TER, non alerté à cet instant, n'a pu, malgré le freinage d'urgence, éviter la collision. La présence des bouteilles de gaz a été un facteur aggravant et la cause de l'ampleur du sinistre.

L'absence de dommages humains est due aux réactions appropriées et rapides des agents SNCF présents et à des circonstances particulièrement favorables sans lesquels le bilan aurait pu être lourd.

L'analyse a conduit le BEA-TT à identifier deux types de facteurs causaux :

- *ceux liés aux infrastructures et à la situation préoccupante de ce passage à niveau, du fait de l'importance des trafics ferroviaires et routiers,*
- *ceux liés au poids lourd, à la conduite et au transport de matières dangereuses. La rupture de la liaison pneumatique de freinage de la remorque, dans les conditions où elle s'est produite et sans cause extérieure, conduit à rappeler l'attention particulière avec laquelle doit être entretenu un véhicule destiné au transport des matières dangereuses. Enfin une réaction d'alerte plus précoce du chauffeur aurait peut-être pu éviter la collision.*

Sur ces différents points le BEA-TT formule trois recommandations portant sur la suppression du passage à niveau, l'étude des mesures provisoires propres à réduire les risques dans l'attente de cette suppression, et la prise en compte du traitement des situations critiques dans la formation des conducteurs affectés au transport des matières dangereuses. Il souligne enfin l'importance du contrôle des raccordements de freinage dans l'entretien des véhicules et des remorques.

Incendie de 2 rames de métro

le 6 août 2005

à la station Simplon



Le samedi 06 août 2005, à Paris, la rame de métro n° 6046 vient de s'arrêter à 16 H 35, à la station « Simplon », sur la ligne 4 « Porte d'Orléans – Porte de Clignancourt » de la RATP.

Pendant que le service voyageurs s'effectue, un fort dégagement de fumée se produit à hauteur de la cinquième voiture ; sur la voie contiguë, la rame 6033 du service commercial opposé effectue alors son arrêt voyageur. Le dégagement de fumée devient si important que les voyageurs évacuent spontanément la rame 6046 et sur instructions du conducteur la rame 6033. Les pompiers sont appelés et arrivent à 16 H 52. La mise en oeuvre du désenfumage par la RATP se révèle difficile et ce n'est qu'à 17 H 25 que les pompiers accèdent à l'incendie pour intervenir et le maîtriser vers 18 H 00.

Douze blessés légers sont à déplorer : un voyageur et dix-huit agents de la RATP qui ont été incommodés par la fumée. Cet accident aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus graves dans des circonstances légèrement différentes (heures de pointe, incendie en tunnel, ...). Quatre voitures appartenant aux deux rames ont été endommagées, ainsi que des barres de guidage en voie, des câbles électriques et le poste d'alimentation électrique « Simplon ». Le trafic a pu reprendre dès le lendemain matin sur la ligne, mais sans marquer l'arrêt à la station « Simplon » sinistrée.

La cause immédiate de l'incendie est la double défaillance de l'appareillage électrique de traction d'une motrice, lors de l'arrêt de la rame à la station Simplon :

- *d'une part, la rupture du bras de contact du servomoteur entraînant le combinateur de traction, qui interrompt le processus d'arrêt du moteur,*
- *d'autre part, la panne latente d'un disjoncteur qui aurait alors dû s'ouvrir mais qui reste bloqué en position fermée.*

De ce fait, le bogie moteur reste en "demande de traction" malgré l'arrêt de la rame, ce qui provoque le patinage d'une roue puis l'abrasion, l'éclatement et l'incendie du pneu.

Une seconde cause directe de l'incendie est la vulnérabilité particulière du pneumatique aux risques d'inflammation et de combustion. Il constitue un matériau "hors norme" par rapport aux autres matériaux concernés par l'incendie, qui se sont bien comportés ; son emploi appelle donc des préconisations particulières.

Différents facteurs aggravants, de nature technique ou organisationnelle, ont pu retarder ou perturber la gestion ultérieure de l'incendie ; notamment le

désenfumage, après correction d'une erreur initiale, n'a pu être établi de manière satisfaisante.

