

N° 29

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 octobre 2001

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan ⁽¹⁾ *sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE, relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre,*

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

⁽¹⁾ *Cette commission est composée de :* MM. Gérard Larcher, *président* ; Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufile, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 2940, 3296 rect. et T.A. 709

Sénat : 15 (2001-2002)

Transports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
.....	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES	7
II. LES ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT	11
A. UN OUTIL IRREMPLAÇABLE DE LA POLITIQUE DE PRÉVENTION DES RISQUES D'ACCIDENTS	11
1. <i>Un processus né dans le secteur aérien</i>	12
2. <i>Une démarche diversement pratiquée par les autres modes de transport</i>	14
a) Pour les accidents de la route : le réseau « REAGIR »	14
b) Les commissions d'enquête ad hoc pour la route et les « transports guidés »	15
c) Les propositions du groupe de travail « sécurité dans les transports terrestres » en 1996	17
d) Le « BEA-Mer » dans le secteur maritime	18
B. L'OBJET DU PROJET DE LOI ET LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TEXTE	21
1. <i>Harmoniser et consolider les diverses procédures d'enquêtes techniques</i>	21
2. <i>Indépendance, transparence et coordination : trois enjeux du projet de loi</i>	21
EXAMEN DES ARTICLES	24
• TITRE 1^{ER} LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES	24
• <i>Article premier</i> Rôle de l'Etat en matière d'organisation des secours dans les transports	24
• <i>Article 2</i> (articles L. 118-1, L. 118-2, L. 118-3 et L.118-4 du code de la voirie routière) Sécurité des ouvrages du réseau routier	26
• <i>Article 2 bis</i> Création d'un pôle multinational alpin	32
• <i>Article 3 (article 3 et ancien article 8 du projet de loi initial)</i> Sécurité des systèmes de transport ferroviaire et de transport public guidé Sécurité des systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales	33
• <i>Article 4</i> Disposition de cohérence concernant l'Ile-de-France	38
• <i>Article 5</i> Sécurité des remontées mécaniques	39
• <i>Article 6</i> Sécurité des ouvrages maritimes portuaires	40
• <i>Article 7</i> Sécurité des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure	42
• <i>Article 8 bis (nouveau)</i> Rapport de sécurité - Risques naturels et technologiques en matière aéroportuaire	43
• <i>Article additionnel après l'article 8 bis</i> Restriction à l'urbanisation aux abords des aéroports	45
• <i>Article 9</i> Dispositions transitoires	47
• <i>Article 9 bis</i> Transport des marchandises dangereuses	49
• TITRE II LES ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT	52
• <i>Article 10</i> Définition et organisation de l'enquête technique	52
• <i>Article 11</i> Pouvoir des enquêteurs Accès au lieu de l'événement ou incident	60
• <i>Article 12</i> Accès au contenu des enregistreurs de bord	61

- **Article 13 Prélèvements aux fins d'examen et d'analyse en dehors d'une procédure judiciaire**..... 63
- **Article 14 Prélèvements aux fins d'examen et d'analyse par les enquêteurs techniques au cours d'une enquête ou d'une information judiciaire** 64
- **Article 15 Droit à la communication des éléments d'information nécessaires à l'enquête technique** 65
- **Article additionnel après l'article 15 Transmission des résultats d'analyse médicale et des rapports d'expertise médico-légale** 67
- **Article 16 Copie du rapport d'enquête technique à l'attention de l'autorité judiciaire** 68
- **Article 17 Secret professionnel des enquêteurs techniques - Exception à des fins de prévention - Conclusions provisoires**..... 68
- **Article 18 Publication de recommandations de sécurité et du rapport final** 70
- **Article 19 Sanction des entraves à l'enquête technique** 74
- **Article 20 Application aux territoires d'outre-mer, à Mayotte et à la Nouvelle-Calédonie**..... 75
- **Article 21 (nouveau) Non-respect de la distance de sécurité dans les tunnels** 75
- **Article 22 (nouveau) Communication d'éléments de procédures judiciaires en cours à certains organismes**..... 77
- **Article additionnel après l'article 22 Accès à l'épave des personnes chargées d'assister les enquêteurs techniques en matière d'accidents aériens** 79
- **Article additionnel après l'article 22 Accès des enquêteurs techniques aériens aux résultats d'analyse et rapports médico-légaux.**..... 80

TABLEAU COMPARATIF..... **ERREUR ! SIG**

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi dont nous sommes saisis a été déposé sur le Bureau de l'Assemblée nationale le 21 mars dernier. Les dramatiques attentats du 11 septembre, en renforçant la préoccupation de la sécurité des transports, ont soudain mis ce texte sous les feux de l'actualité, et **donné au Gouvernement un prétexte pour imposer au Parlement une discussion pour le moins précipitée**, pour un texte passé il y a six mois en Conseil des ministres et issu de travaux remontant parfois à 1996¹.

En effet, alors qu'il déclarait (une nouvelle fois !) l'urgence pour sa discussion, rétrécissant au strict minimum le dialogue entre les deux chambres du Parlement, le Gouvernement imposait, en même temps, au Sénat de se prononcer treize jours seulement après l'Assemblée nationale, ce qui signifie, pour la Commission des Affaires économiques, d'examiner en six jours les nombreuses modifications issues du vote de l'Assemblée nationale. La pression de l'actualité aidant, cinq articles additionnels ont, en effet, été insérés par voie d'amendement lors de la discussion devant les députés, portant parfois sur des problèmes particulièrement techniques, ou éloignés de l'objet initial du texte.

Ces conditions imposées pour la discussion législative par le Gouvernement ni ne facilitent le déroulement du travail parlementaire ni ne sont favorables à la clarté de la règle de droit, qui nécessite un examen approfondi au cours d'une navette souvent fructueuse entre l'Assemblée nationale et le Sénat.

C'est pourtant dans un esprit résolument constructif que votre Commission des Affaires économiques aborde l'examen de ce texte.

En effet, l'incendie du tunnel sous la Manche, la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, le drame du funiculaire de Kaprun en Autriche, l'accident du Concorde à Gonesse, ont causé de profonds traumatismes et appellent de la part de l'Etat une réponse globale, garantissant, dans tous les modes de transport, un niveau élevé de sécurité.

¹ Ainsi en est-il du titre II du projet de loi.

Sécuriser les infrastructures de transport, organiser **un retour d'expérience** après les accidents, qui évite que les catastrophes ne se renouvellent : **la Commission des Affaires économiques adhère sans réserve aux deux objectifs du projet de loi.**

C'est dans cette optique qu'elle vous demande d'adopter le projet de loi soumis à son examen, modifié par les amendements qu'elle vous propose.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES

Le présent projet de loi, dans les dispositions de son titre premier, a été élaboré à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc du 24 mars 1999 (39 morts), suivi le 11 novembre 2000 par la catastrophe du funiculaire autrichien de Kaprun (155 morts).

Il s'agit pour l'Etat de mieux affirmer son rôle régali en matière de sécurité des transports et d'organisation des secours. Il s'agit aussi d'unifier et d'harmoniser les règles du contrôle technique et de sécurité pour les différents modes de transport.

Si les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres et jugés, de ce fait, comme « présentant des risques particuliers pour la sécurité des personnes » sont plus particulièrement en ligne de mire, devraient être aussi soumis aux nouvelles procédures communes de contrôle les remontées mécaniques, les systèmes de transport ferroviaire et de transport public guidé (métros, tramways, réseaux ferroviaires secondaires et touristiques...), les ouvrages portuaires maritimes (écluses, ponts mobiles...), les ouvrages de la navigation intérieure (écluses, barrages...) ainsi que les systèmes de transport multimodaux.

L'objectif du projet de loi est de proposer, en matière de contrôle technique et de sécurité de l'Etat, une approche « systémique » qui se substituerait aux pratiques administratives en vigueur souvent fondées sur de simples recommandations techniques, circulaires ou notes d'information.

Dans le domaine routier, par exemple, le code de la voirie routière prévoit que des décrets fixent les caractéristiques techniques auxquelles doivent répondre les routes départementales et les voies communales. En pratique, seules des prescriptions de portée générale ont été prises par voie réglementaire en ce qui concerne, par exemple, le tirant d'air exigé sous les ouvrages d'art qui franchissent une route départementale, les caractéristiques de la chaussée ou encore les normes techniques applicables aux ralentisseurs et aux sens giratoires.

Dans le droit actuel, le préfet peut aussi, en cas d'urgence, prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sûreté publique (l'article R. 46 lui permet ainsi d'interdire la circulation sur les ponts situés sur les routes à grande circulation et présentant un danger).

A l'occasion des travaux de réalisation d'ouvrages d'art et de tunnels, les services de la sécurité civile sont en mesure de présenter des observations dans le cadre d'une procédure d'instruction dite « mixte » conduite sous l'autorité du préfet.

Selon la jurisprudence, le préfet peut refuser « l'utilité publique » pour de simples raisons d'opportunité. Toutefois, nombre de travaux de tunnels ou de ponts ne nécessitent pas obligatoirement une déclaration « d'intérêt public » (notamment lorsqu'aucune expropriation n'est nécessaire comme, par exemple, dans le cas de la construction du pont de l'île de Ré).

Le dispositif proposé par le projet de loi présente une procédure unifiée en trois étapes qui concerne tous les ouvrages et systèmes de transport présentant des risques particuliers pour la sécurité des personnes :

a) – **avant l'exécution des travaux**, le maître de l'ouvrage doit démontrer, en fournissant **l'avis d'un expert**, qu'il a, dès la phase de conception, pris en compte les futures contraintes d'exploitation. Sur cette base, le préfet donne son **approbation** (pour les systèmes de transport ferroviaire ou guidé) ou fournit un **avis** (dans tous les autres cas) ;

b) – la **mise en service de l'ouvrage** ou du système de transport sera, en second lieu, subordonnée à une **autorisation** du préfet dans laquelle il peut être imposé des prescriptions après **avis d'une commission administrative** où les collectivités locales seront représentées ;

c) – enfin, pour les ouvrages ou systèmes de transport **existants** ou **en service**, le préfet pourra prescrire l'établissement d'un **diagnostic**, des **mesures restrictives d'exploitation**, ou encore la **fermeture au public** de l'ouvrage après avis de la commission administrative sus-mentionnée.

Il ne faut pas se cacher que ce dispositif unifié, en renforçant la tutelle technique de l'Etat, pourra être considéré comme portant atteinte au principe de libre administration des collectivités territoriales. Celles-ci sont en effet souvent maîtres d'ouvrage.

Il convient de noter à cet égard que, consultée sur l'avant-projet de loi et certains projets de décrets, l'Association des Maires de France a exprimé un certain nombre de suggestions dont les auteurs du texte ont tenu compte s'agissant notamment de la représentation des collectivités locales au sein de la commission administrative.

L'Etat verra ainsi sa responsabilité plus souvent engagée en cas de sinistre, même si cette responsabilité peut, d'ores et déjà, être mise en jeu du fait de l'existence des pouvoirs de police générale du préfet.

S'agissant des tunnels en service sur le réseau routier, on soulignera que sur le millier d'ouvrages en service, 246 ont une longueur supérieure à 300 mètres et devraient être soumis à la nouvelle procédure de contrôle.

Sur ces 246 tunnels, on dénombre : 85 ouvrages sur le réseau national non concédé, 64 sur le réseau national concédé et **97 sur le réseau des collectivités locales**.

D'après l'étude d'impact réalisée par le Gouvernement, le coût financier des travaux de sécurité et des nouvelles dépenses d'exploitation qui ont été, à ce jour, jugées nécessaires pourrait avoisiner deux milliards de francs sur le **réseau existant** des tunnels de l'Etat concédés et non concédés de plus d'un kilomètre de longueur. Pour les tunnels futurs, la nouvelle procédure de contrôle devrait entraîner des dépenses supplémentaires évaluées globalement à 100 millions de francs par an. L'incidence financière du projet de loi sur la voirie routière serait aussi de l'ordre de 2 milliards de francs pour l'ensemble des tunnels existants de l'Etat, concédés et non concédés.

Les dépenses à effectuer sur le réseau départemental ne devraient pas, selon cette étude, être très élevées.

L'Assemblée nationale a apporté au projet de loi un certain nombre de modifications :

– à l'initiative du député Christian Kert, l'Assemblée nationale a adopté plusieurs amendements précisant que le rapport d'expertise sur la sécurité qui accompagnera les dossiers descriptifs présentés, avant tout commencement des travaux portant sur les différents ouvrages et systèmes de transport visés par le projet de loi, prendra en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter l'ouvrage, pouvant exister dans un périmètre géographique (articles 2, 3, 5, 6, 7 et 8 bis du projet de loi).

– à l’initiative du gouvernement, elle a adopté une disposition permettant aux forces de l’ordre françaises de relever les infractions, commises dans la partie française des ouvrages routiers transfrontaliers, à la sortie de l’ouvrage en territoire étranger (article 2, article L. 118-4 du code de la voirie routière).

– à l’initiative du Gouvernement, elle a adopté un texte portant constitution d’un « pôle multinational alpin ». La mission principale de cet établissement public sera d’assurer le financement d’une politique intermodale dans le massif alpin. Le nouvel établissement pourra prendre des participations dans les trois sociétés d’autoroutes que sont l’AREA (Autoroutes Rhône-Alpes), l’AMTB (Autoroutes du tunnel du Mont-Blanc) et la SFTRF (Autoroutes du tunnel de Fréjus) pour faire bénéficier l’investissement ferroviaire des dividendes des sociétés autoroutières (article 2 bis).