Les facteurs mis en évidence concernent :

- *la multiplicité des documents à consulter et des instructions à donner par l'inspecteur de permanence de la RATP pour mettre en oeuvre les procédures d'urgences,*
- *le défaut d'efficacité de la consigne de désenfumage figurant au "guide opérateur de ligne" en cas de fumées dans la station Simplon,*
- *les difficultés rencontrées dans les communications entre intervenants, liées en particulier à la connaissance des coordonnées d'appel des interlocuteurs, à la confusion des échanges et à la qualité technique parfois déficiente des liaisons radio.*

Les dix recommandations formulées à l'issue de l'enquête technique portent sur cinq catégories de mesures :

- *la prévention des défaillances électriques à l'origine de l'incendie,*
- *la prévention des risques de patinage de roue sur l'ensemble des lignes de métro sur pneus,*
- *le réexamen des consignes de désenfumage figurant au guide opérateur de ligne, pour en améliorer la mise à jour permanente, l'ergonomie d'utilisation et, autant que nécessaire, le contenu,*
- *la mise en oeuvre d'une télécommande centralisée de désenfumage pour les lignes sur pneus de la RATP,*
- *l'organisation rigoureuse et efficace des communications entre les intervenants concernés en cas d'accident.*

Déraillement d'un train

le 25 février 2006

à Saint-Flour



Le samedi 25 février 2006, le train Corail 5941 Paris-Béziers circulant sur la section de ligne à voie unique Neussargues-Béziers déraille au point kilométrique 692,480 sur la commune de Saint-Flour (département du Cantal). A cet endroit, la voie est en courbe de rayon 296 m, en légère déclivité. L'ensemble du convoi déraille (la locomotive et les trois voitures), la locomotive et la première voiture sont projetées contre la paroi rocheuse.

Deux blessés légers sont à déplorer parmi les voyageurs ; le matériel roulant et l'infrastructure sur 100 m sont fortement dégradés.

La cause directe de cet accident provient de la rupture du rail de la file extérieure de la voie en courbe, au droit d'une soudure aluminothermique. Aucun signe avant-coureur n'était apparu dans le rail qui aurait pu être détecté par les examens périodiques aux ultra-sons. Cette rupture, ainsi que la perte d'une attache, ont entraîné un désaffleurement important entre les abouts du rail rompu lors du passage du train, provoquant son déraillement.

Cet accident trouve ses origines dans le caractère obsolète de la voie et dans une politique de maintenance inadaptée.

Cette voie, équipée de rails "double champignon", est vulnérable aux risques de déraillement en cas de rupture du rail et il n'existe plus d'éléments de remplacement pour renouveler ce rail "hors d'âge". En outre, le travelage réduit contribue à accroître les efforts subis par le rail. Le ballast ayant quasiment disparu ne permet plus de maintenir un nivellement correct de la voie.

La politique de maintenance ayant écarté toute régénération (méthode du "plancher continu"), le nombre de soudures en voie a augmenté du fait de l'absence de remplacement du rail, créant des points de fragilité, et la substitution au coup par coup des traverses bois anciennes a fait apparaître le phénomène de danse à cause de l'impossibilité d'apporter du ballast pour refaire le nivellement.

Ces constatations conduisent à formuler des recommandations concernant :

- *à court terme, l'établissement d'une méthodologie, pour circonscrire des « zones particulières » où la vitesse des trains serait réduite afin d'éviter le déraillement en cas de rupture de rail « double champignon ».*

- *le remplacement, autant que possible, du rail par barres entières en cas de dégradation au lieu d'opérer une soudure, cette mesure nécessitant au préalable de récupérer des rails « double champignon » encore sains,*
- *l'établissement d'un programme de remise à niveau des lignes équipées de rails « double champignon », où le remplacement des traverses est associé à un relevage du ballast,*
- *à terme, la régénération du rail « double champignon » par du rail Vignole.*

Collision entre un PL et un train

le 24 novembre 2006

sur un passage à niveau

à Millau



Le 24 novembre 2004, vers 17h00, un accident s'est produit à Millau (Aveyron), à l'intersection de la route nationale n°9 et de la voie ferrée allant de Béziers à Neussargues, sur le passage à niveau n°71.

Un semi-remorque s'est trouvé immobilisé sur la voie ferrée à l'arrivée du train Paris-Béziers. Malgré un freinage d'urgence, le train n'a pas pu s'arrêter avant le choc. Cet accident a fait trois blessés légers.