– à l’initiative du député Christian Kert, elle a adopté un texte étendant la nouvelle procédure de contrôle aux infrastructures aéroportuaires (article 8 bis).

– à l’initiative du député Michel Bouvard, elle a adopté un texte qui renforce le contrôle des « contrôleurs des transports terrestres » sur le transport routier de marchandises et, en particulier, des marchandises dangereuses (article 9 bis) ;

– enfin, à l’initiative de sa commission de la production et des échanges, elle a adopté un amendement renforçant la répression du non-respect, dans les tunnels, des distances de sécurité (article 21).

Telles sont, pour l’essentiel, les principales dispositions du titre premier de ce projet de loi.

II. LES ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT

Le titre II du projet de loi dont nous sommes saisis peut paraître, au premier abord, purement technique. Il transpose, en effet, aux secteurs des transports terrestres et maritimes, les règles relatives aux enquêtes techniques portant sur les accidents et les incidents d'aviation civile, fixées par la loi n° 99-243 du 29 mars 1999¹.

Il touche en réalité à un **sujet auquel nos concitoyens sont très sensibles** et auxquels divers événements récents, qu'il s'agisse d'accidents ou d'attentats terroristes, ont rendu toute son actualité. La sécurité des transports est pour les voyageurs un légitime motif de préoccupation. Or, les enquêtes techniques apportent un « retour d'expérience » qui en font un puissant outil de prévention.

Le projet de loi se propose de remédier aux carences du régime juridique actuel des enquêtes techniques dans les domaines autres que le transport aérien. L'absence d'un statut législatif de l'enquête technique a, en effet, pu être une source de difficultés importantes, en particulier lorsqu'elle se déroulait simultanément à une enquête judiciaire. Il faut se féliciter, de ce point de vue, que ce texte soit enfin examiné par le Parlement. Il reprend, en effet, des travaux engagés par le précédent Gouvernement.

En France, le nombre de tués² pour 1 milliard de voyageurs-kilomètres est de 0,5 pour l'aviation marchande, 0,07 pour le rail et 13,6 pour la circulation routière, ce qui confirme la plus grande dangerosité de la route. Le transport ferroviaire est de loin le plus sûr, suivi par le transport aérien. C'est pourtant dans ce dernier mode de transport qu'ont été le plus tôt formalisées, au niveau international, les enquêtes techniques après les accidents.

A. UN OUTIL IRREMPLAÇABLE DE LA POLITIQUE DE PRÉVENTION DES RISQUES D'ACCIDENTS

Les enquêtes techniques ont pour objectif d'émettre, sur la base de l'analyse des circonstances et des causes des accidents ou incidents, des recommandations de sécurité à l'adresse des constructeurs d'équipements,

¹ JO du 30 mars 1999. *Projet de loi dont votre Commission des Affaires économiques avait été saisie, voir le rapport n°205 (Sénat 1998-1999), de votre rapporteur.*

² *D'après un rapport de 1996 de l'Inspection générale des ponts et chaussées.*

d'infrastructures, des exploitants, des personnes en charge de la conduite du matériel ou de leur formation. **Elles apportent un retour d'expérience indispensable à l'évolution des équipements et de leurs conditions d'exploitation ainsi qu'à l'amélioration de la formation du personnel en charge de ces matériels.**

Les enseignements tirés des accidents ont en effet joué, dans l'histoire des transports, un rôle primordial pour faire progresser la sécurité, c'est ainsi que les cloisons étanches ont été introduites dans les navires, par exemple, après le terrible naufrage du Titanic. Dans le secteur aérien, dès après la seconde guerre mondiale ont été mises en place des procédures harmonisées de recueil d'information et d'analyses en matière d'accidents d'avion.

1. Un processus né dans le secteur aérien

Dès 1944, la convention relative à l'aviation civile internationale a imposé le recours systématique, après tout accident, aux enquêtes techniques. Elle fut complétée, en 1951, par une « annexe 13 » qui tend à harmoniser les procédures.

Les enquêtes techniques sur les accidents aériens survenus sur le territoire français sont menées par le *Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile* (BEA), organisme créé en 1946, et placé en 1951 auprès de l'Inspection générale de l'aviation civile, au sein du ministère chargé de l'aviation civile. Pour accomplir sa mission, le BEA dispose de 80 personnes, dont trente-sept enquêteurs, treize assistants-enquêteurs, et un médecin-enquêteur. Les investigations sont menées par ces enquêteurs techniques en association, le cas échéant, avec des experts étrangers représentant l'Etat d'immatriculation ou l'Etat de construction de l'aéronef. En outre, le BEA s'appuie sur un réseau de personnels agréés de l'aviation civile, les « *enquêteurs de première information* ». Il peut faire appel, sous son autorité, à des personnels de la Direction générale de l'aviation civile, du Ministère de la Défense, de Météo France, d'industriels et de transporteurs.

Pour certains accidents, une commission d'enquête peut être instituée par arrêté ministériel, la dernière en date étant la commission d'enquête sur l'accident du Concorde à Gonesse le 25 juillet 2000.

Lorsque l'événement se produit à l'étranger et qu'il concerne une compagnie aérienne française ou un aéronef pour lequel la France est responsable de la navigabilité, ce qui est notamment le cas des Airbus, le BEA envoie un ou plusieurs représentants, qui sont associés à l'enquête. Des experts du constructeur et de l'exploitant de l'aéronef, et parfois des représentants des personnels, sont invités à participer aux travaux sous l'autorité du BEA. Le

BEA rend publics les rapports sur les enquêtes techniques, qu'il s'agisse des rapports préliminaires ou définitifs, et émet des recommandations de sécurité, en cours d'enquête ou à la fin de l'enquête.

La loi précitée du 12 mars 1999 a donné une base légale à une pratique déjà ancienne, en introduisant dans le code de l'aviation civile un livre VII relatif aux enquêtes techniques, qui a défini leurs objectifs, le statut de l'organisme chargé des enquêtes, celui des enquêteurs, ainsi que la publicité donnée aux rapports issus des enquêtes techniques. Elle a ainsi consolidé un édifice qui reposait jusqu'alors sur des bases juridiques précaires.

Ce texte prévoit l'obligation d'une enquête technique pour tout accident ou incident aérien grave et confie cette enquête à un organisme permanent doté d'un statut garantissant son indépendance, conformément à une directive européenne en vigueur dans ce secteur¹.

Cette loi a attribué aux enquêteurs techniques des pouvoirs d'investigation étendus : accès au lieu de l'accident ou de l'incident, au contenu des enregistreurs de bord, prélèvements aux fins d'examen et d'analyse ou, le cas échéant, exploitation des constatations faites dans le cadre d'expertises judiciaires. Ils disposent, en outre, d'un droit à la communication de tous les éléments d'information nécessaires à l'enquête.

Tout en renforçant les pouvoirs des enquêteurs techniques, la loi a organisé, lorsqu'une procédure judiciaire est en cours, une coordination entre l'enquête technique et l'enquête judiciaire, destinée à préserver les prérogatives de l'autorité judiciaire tout en permettant à l'enquête technique de se dérouler.

Cette loi a, enfin, accru la publicité donnée aux rapports issus des enquêtes techniques. Jusqu'alors, seuls les accidents internationaux faisaient obligatoirement l'objet d'un rapport, qui n'était remis qu'aux services, entreprises ou personnes directement concernés, sauf lorsque le ministre décidait de sa publication. La loi a imposé à l'organisme permanent de procéder systématiquement à une enquête en cas d'accident ou d'incident grave, d'établir un rapport à l'issue de chaque enquête et de le rendre public. En outre, la loi a introduit, dans un souci de transparence, la possibilité pour le responsable de l'organisme permanent de communiquer des informations relatives à l'enquête avant la publication du rapport. Cette mesure permet de faire, avant la fin de l'enquête, des recommandations de sécurité destinées à prévenir des accidents. Elle donne également la possibilité de communiquer aux familles des victimes des informations sur les circonstances de l'accident et en particulier de mettre fin à certaines hypothèses que l'état d'avancement de l'enquête a pleinement démenties.

¹ Directive 94/56/CE.

L'ensemble de ces dispositions est repris par le projet de loi, qui propose de les étendre aux domaines maritime et terrestre, pour lesquels des procédures d'enquêtes techniques existent, sans être parfaitement identiques.

2. Une démarche diversement pratiquée par les autres modes de transport

Au-delà du secteur aérien, des procédures d'enquêtes techniques ont été mises en place, sans harmonisation entre les différents modes de transport.

a) Pour les accidents de la route : le réseau « REAGIR »

Dans le secteur routier, des enquêtes sont effectuées sous la responsabilité des préfets, depuis 1982, dans le cadre du programme « REAGIR », qui permettent de connaître les différents facteurs qui interviennent dans les accidents de la route les plus graves.

C'est ainsi qu'une analyse réalisée sur les 20.000 rapports d'accidents survenus de 1983 à 1996 donne, par thème, les principaux facteurs à l'origine de ces accidents. Ces paramètres ne préjugent en rien de responsabilités éventuelles, qui restent du domaine des enquêtes judiciaires.

Sur les 20.000 enquêtes effectuées, on dénombre par exemple :

- 95 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à **l'utilisateur** (vitesse inadaptée, présence d'alcool, défaut de sécurité individuelle, fatigue...);
- 47 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à **l'infrastructure** ;
- 28 % des accidents comportant des facteurs se rapportant au **véhicule** ;
- 7 % des accidents comportant des facteurs se rapportant à **l'alerte**, aux soins et aux secours ;
- 22% des accidents comportant des facteurs se rapportant à des éléments divers (météo...).

Soulignons qu'un accident étant généralement provoqué par la juxtaposition de plusieurs facteurs, les pourcentages indiqués ci-après ne se cumulent pas.

Les enquêtes « REAGIR » ont mis en lumière le fait que le facteur « conception de l'infrastructure » se retrouve dans 34 % des accidents. Parmi ceux-ci, 20 % ont un rapport avec la configuration de la route et 15 % avec les abords. Le facteur « conception du véhicule » est relevé dans 14 % des cas. Il s'agit essentiellement des dispositifs de sécurité (3 %), de résistance aux chocs (4 %) ou de problèmes de visibilité (5 %). Le facteur « entretien du véhicule »

se retrouve, quant à lui, dans 16,5 % des enquêtes, essentiellement des problèmes de pneumatiques (8,5 %) ou de mauvais entretien général (8 %).

Comme on le voit, le réseau « REAGIR » apporte un utile retour d'expérience en matière d'accidents de la route. Pour les accidents de grande ampleur ou d'une particulière gravité, le ministre chargé des transports a, en outre, parfois décidé de la constitution d'une commission d'enquête ad hoc chargée de mener une enquête technique.

b) Les commissions d'enquête ad hoc pour la route et les « transports guidés »

Pour les accidents d'une particulière gravité, la pratique s'est développée, depuis les années 1980, de la nomination, par le ministre, de **commissions d'enquêtes techniques** ad hoc, confiées à des membres du Conseil général des ponts et chaussées, assistés d'autres personnes, suivant les compétences requises par l'enquête.

C'est pour la première fois en 1982 qu'une telle pratique a été mise en œuvre pour les accidents routiers : le 31 juillet 1982, sur l'autoroute A6 à Merceuil, près de Beaune, une collision en chaîne impliquant trois autocars avait fait 53 morts, dont 46 enfants. L'émotion publique avait été si grande que le ministre des transports avait confié à M. René Vacquier, Inspecteur général des ponts et chaussées, une enquête technique dite « *enquête administrative* » sur les causes de l'accident.

En matière de transport ferroviaire, c'est l'accident de la gare de Lyon, le 27 juin 1988, consistant en une collision entre 2 trains en gare souterraine de banlieue (56 tués, 43 blessés) qui a conduit à systématiser la procédure de nomination de commissions d'enquêtes, en sus des analyses d'accidents et incidents internes à la SNCF. La SNCF a en effet organisé une collecte d'information qui couvre environ 250 accidents, incidents ou « *événements redoutés* » (situation potentiellement dangereuse) par an, et mis en place un système d'enquête technique interne.

Cette procédure de la commission d'enquête a par la suite été étendue aux remontées mécaniques (par exemple, une commission d'enquête avait été nommée suite à l'accident du 13 janvier 1989 dans la station de Vaujagny dans l'Isère où une cabine s'était décrochée) et aux accidents du métro, notamment.

A titre d'exemple, on trouve ainsi, sur le site Internet du Ministère de l'Équipement, un rapport de commission d'enquête confiée au Conseil général des ponts et chaussées sur l'accident de la ligne de métro n° 12 le 30 août 2000, analysant les causes de l'accident et faisant des recommandations de sécurité.

**EXTRAIT DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'ACCIDENT DE
LA LIGNE DE MÉTRO N° 12 LE 30 AOÛT 2000**

« Immédiatement après l'accident causé par le déversement de la voiture de tête d'une rame de métro parcourant la ligne 12 dans le sens nord-sud entre les stations Saint-Georges et Notre Dame de Lorette le 30 août 2000 à 13 heures 21 environ, le Ministère de l'équipement, des transports et du logement a demandé au vice-président du Conseil général des ponts et chaussées de **diligenter une enquête technique et administrative** pour déterminer les causes de cet accident et proposer toutes mesures propres à en éviter le renouvellement.