Il apparaît que la cause directe de cet accident est une erreur de conduite du conducteur de l'ensemble routier qui s'est avancé sur le passage à niveau sans s'assurer auparavant qu'il avait la place de le dégager entièrement.

Il faut toutefois noter deux autres facteurs qui ont également joué un rôle :

- *L'environnement du passage à niveau qui est situé en zone urbaine et se trouvait soumis à de fréquents encombrements.*
- *Le chantier routier, exécuté à proximité du PN, dont l'organisation n'avait pas intégré le risque supplémentaire d'encombrement de la voie ferrée qu'il créait.*

Le rapport émet donc des recommandations sur la gestion des chantiers routiers situés à proximité de passages à niveau et sur la conception et la signalisation des passages à niveau soumis à de fréquents encombrements routiers, notamment le PN 71 de Millau.

Annexe 2 : Transports routiers : résumé synthétique des rapports d'enquête

- accident d'un poids lourd école, le 19 avril 2005 à Saint-Nicolas-du-Tertre
- accident d'un autocar, le 25 avril 2005 sur l'A13 à Bouafle
- incendie d'autobus fonctionnant au GNV en août 2005, à Montbéliard et Nancy
- incendie de poids lourd le 4 juin 2005, dans le tunnel du Fréjus
- carambolage sur l'A25, le 1er février 2006 entre Dunkerque et Lille

Accident d'un poids lourd école

le 19 avril 2005

à Saint-Nicolas-du-Tertre



Le 19 avril 2005 vers 10h30, un poids-lourd école ayant à son bord 5 personnes, circulant dans le cadre d'une formation FIMO, a fait une sortie de route sur la RD 8 sur la commune de St Nicolas du Tertre (56). Le bilan est de 2 personnes tuées et 2 personnes gravement blessées.

Le rapport est basé sur les investigations des enquêteurs techniques, la communication par l'autorité judiciaire des résultats de son enquête, et la coopération active des dirigeants de l'opérateur de formation professionnelle dans les transports (AFT-FC), organisateur de la formation en cause.

La cause initiale de cet accident a été un écart de trajectoire du conducteur stagiaire sur une route étroite n'offrant pas de marge de correction. Le camion a versé dans le fossé bordant la route et a poursuivi sa trajectoire en heurtant les arbres plantés sur le talus. Les 4 passagers ont été éjectés. Seul le conducteur est resté au volant et n'a été blessé que légèrement.

A l'issue de l'enquête technique sur cet événement, les recommandations ont porté sur trois domaines identifiés pour des actions préventives :

- *celui de l'organisation des formations « FIMO, FCOS et permis lourds », particulièrement en ce qui concerne :*
 - *l'expérience des formateurs et leur parcours pédagogique d'intégration,*
 - *les modalités de prise en compte dans le cadre des modules pratiques de conduite de la sécurité,*
 - *la diversité des niveaux, souvent très faibles, d'expérience des stagiaires à la conduite des PL,*
 - *le choix des itinéraires de formation à la conduite,*
- *celui de l'équipement et de l'usage des ceintures de sécurité des véhicules écoles,*
- *celui de l'infrastructure et de l'exploitation de l'axe routier en cause qui présente une forte accidentalité et pour lequel sont à noter :*
 - *les vitesses moyennes excessives constatées,*
 - *les risques liés à la configuration certaines zones.*

Accident d'un autocar

le 25 avril 2005

sur l'A13 à Bouafle



Le lundi 25 avril 2005, vers 13h45, sur la commune de Bouafle, un autocar, circulant sur la voie de droite de l'autoroute A 13 dans le sens Paris-Provence, a quitté la route, franchi la glissière de sécurité sur le côté droit de la chaussée et s'est renversé dans un champ en contrebas, provoquant la mort de trois de ses 16 passagers et des blessures graves à un quatrième ; les douze autres passagers étant légèrement blessés.