« La rame a été accidentée par renversement de la première voiture. Celle-ci s'est couchée sur les rails des deux voies et sans se dissocier totalement de la suite de la rame a glissé jusqu'à l'entrée de la station Notre Dame de Lorette où le pavillon de la cabine de conduite s'est encastré sur environ un mètre et demi de longueur dans le début du quai. La rame s'est ainsi immobilisée face à une rame prête à partir en sens inverse. Les 40 voyageurs de la voiture ont été choqués, 24 blessés légers ont été soignés à l'hôpital ou dans une antenne médicale d'urgence, malgré le choc et l'écrasement du haut de la cabine le conducteur n'a été que blessé à la tête sans traumatisme grave. La très bonne tenue au choc de ce matériel a contribué dans une large mesure à maintenir à un niveau modeste le bilan de cet accident ».

Après avoir détaillé les causes de l'accident, le rapport indique que,

« Pour éviter le renouvellement de tels accidents, les enquêteurs préconisent les mesures suivantes :

- « 1. Un examen périodique «système » de la sécurité sur chaque ligne du métro parisien ;
- « 2. La mise en place d'une boucle automatique de sécurité, avec contrôle de vitesse à cet endroit de la ligne 12 et un examen d'ensemble sur tout le réseau dans le même esprit ;
- « 3. Dans l'intervalle, une consigne de conduite de nature à assurer de l'attention des conducteurs à cet endroit quand ils n'utilisent pas le pilotage automatique ;
- « 4. Le matériel concerné présentant un âge moyen de 28 ans, un renouvellement de ce matériel d'ici 10 à 15 ans dans son intégralité ;
- « 5. Enfin, les enquêteurs ayant constaté que la bande du chronotachygraphe n'enregistre pas la commande de freinage d'urgence et la réponse du circuit de freins, on préconisé de réintroduire cet enregistrement ».

Peu à peu, la procédure des commissions d'enquêtes s'est systématisée. On recense à ce jour 24 rapports d'enquêtes techniques portant sur les différents modes de transport terrestres.

Pour les accidents terrestres, un groupe de travail du Conseil général des ponts et chaussées avait d'ailleurs été constitué, en 1996, et avait proposé la mise en place d'une structure permanente chargée des enquêtes techniques en matière d'accidents de transport terrestre (cf. ci-dessous). Depuis que ce groupe a rendu ses conclusions, des modifications ont été apportées à la mise en place des commissions d'enquêtes en matière d'accidents terrestres.

Ainsi, avant 1996, le choix des enquêteurs relevait du seul Ministre. Depuis 1996, la décision du Ministre de créer une commission d'enquête

s'accompagne d'une demande de proposition de choix de l'enquêteur ou des membres de la commission d'enquête auprès du vice-président du Conseil général des ponts et chaussées, ce qui a permis la formation d'un **premier noyau d'enquêteurs compétents**, en vue de la mise en place ultérieure d'un éventuel organisme permanent commissionnant les enquêteurs.

Neuf enquêtes ont été ainsi réalisées depuis 1996 : une sur un passage à niveau, deux après collisions routières impliquant des autocars, deux en navigation intérieure, une, précitée, concernant le métro de Paris, celle sur la catastrophe du Mont Blanc et deux concernant des accidents ferroviaires.

c) Les propositions du groupe de travail « sécurité dans les transports terrestres » en 1996

Comme cela a déjà été dit, à la demande du secrétaire d'Etat aux transports, le Conseil général des ponts et chaussées a institué, le 8 février 1996, un groupe de travail pour « *évaluer les suites données aux rapports portant sur l'amélioration de la sécurité dans les transports terrestres* ». Présidé par M. Bruno Grange, Ingénieur général des ponts et chaussées, ce groupe de travail a non seulement étudié tous les rapports disponibles sur les accidents terrestres (rapports de commissions d'enquêtes après accident ou rapports de portée générale), mais a également évalué quelles suites leur avaient été réservées, et établi un grand nombre de propositions pour améliorer le processus de « retour d'expérience » en matière d'accidents terrestres.

Le rapport Grange proposait que « *la commission d'enquête technique* », terme substitué à celui « *d'enquête administrative* » soit mise en place comme « *un regard du Ministre* », regard rapide, compétent, indépendant. Il estimait que le Ministre devait pouvoir disposer d'un **vivier d'enquêteurs** :

- **disponibles rapidement** et pouvant être mandatés immédiatement ;
- **ayant les connaissances nécessaires** (connaissances techniques, sur les conditions de travail et le fonctionnement des secours, sur le fonctionnement de l'enquête judiciaire), et une formation spécifique ;
- **indépendants** de l'autorité de tutelle, de l'exploitant et du constructeur, même s'il reconnaissait qu'il « *est parfois difficile de concilier compétence et indépendance* ».

Il suggérait que le **rapport de la Commission d'enquête technique et administrative** soit **rendu public**, ce qui imposait, soulignait-il, aux enquêteurs des obligations de contact avec l'autorité de tutelle, le préfet, les

élus, les exploitants et les représentants de leur personnel, les constructeurs et les autorités chargées de l'enquête judiciaire, procureur de la République et juge d'instruction. En outre, était proposée la mise en place d'**une structure de suivi des recommandations de ces rapports d'enquête, mais aussi des rapports généraux sur la sécurité**, indépendante des directions de tutelle de l'activité « transports ».

Le rapport proposait **que cette structure s'appelle « Comité de sécurité des transports terrestres »**, qu'elle soit **rattachée au Conseil général des ponts et chaussées**, pour avoir l'autorité et l'indépendance nécessaire et qu'elle ait des missions :

- de **mémoire** des accidents et incidents ;
- **d'expertise**, avec un réseau de désignation d'experts et d'inspecteurs ;
- **de réflexion** (pour donner des avis circonstanciés au Ministre et développer la culture sécurité et retour d'expérience) ;
- **de suivi** des plans d'actions pour le compte du Ministre ;
- **et de contact** avec des organisations représentatives d'usagers, en particulier de victimes d'accidents.

Le titre II du projet de loi que nous examinons aujourd'hui est directement issu de ces réflexions.

d) Le « BEA-Mer » dans le secteur maritime

Dans le secteur maritime, la sécurité s'est également bien souvent améliorée après la survenance de catastrophes et l'intervention de commissions d'enquête en ayant fait ressortir les causes les plus marquantes. Là encore, cette tendance ancienne rejoint un mouvement plus récent de gestion du « retour d'expérience » qui est progressivement devenu l'une des composantes essentielles des politiques de sécurité.

C'est ce qui avait conduit le Gouvernement français, par un **décret du 20 janvier 1981**, à mettre en place un dispositif d'enquêtes après accident de mer. Celles-ci pouvaient être conduites soit localement, à la diligence des Directeurs régionaux des affaires maritimes, soit au niveau national, par des commissions créées en fonction des besoins, par décision ministérielle.

L'Organisation maritime internationale (OMI), de son côté, au terme d'une réflexion de plusieurs années et après plusieurs expériences limitées, a fait adopter, le 27 novembre 1997, *une résolution portant Code pour la conduite des enquêtes après évènements de mer (CCEEM)* à laquelle la France, qui en avait été l'un des promoteurs, s'est conformée.

Une directive communautaire est également intervenue en la matière : la Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse.

Dans l'attente d'une base légale, que tend à mettre en place le projet de loi soumis à l'examen de la commission, un arrêté a été pris le 16 décembre 1997, par le Ministre de l'équipement et des transports, chargé de la politique nationale de sécurité maritime.

Ce texte met en place, d'une part un **Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres évènements de mer (BEA Mer)**, chargé de gérer l'ensemble du système d'enquête et d'en centraliser les résultats, et, d'autre part, une **Commission permanente d'enquête sur les évènements de mer (CPEM)**. Cette Commission est chargée, quant à elle, d'examiner de façon normalisée, dans les conditions prévues par le décret de 1981 et le code de l'OMI, tous les sinistres maritimes concernant tous les navires d'une jauge brute de plus de 25 tonneaux et ceux d'une certaine gravité mesurée en nombre de victimes ou en termes d'atteintes à l'environnement.

Fonctionnant dans le cadre de l'Inspection générale des services des affaires maritimes, le BEA Mer conduit son action indépendamment des autres services du Ministère de l'Équipement compétents en matière de détermination et de contrôle des normes de sécurité de la navigation (commerce, pêche, plaisance).

Comme dans le secteur aérien, **l'objectif des enquêtes techniques dans le domaine maritime n'est pas de déterminer et encore moins d'attribuer une quelconque responsabilité civile ou pénale, mais d'établir les circonstances et de rechercher les causes des évènements de mer en vue d'en tirer les enseignements qu'ils comportent pour l'amélioration de la sécurité maritime.**

Le BEA Mer comprend des personnels permanents (un directeur et un directeur-adjoint, un secrétaire général, un délégué international, un documentaliste, deux secrétaires) à Paris et des délégués régionaux. En fonction des affaires à traiter, le BEA Mer fait appel à un large collège d'experts permanents ou occasionnels et à des personnalités qualifiées en raison de leurs compétences particulières. Un comité scientifique composé de

personnalités émérites du monde maritime conseille enfin le BEA Mer pour orienter ses travaux en matière de sécurité.

Depuis sa mise en place, le BEA Mer a enregistré plus de 11.000 évènements de mer. La plupart de ces évènements ont fait l'objet d'un examen préalable, qui s'est conclu par des demandes de complément d'information, ou par des renvois à une enquête locale. Depuis la création du BEA Mer, 127 enquêtes ont été ouvertes, 80 sont closes, 20 sont en cours, et 27 sont achevées mais font l'objet d'un processus de consultations préalables avant diffusion. Les rapports sont en effet soumis aux personnes éventuellement concernées, dont l'avis est joint au rapport définitif. La plupart concernent des navires de pêche, même si certaines enquêtes terminées concernent des navires de commerce (ERIKA) ou de passagers (NICOLAS-BOUCHARD). Bien que la série des enquêtes soit encore relativement courte, **quatre familles de facteurs déterminants** ont pu être repérées par le BEA Mer comme causes de la plupart des sinistres étudiés :

- la vétusté des navires, et leur exploitation en dehors des limites opérationnelles prévues ;
- le déficit de communication à bord, et entre le bord et la terre ;
- la dilution des responsabilités entre opérateurs concernés ;
- la difficile combinaison des contraintes économiques et techniques.

Le BEA Mer, à quelques rares exceptions près, n'a pu retenir parmi les facteurs déterminants des sinistres examinés, ni des contraintes naturelles exceptionnelles, ni des défaillances matérielles imprévisibles. Ce sont donc des déficits de comportement (concernant à la fois les personnels embarqués et les services de terre) les uns à caractère permanent (structurels), les autres conjoncturels qui sont le plus souvent à évoquer au titre des causes de sinistre.

D'où l'importance d'une politique active de prévention, pour sauver des vies humaines.

B. L'OBJET DU PROJET DE LOI ET LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TEXTE

1. Harmoniser et consolider les diverses procédures d'enquêtes techniques

A l'instar du secteur aérien depuis la loi précitée du 12 mars 1999, le présent projet de loi a pour but de **conférer un statut aux enquêtes techniques dans les domaines terrestre et maritime** en pérennisant ou créant des **organismes spécialisés**, en donnant aux enquêteurs techniques des **pouvoirs d'investigation** auprès des tiers et en aménageant les **rapports** entre les enquêtes techniques, d'une part, et les éventuelles procédures judiciaires, d'autre part. L'objectif de l'enquête technique est par ailleurs clairement défini : l'analyse des causes de l'accident en vue de l'émission de recommandations de sécurité, dans une optique de prévention.

Ce faisant, le projet de loi procède à une clarification et une harmonisation du régime des enquêtes techniques en vigueur dans les différents modes de transport.

Concrètement, le projet de loi va faciliter et, surtout, **accélérer** l'accès des enquêteurs au lieu de l'accident, la mise à disposition des pièces à conviction et l'entretien avec les personnes concernées. De plus, dans le domaine des transports terrestres, la mise sur pied d'un organisme permanent spécialisé au sein du Conseil général des ponts et chaussées permettra de développer des **études d'accidentologie** pour éclairer les propositions d'enquête faites au Ministre avant qu'il prenne la décision d'y procéder. Enfin, des **comparaisons sur les principales thématiques d'accidentologie** pourront être réalisées par les différents BEA (influence du facteur humain, objectif de risque, approche probabiliste ou déterministe, etc).

2. Indépendance, transparence et coordination : trois enjeux du projet de loi

L'organisation des enquêtes techniques pose d'abord la question essentielle du degré **d'indépendance** des enquêteurs, tant par rapport à l'administration de tutelle qu'aux exploitants et constructeurs de matériel ou d'infrastructure.

Cette question est largement abordée ci-dessous, sous le commentaire de l'article 10.

Se pose, ensuite, la question de la **communication des résultats** de l'enquête technique, non seulement au ministre et personnes concernées par l'accident, mais également aux familles et associations de victimes et au grand public.

Pour ce qui est de la transparence sur le déroulement et les résultats de l'enquête, le projet de loi prend, avec les articles 17 et 18, qui organisent l'information du public, le parti de **sortir de la culture du secret qui a longtemps prévalu en ce domaine**. Votre Commission des Affaires économiques s'en félicite. Il est en effet particulièrement important pour les familles de victimes, parfois, durement touchées par la perte brutale d'un proche, d'avoir communication des rapports préliminaires et définitifs établis par les bureaux enquête accidents, qui apportent un éclairage sur les circonstances de l'accident, souvent dans des délais rapprochés (moins d'un mois après l'accident pour certains rapports préliminaires d'enquête). Pour autant, la détermination des responsabilités est du ressort exclusif de l'enquête judiciaire, avec laquelle l'enquête technique ne doit pas interférer. C'est pourquoi le rapport d'enquête technique ne comporte pas de mention nominative, en particulier. Votre Commission des Affaires économiques estime que l'équilibre proposé par le projet de loi entre l'impératif du secret de l'instruction judiciaire (qui ne doit pas être violé par la divulgation des résultats de l'enquête technique, qui repose sur les mêmes éléments matériels) et celui de la transparence de l'enquête technique est globalement satisfaisant.