L'analyse de cet accident a permis d'établir que l'assoupissement du chauffeur en est la cause directe. Les investigations conduites sur cet événement, s'appuyant notamment sur les résultats de l'enquête judiciaire et les expertises réalisées dans ce cadre, font ressortir trois facteurs dans cet accident :

- *le défaut de vigilance qui constitue la cause directe, ce qui met en évidence l'importance qui s'attache à la prise en compte et au traitement préventif de ce facteur récurrent d'accident,*
- *les conditions de recrutement, d'emploi et de suivi professionnel du chauffeur, notamment en ce qui concerne son aptitude médicale à exercer l'activité de conducteurs de véhicules lourds ou de transport collectif,*
- *enfin, l'absence de dispositif de retenue des passagers qui se révèle une fois encore comme un facteur d'aggravation des conséquences.*

Sur ces différents points, le BEA-TT propose deux recommandations regroupées en conclusion et portant sur :

- *les visites médicales professionnelles d'embauche des conducteurs de transport routier de voyageur,*
- *l'évaluation des risques et le suivi professionnels de ces conducteurs.*

**Incendies d'autobus
fonctionnant au GNV**

en août 2005

à Montbéliard et Nancy



Les 1^{er} et 7 août 2005, deux autobus fonctionnant au GNV ont été détruit ou fortement endommagé par des incendies respectivement à Montbéliard et Nancy.

Suite à ces événements, les ministres chargés des transports et de l'industrie ont demandé au BEA-TT d'ouvrir une enquête technique sur la sécurité des autobus au GNV.

Outre l'origine et les circonstances des deux incendies précités - feux de moteur causés par un court-circuit électrique et une panne de turbocompresseur - l'enquête a permis de connaître d'autres incendies, ou départs de feu, survenus sur de tels matériels en France et à l'étranger et d'en tirer des enseignements de prévention qui font l'objet dans le présent rapport de trois séries de recommandations émises à l'égard des différentes générations d'autobus concernées et qui visent à remédier aux principaux problèmes constatés.

Incendie de poids lourd

le 4 juin 2005

dans le tunnel du Fréjus



Le 4 juin 2005, vers 17h48, un poids lourd chargé de pneumatiques, a pris feu dans le tunnel du Fréjus entre la France et l'Italie ; l'incendie s'est communiqué à trois autres poids lourds, faisant deux victimes décédées et provoquant d'importants dégâts matériels qui ont obligé à fermer le tunnel pour une période de deux mois

Le rapport est basé sur les investigations des enquêteurs techniques qui ont pu examiner le tunnel avec les véhicules incendiés, et s'entretenir à plusieurs reprises avec les principaux acteurs qui étaient intervenus lors de cet événement (sociétés concessionnaires et officiers du SDIS) ; comme le prévoit la loi, les enquêteurs ont également pu accéder aux éléments de l'enquête judiciaire française. Une mission a été confiée au CETU afin d'analyser le comportement des équipements du tunnel pendant l'incendie et de reconstituer les conditions de ventilation et le mouvement des fumées à l'aide d'un modèle numérique ; cette analyse n'étant pas totalement achevée, le rapport définitif sera publié ultérieurement.

La cause directe de l'événement est l'incendie spontané d'un poids lourd au cours de sa traversée du tunnel, associé à une nature de chargement (pneumatiques) particulièrement inflammable, exothermique, et génératrice de fumées toxiques.

Le développement rapide de l'incendie et des fumées est lié à trois facteurs:

- *le conducteur du PL n'a pas arrêté rapidement son véhicule après le début du feu à bord pour donner l'alerte,*
- *les agents de régulation du PCC ont rencontré des difficultés pour identifier clairement la nature et la localisation du sinistre, ce qui a allongé le délai de mise en route du désenfumage,*
- *l'efficacité de l'extraction des fumées est restée limitée, du fait notamment de l'imprécision de localisation du PL en feu.*

Malgré l'engagement rapide des équipes de secours des concessionnaires, l'évacuation et la mise à l'abri des usagers bloqués derrière l'incendie n'ont pu être réalisées dans les conditions normalement prévues ; cinq facteurs ont été mis en évidence:

- *compte tenu du délai d'acheminement en tunnel, les services de secours des concessionnaires n'ont pas pu parvenir auprès des usagers bloqués sous le vent de l'incendie à temps pour les assister en temps utile,*