Se pose, enfin, la question de la **coordination** avec l'enquête judiciaire.

L'enquête technique se déroule parallèlement à une éventuelle enquête judiciaire. L'enquête menée par les autorités judiciaires, avec le concours de leurs propres experts, a pour objet d'apprécier la responsabilité des parties impliquées dans un accident. L'enquête technique tend, elle, à **dégager de l'analyse d'accidents ou de simples incidents des recommandations de sécurité**. Elle fait l'objet d'un rapport qui préserve l'anonymat des personnes concernées. L'enquête technique n'a donc pour seul objectif que de tirer des enseignements des accidents et incidents afin d'éviter leur répétition. **Alors que l'enquête judiciaire s'inscrit dans une logique de répression et éventuellement de réparation envers les victimes, l'enquête technique participe d'une politique de prévention**. D'ailleurs, la pratique montre que les conclusions des experts judiciaires peuvent parfois être très différentes de celles des enquêteurs techniques.

Au-delà de la différence d'objet entre enquêtes technique et judiciaire, le **rythme d'investigation** est également très différent : là où l'autorité judiciaire cherche, dans une démarche exhaustive, à déterminer les comportements fautifs, au terme d'une souvent longue enquête, l'enquête technique n'a qu'un seul but : identifier la cause et l'enchaînement de l'accident pour éviter toute récurrence. Bien souvent, le rapport préliminaire d'enquête technique est disponible en un mois environ, et le rapport final en un an, ce qui est sensiblement plus court que les délais des procédures judiciaires.

Il importe donc de coordonner les deux types d'enquêtes. C'est pourquoi, le projet de loi organise des procédures d'information réciproques des enquêteurs judiciaires et techniques et soumet, lorsqu'il y a risque d'interférence, les investigations des enquêteurs techniques à l'accord de l'autorité judiciaire (pour effectuer des prélèvements, par exemple). Ces procédures sont détaillées sous le commentaire des articles 11 à 14 ci-dessous.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}

LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES

Article premier

Rôle de l'Etat en matière d'organisation des secours dans les transports

Cet article pose le principe de la responsabilité de l'Etat pour les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports.

L'article premier du projet de loi propose de remplacer le premier alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI) par deux nouveaux alinéas.

L'article 9 figure au chapitre II (« des conditions sociales et de la sécurité ») du Titre premier (« Dispositions générales applicables aux différents modes de transport ») de la LOTI.

Son libellé résulte de la rédaction modifiée que lui a donnée l'article 40 de la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire.

Le premier alinéa visé dispose actuellement que l'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application. Il veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi.

Les deux alinéas appelés à se substituer à ce texte énoncent que :

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

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

La réforme tend donc, d'une part, à conférer plus de solennité au rôle de l'Etat en matière de sécurité dans les transports.

Ses prérogatives en la matière ne sont plus confondues dans un même texte avec celles qu'il exerce dans le domaine social.

En second lieu (et là, réside la véritable innovation du projet de loi), la rédaction fait désormais de **l'organisation des secours** dans les transports une compétence régaliennne de l'Etat, quel que soit par ailleurs le maître d'ouvrage de l'infrastructure ou du système de transport en cause.

Cette réforme peut être lue comme un effort supplémentaire de « recentrage » de l'Etat sur ses missions essentielles.

Elle pourra réorganiser, à l'évidence, le partage des responsabilités en cas d'accident.

Pour votre rapporteur, ce nouveau dispositif va dans le bon sens. Il vous sera demandé de l'adopter sans modification.

<p>Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article 2
(articles L. 118-1, L. 118-2, L. 118-3 et L.118-4
du code de la voirie routière)

Sécurité des ouvrages du réseau routier

Cet article précise la procédure de contrôle et de sécurité applicable aux ouvrages du réseau routier présentant des risques particuliers pour la sécurité des personnes.

Le code de la voirie routière est issu, dans sa partie législative, de la loi n° 89-413 du 22 juin 1989. Dans sa partie réglementaire, il est issu du décret n° 89-631 du 4 septembre 1989.

Le titre premier de la partie législative porte « dispositions communes aux voies du domaine public routier » et contient sept chapitres respectivement relatifs à la définition du domaine public routier, à son emprise (alignement et droits de riverains), à son utilisation, à la riveraineté, aux travaux exécutés sur la voie publique, à la police de la « conservation » du domaine ; enfin aux dispositifs techniques de prévention et de constatation des infractions au code de la route.

Signalons que le titre II concerne la voirie nationale (qui comprend les routes nationales et les autoroutes), le titre III : la voirie départementale, le titre IV : la voirie communale, les titres V à VII : les voies à statut particulier (routes express, déviations et ouvrages d'art), les voies n'appartenant pas au domaine public (chemins ruraux et voies privées), enfin les dispositions spécifiques applicables à la ville de Paris et aux départements d'outre-mer.

L'article 2 du projet de loi propose d'insérer, après le chapitre VII du titre premier, un nouveau chapitre VIII intitulé « *Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes* ». Ce chapitre comporterait quatre nouveaux articles, les articles L. 118-1 à L.118-4.

Aux termes de l'article L.118-1, les travaux de construction ou de modification substantielle des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes feront l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié agréé.

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

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

Aux termes de l'article L.118-2, la mise en service des ouvrages du réseau routier, mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 118-1 et appartenant aux catégories fixées par le décret prévu au dernier alinéa dudit article, sera subordonnée à une autorisation. Celle-ci sera délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle pourra être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

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

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

Les conditions d'application de l'article seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Selon le texte proposé pour l'article L. 118-3, des décrets pourront fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

Enfin, l'article L. 118-4 énonce que les dispositions du chapitre ne seront pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales.

Il s'agit des ouvrages reliant la France et un autre Etat, régis par un traité et dont les modalités de fonctionnement ne sont pas susceptibles d'être modifiées par une simple loi.

L'ensemble de ce dispositif, en renforçant les pouvoirs des préfets, met en place, dans le domaine de la sécurité des infrastructures, une nouvelle « police spéciale » appelée à s'exercer sur tous les ouvrages d'art jugés « à risques » du réseau routier et cela, quel que soit le maître d'ouvrage, Etat ou collectivité territoriale.

L'apport de la réforme consiste à prévoir à l'avenir, à l'échelon national et pour **tous** les ouvrages d'art, des caractéristiques techniques de **sécurité** mais aussi des prescriptions d'exploitation auxquelles les opérateurs devront se soumettre.