- *l'intervention des secours des concessionnaires, notamment lors des tentatives de sauvetage des deux victimes, a été très fortement handicapée par les conditions ambiantes extrêmes rencontrées (opacité et toxicité des fumées, chaleur), associées à la perte des communications radio et à l'inadaptation de certains matériels (caméras thermiques),*
- *les équipements d'exploitation et de sécurité du tunnel ont rapidement subi, du fait de l'incendie, des pertes de fonction qui ont dégradé les conditions d'atteinte des abris et d'intervention des secours (câble radio, éclairage et étanchéité de l'abri 6) ; par ailleurs certains équipements de sécurité n'étaient pas encore portés au niveau souhaitable (interdistance des issues de secours),*
- *la connaissance par les usagers des risques et des comportements à adopter dans un tunnel tel que le Fréjus, notamment en cas d'urgence ou d'incendie, reste insuffisante même parmi les professionnels (cas des deux victimes qui n'ont pas perçu le danger à temps),*
- *l'alerte des usagers roulant dans le tunnel vers le point d'incendie n'a pu leur être donnée à temps pour les arrêter avant la zone dangereuse et pouvoir leur donner les consignes utiles.*

Dix-sept recommandations sont formulées, à l'issue de l'enquête technique, dans cinq domaines identifiés pour des actions préventives.

- *incendies spontanés de PL notamment en tunnel : les recommandations R1 et R2 portent sur l'engagement d'une démarche de retour d'expérience et l'étude de mesures de réglementation de certaines marchandises transportées,*
- *caractéristiques et équipements du tunnel : les recommandations R3 à R10 visent à renforcer ou compléter les dispositifs de sécurité, et à améliorer leur comportement en cas d'incendie ; en particulier la recommandation R7 sur les interdistances entre les issues de secours implique une décision rapide concernant la réalisation d'une galerie de secours ou d'un second tube de circulation,*
- *intervention des secours : les recommandations R11 à R13 préconisent la réduction des délais d'intervention, la recherche d'une solution adaptée pour les caméras thermiques et l'examen des possibilités d'homogénéiser, des deux côtés du tunnel, les moyens d'intervention des secours publics,*
- *connaissance par les usagers des risques et consignes applicables en tunnel : les recommandations R14 à R16 portent sur le suivi de l'efficacité des actions d'information et de communication, la bonne diffusion des consignes d'urgence en temps réel, et la formation des conducteurs professionnels.*
- *aspects organisationnels : la recommandation R17 porte sur la mise en place d'un organisme commun d'exploitation.*

Carambolage sur l'A25

le 1er février 2006

entre Dunkerque et Lille



Le mercredi 1^{er} février 2006 un carambolage sur l'autoroute A25 entre Dunkerque et Lille a fait deux morts et cinq blessés hospitalisés. L'événement s'est produit dans un contexte de brouillard généralisé sur tout le département du Nord ; la météo a enregistré une visibilité de 50 m à l'aérodrome de Lille-Lesquin, la section de l'autoroute A25 comprise entre les vallées de la Lys et celle de l'Yser a été, elle, couverte par un brouillard particulièrement dense. La visibilité selon divers témoignages a pu y descendre à 25 m et même localement à moins.

Sur cette autoroute il y a bouchon tous les matins à l'arrivée sur Lille. La série des accidents graves a commencé à 09 h 03 coupant la circulation dans le sens Dunkerque vers Lille. Le dernier accident est répertorié à 11 h 30, à peu près à l'heure où tous les accès à l'autoroute sont coupés dans les deux sens.

Les conducteurs sont des habitués de cette autoroute, ils roulaient beaucoup trop vite eu égard à la présence de brouillard, les poids lourds à 90 km/h et les véhicules légers bien souvent au dessus de 110 km/h, vitesse maximale autorisée sur cette autoroute. La moitié des 24 accidents recensés sont le fait de VL percutant par l'arrière un PL ayant ralenti ou même à l'arrêt.

Les carambolages de ce type sont classiques. Sur ce tronçon de A25, le précédent, beaucoup moins spectaculaire, s'était produit le 17 avril 2002 et fit un blessé grave. Sur le Département du Nord le dernier carambolage d'importance comparable remonte à 1999 et s'était produit sur l'autoroute A2 près de Valenciennes. Au niveau national la fréquence des carambolages tend à diminuer, les statistiques des cinq dernières années recensent 9 carambolages par an, c'est à dire 9 accidents impliquant au moins quatre véhicules. Avec 26 poids lourds impliqués et 69 VL endommagés, le carambolage du 1^{er} février compte parmi les « gros ».

La vitesse excessive des conducteurs est la cause principale de ces accidents. L'installation de radars fixes entre Dunkerque et Lille contribuerait à mieux faire respecter la vitesse autorisée aux VL.

La DDE du Nord ne dispose pas actuellement, sur l'autoroute A25 elle-même, de panneaux à messages variables ni de radio dédiée. Le seul moyen qu'elle aurait théoriquement pu mettre en œuvre est le positionnement en queue de bouchon de véhicules dotés de signalisation lumineuse. Le 1^{er} février toutes les équipes avaient été mobilisées par le service hivernal, par de précédents accidents, ou bloqués dans les encombrements.

Annexe 3 : Liste des enquêtes engagées depuis 2002

Date	Accident	Nb tués	Mode*
16.06.2002	Barrage-écluse d'Évry sur la Seine (91)	3	VN
05.11.2002	Carambolage sur l'A10 à Coulombiers (86)	8	R
06.11.2002	Incendie d'une voiture du train Paris-Munich à Nancy (54)	12	F
2002	TVR Nancy et Caen	0	TG

27.01.2003	Collision de train à La Biogna (06)	2	F
17.05.2003	Accident d'autocar sur l'A6 à Dardilly (69)	28	R
20.09.2003	Incident RER D à Villeneuve Triage (92)	0	F
18.11.2003	Collision de PL impliquant un TMD, RN 165 à Nivillac (56)	2	R

18.01.2004	Convoi fluvial à La Voulte sur Rhône (07)	1	VN
15.02.2004	Trottoir roulant neige à Val Cenis (73)	1	RM
05.04.2004	Collision ferroviaire à Saint-Romain-en-Gier (69)	0	F
17.04.2004	Électrocution sur caténaire à Saint Nazaire (44)	1	F
22.06.2004	Autocar sur la RN10 à Ligugé (86)	11	R
28.07.2004	Bateau « Santana » à l'écluse de Blénod lès Pont à Mousson (54)	0	VN
26.08.2004	Bateau « Foehn » à Nogent sur Seine (10)	0	VN
29.08.2004	Carambolage avec autocar sur l'A63 à Belin-Béliet (33)	8	R
30.08.2004	Rattrapage entre rames de tramway à Rouen (76)	0	TG
24.11.2004	Collision entre un train corail et un semi-remorque à Millau (12)	0	F/R

15.01.2005	Autocar sur la RN 7 à Saint Martin d'Estréaux (42)	0	R
16.02.2005	Collision de deux TER à Longueville (77)	0	F
19.04.2005	Poids lourd école RD 8 à Saint Nicolas du Tertre (56)	2	R
25.04.2005	Autocar sur l'A13 à Bouafle (78)	3	R
27.05.2005	Collision ferroviaire de Francardo (02)	0	F
04.06.2005	Incendie d'un PL au tunnel du Fréjus (73)	2	R
09.06.2005	Accident au PN de St-Laurent-Blangy (62)	0	F/R
06.08.2005	Incendie de rames de métro à la station Simplon (75)	0	TG
Août 2005	Incendies de bus au GNV à Nancy et à Montbéliard	0	R

20.01.2006	Accident d'autocar RD35 à Arles (13)	1	R
01.02.2006	Carambolage sur l'A25 à Météren (59)	2	R

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

25.02.2006	Déraillement d'un train à Saint-Flour (15)	0	F
28.03.2006	Bateau de croisière « Camargue » au Pont de la Voulte (07)	0	VN
26.05.2006	Collision d'une voiture et d'un PL RN 134 à Ogeu-les-Bains (64)	5	R
13.06.2006	Déraillement d'un tain à la Ferté-sur-Chiers (08)	0	F
28.06.2006	Quasi-rattrapage en gare de Tencin-Theys (38)	0	F
24.07.2006	Déraillement d'un train de travaux à Culoz (73)	0	F
24.07.2006	Collision de 2 PL et d'un camping-car sur la RN10 à Reignac (16)	5	R
07.08.2006	Accident d'un camion citerne sur l'A55 à Chateauneuf-les-Martigues (13)	1	R
05.09.2006	Accident d'autocar sur l'A1à Brasseuse (60)	4	R
08.08.2006	Paquebot fluvial « Provence » à Gervans (26)	0	VN
11.10.2006	Collision d'un train de fret et d'un TER à Zoufftgen (57)	6	F
18.10.2006	Collision d'un TER et d'un convoi exceptionnel à Domène (38)	0	R
10.11.2006	Accident de voyageur en gare de Chaville (92)	1	F

Annexe 4 : Accidents routiers recensés dans la base de données du BEA-TT

Analyse selon le type d'accident

Type accident	Nombre	Type de transport					Total
		TC (> 9 pers.)	TRM hors MD	TRM avec MD	Voitures partic.	Autre	
Collision frontale	Accident	9	17	2	99	0	127
	Accidents mortels	7	14	1	57	0	79
	Tués	10	20	1	94	0	125
Autre collision	Accident	97	611	23	1 142	180	2 053
	Accidents mortels	25	208	4	437	77	751
	Tués	26	248	4	514	84	876
Sortie de route	Accident	40	587	89	737	125	1 578
	Accidents mortels	2	20	2	390	68	482
	Tués	2	23	2	484	71	582
Incendie spontané	Accident	9	94	8	50	1	162
	Accidents mortels	0	1	0	2	0	3
	Tués	0	1	0	3	0	4
Autre	Accident		35	14	6	1	56
	Accidents mortels		0	0	2	1	3
	Tués		0	0	3	1	4
Total	Accident	155	1 344	136	2 034	307	3 976
	Accidents mortels	34	243	7	888	146	1 318
	Tués	38	292	7	1 098	156	1 591

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

Facteurs particuliers identifiés

Facteur suivi	Nombre	Type de transport					Total
		TC (> 9 pers.)	TRM hors MD	TRM avec MD	Voitures partic.	Autre	
Contresens	Accident		2	1	16	0	19
	Accidents mortels		1	0	11	0	12
	Tués		1	0	16	0	17
Franchissement de TPC	Accident		15	2	1	0	18
	Accidents mortels		1	0	0	0	1
	Tués		1	0	0	0	1
Incendie de toute origine	Accident	7	104	11	65	1	188
	Accidents mortels	0	3	1	14	0	18
	Tués	0	4	1	29	0	34
Passage à niveau	Accident					123	123
	Accidents mortels					53	53
	Tués					58	58
Total	Accident	7	121	14	82	124	348
	Accidents mortels	0	5	1	25	53	84
	Tués	0	6	1	45	58	110

Annexe 5 : Les textes institutionnels du BEA-TT

- Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.²
Loi modifiée par les lois n°2006-10 du 5 janvier 2006 et n°2006-686 du 13 juin 2006.
Les enquêtes techniques font l'objet du titre III de la loi 2002-3.
- Décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques sur les évènements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre.³
Décret modifié par le décret n°2006-1276 du 19 octobre 2006.

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

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

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

NOR: EQUX0000153L
version consolidée au 14 juin 2006
modifiée par les lois n°2006-10 du 5 janvier 2006
et n° 2006-686 du 13 juin 2006

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

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

Titre III : Enquêtes techniques.

Article 14

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

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

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

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

III. - L'enquête technique sur les événements de mer ou sur les accidents ou incidents de transport terrestre est faite par un organisme permanent spécialisé qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle ou, le cas échéant, demander au ministre chargé des transports la constitution d'une commission d'enquête.

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

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des personnes chargées des enquêtes et de nomination des membres des commissions d'enquête.

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

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

Article 15

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

Si nécessaire, les enquêteurs techniques prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.

Article 16

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

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

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

Article 17

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

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

des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

Article 18

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

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

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

Article 19

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

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

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République. S'il s'agit de documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est alors établi une copie à leur intention.

Article 20

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

Article 21

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, aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transports ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transports, exerçant une activité nucléaire, concevant, produisant ou entretenant des équipements employés dans le cadre d'une activité nucléaire, ou chargées de la formation des personnels.

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

Article 23

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

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

Avant la remise du rapport, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Article 24

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

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

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

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

Les peines encourues par les personnes morales sont :

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

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

Article 25

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

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

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

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

Article 27

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon le cas, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin par arrêté du ministre de la justice, pris le cas échéant après avis du ou des ministres intéressés, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la commission d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes. Les agents de ces autorités ou organismes sont alors tenus au secret professionnel en ce qui concerne ces informations, dans les conditions et sous les peines des articles 226-13 et 226-14 du code pénal.

Article 28

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

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

Article 29

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

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

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

Fait à Paris, le 3 janvier 2002.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Lionel Jospin

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

Laurent Fabius

La garde des sceaux, ministre de la justice,

Marylise Lebranchu

Le ministre de l'intérieur,

Daniel Vaillant

Le ministre des affaires étrangères,

Hubert Védrine

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

Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'aménagement du territoire

et de l'environnement,

Yves Cochet

Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,

Christian Paul

La secrétaire d'Etat au budget,

Florence Parly

Le secrétaire d'Etat à l'industrie,

Christian Pierret

- Directives communautaires :

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

- Travaux préparatoires :

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 2940 ;

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

Discussion et adoption, après déclaration d'urgence, le 10 octobre 2001.

Sénat :

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

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

Discussion et adoption le 24 octobre 2001.

Assemblée nationale :

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

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

Discussion et adoption le 29 novembre 2001.

Sénat :

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

Discussion et adoption le 19 décembre 2001.

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

NOR:EQUP0301770D
version consolidée au 20 octobre 2006

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,
Vu la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978, publiée par le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983, notamment son article 12 ;
Vu la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 ;
Vu la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, publiée par le décret n° 84-387 du 11 mai 1984 ;
Vu la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, publiée par le décret n° 96-774 du 30 août 1996, notamment son article 94 ;
Vu la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, notamment son article 12 ;
Vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, notamment son article 11 ;
Vu le code de procédure pénale, notamment son article 776 ;
Vu la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, notamment son article 9 ;
Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, notamment son titre III ;
Vu le décret du 8 novembre 1926 modifié portant réorganisation de l'inspection générale des services de l'inscription maritime ;
Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;
Vu le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 modifié fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports ;
Vu le décret n° 86-1175 du 31 octobre 1986 relatif au Conseil général des ponts et chaussées et à l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement ;
Vu le décret n° 97-464 du 9 mai 1997 relatif à la création et à l'organisation des services à compétence nationale ;
Vu l'avis du comité technique paritaire central du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en date du 10 juillet 2003 ;
Vu l'avis du groupe interministériel permanent pour la sécurité routière du 22 juillet 2003 ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Chapitre 1er : Dispositions communes.

Article 1

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

Article 2

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

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

Article 3

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

Article 4

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

Article 5

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

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

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

Article 6

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

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

Les destinataires de recommandations de sécurité émises à l'occasion d'une enquête technique font connaître au directeur du bureau d'enquêtes, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après leur réception, sauf autre délai

expressément fixé dans les recommandations, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en oeuvre.

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

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

Article 10

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

Article 11

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

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

Article 12

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

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

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

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

Article 13

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

Article 14

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

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

Article 15

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

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

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

La rémunération des enquêteurs techniques et des experts

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

Article 16

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

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

Article 17

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

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

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

Article 18

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

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

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

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

Article 19

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

Article 20

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

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

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

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

de bord aux fins d'enquêtes techniques.

Article 21

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

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

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

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

Article 22

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

Article 23

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

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

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

Article 24

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

Chapitre 4 : Dispositions finales.

Article 25

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

Article 26

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

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

Article 27

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

Par le Premier ministre :

Jean-Pierre Raffarin

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

Gilles de Robien

Le ministre de l'intérieur,

de la sécurité intérieure

et des libertés locales,

Nicolas Sarkozy

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Dominique Perben

Le ministre des affaires étrangères,

Dominique de Villepin

La ministre de la défense,

Michèle Alliot-Marie

Le ministre de l'économie,

des finances et de l'industrie,

Francis Mer

Le ministre de l'agriculture, de l'alimentation,

de la pêche et des affaires rurales,

Hervé Gaymard

Le ministre de la fonction publique,

de la réforme de l'Etat

et de l'aménagement du territoire,

Jean-Paul Delevoye

La ministre de l'outre-mer,

Brigitte Girardin

Le ministre délégué au budget

et à la réforme budgétaire,

Alain Lambert

Le secrétaire d'Etat aux transports

et à la mer,

Dominique Bussereau

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

Henri Plagnol

BEA-TT

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

Tour Pascal B

92055 La Défense

cedex

téléphone :

33 (0) 1 40 81 21 83

télécopie :

33 (0) 1 40 81 21 50

mèl :

Cgpc.Beatt@equipement.gou
v.fr

Web :

[www.bea-
tt.equipement.gouv.fr](http://www.bea-tt.equipement.gouv.fr)