S'agissant des ouvrages des collectivités territoriales, le projet de loi renforce donc de façon substantielle la tutelle technique.

Actuellement, aux termes des articles L.132-2 et L. 141-7 du code de la voirie routière, départements et communes ne peuvent se voir imposer par décret que de simples « caractéristiques techniques » ; les ouvrages de l'Etat obéissant, pour leur part, à des « instructions techniques ».

Les nouveaux textes insistent sur le fait que ce sont les « conditions d'exploitation » -et non les caractéristiques techniques des ouvrages- qui sont désormais considérées comme les plus génératrices de risques pour la sécurité des personnes.

Le contrôle de l'Etat s'effectuerait en deux temps :

– avant tout commencement des travaux, le préfet, sur la base d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité, remet au maître d'ouvrage un avis consultatif. A la réception de cet avis, le maître d'ouvrage commence ou ne commence pas les travaux, à ses risques et périls ;

– une fois l'ouvrage achevé, arrive le moment de la mise en service. A ce stade, après le diagnostic de la commission administrative, la réforme prévoit une autorisation préfectorale valant approbation des prescriptions d'exploitation du maître d'ouvrage et pouvant être assortie de **conditions restrictives d'utilisation**.

Les auteurs du projet de loi font observer que le maître d'ouvrage disposera d'un large pouvoir de décision pour adopter les mesures souhaitées, en réponse à l'avis du préfet et au diagnostic de la commission administrative, soit en accédant à une demande de mise aux normes par la voie d'aménagements techniques, soit en régulant les conditions d'accès ou de circulation dans l'ouvrage.

Selon les informations communiquées à votre rapporteur, les catégories d'ouvrages routiers visées par le projet de loi seront notamment les tunnels de plus de 300 mètres.

On note que la procédure décrite concerne les ouvrages futurs ou les ouvrages actuels devant subir une « modification substantielle ».

Le sort des ouvrages existant est régi par le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L 118-3 du code de la voirie routière.

S'ils entrent dans la catégorie jugée dangereuse par le pouvoir réglementaire, ils pourront relever des pouvoirs de police élargis du préfet.

En l'état actuel, seul un danger immédiat permet au représentant de l'Etat dans le département d'ordonner la fermeture de l'ouvrage au public. Désormais, en cas de suspicion de danger pour la sécurité des personnes, le préfet pourra prescrire l'établissement d'un diagnostic ou prescrire des mesures restrictives d'exploitation. Et cela, répétons-le, même si l'ouvrage en question est situé sur la voirie départementale ou communale.

Le projet de loi évoque l'intervention d'une commission administrative, « assurant notamment la représentation des collectivités territoriales », qui rendra un avis au moment où le préfet sera appelé à statuer sur la demande d'autorisation de mise en service de l'ouvrage concerné.

Selon les auteurs du projet de loi, cette commission -dont les modalités d'organisation et de fonctionnement seront fixées par décret en Conseil d'Etat- devrait être une émanation de l'actuelle « commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité » créée par le décret n° 95-280 du 8 mars 1995.

Rappelons qu'aux termes de l'article premier de ce texte, une commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est instituée, dans chaque département, par arrêté préfectoral.

Le préfet peut en outre créer :

- des sous-commissions spécialisées ;
- des commissions d'arrondissement ;
- des commissions communales ou intercommunales.

Selon l'article 2, la commission est l'organisme compétent, à l'échelon du département, pour donner des avis à l'autorité investie du pouvoir de police.

Elle exerce sa mission dans les domaines suivants :

- la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur ;
- l'accessibilité aux personnes handicapées ;

- les dérogations aux règles de prévention d’incendie et d’évacuation des lieux de travail ;
- la protection des forêts contre les risques d’incendie ;
- l’homologation des enceintes destinées à recevoir des manifestations sportives ;
- les prescriptions d’information, d’alerte et d’évacuation permettant d’assurer la sécurité des occupants des terrains de camping et de stationnement de caravanes.

Le préfet peut consulter la commission sur toutes questions relatives à la sécurité civile, et notamment dans les domaines suivants :

- la prévention et la prévision des risques de toute nature ;
- l’élaboration du plan Orsec ou des plans d’urgence ;
- les mesures prévues pour la sécurité du public et l’organisation des secours lors des grands rassemblements ;
- les aménagements destinés à rendre accessibles aux personnes handicapées les installations ouvertes au public et la voirie.

Sont membres de cette commission, présidée par le préfet :

Pour toutes les attributions de la commission :

- dix représentants des services de l’Etat ;
- le directeur départemental des services d’incendie et de secours ;
- trois conseillers généraux et trois maires.

En fonction de certaines affaires traitées, la composition peut être modulée.

Au sein de cette commission administrative, le maire de la commune concernée aurait vocation à participer aux délibérations.

A cet article, l’Assemblée nationale a adopté **quatre amendements**.

Le premier amendement précise que le rapport visé au premier alinéa du texte proposé pour l’article L. 118-1 du code de la voirie routière présentera notamment les conditions d’exploitation de l’ouvrage au regard des « risques naturels et technologiques susceptibles d’affecter l’ouvrage dans des conditions précisées par décret ». Cet amendement vise notamment à prendre en considération « l’environnement » du transport.

Le second amendement précise qu'un décret en Conseil d'Etat définira, parmi les ouvrages routiers présentant des risques particuliers, ceux pour lesquels des moyens mobiles de premier secours contre l'incendie et de transport sanitaire devront être mis à la disposition de l'exploitant pour les faire intervenir en attente des véhicules de pompiers et de la sécurité civile.

Le troisième amendement, adopté sur proposition du Gouvernement, traite des conditions d'intervention des forces de l'ordre des deux Etats concernés par un ouvrage transfrontalier en cas d'infraction.

Le dispositif adopté complète, ici, le texte proposé pour l'article L. 118-4 du code de la voirie routière. Il énonce que sur les ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales, les infractions au code ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française pourront, lorsque les engagements internationaux le permettent, être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger. Le texte ajoute qu'en cas de contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant pourra s'acquitter de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale, les dispositions de l'article 421-1 du code de la route étant applicables.

Sur proposition de sa commission, l'Assemblée nationale a inséré enfin à l'article 2, par un quatrième amendement, un article L. 118-5 du code de la voirie routière précisant que les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont notamment constitués par les ouvrages **d'une longueur de plus de 300 mètres.**

Par cette disposition, le législateur reconnaît explicitement la longueur de 300 mètres comme constitutive d'un risque pour les ouvrages d'art. Il est à noter qu'il était prévu de retenir ce paramètre dans les décrets d'application de la loi.

Votre rapporteur vous proposera d'adopter l'article 2 voté par l'Assemblée nationale sous réserve d'un amendement tendant à supprimer le texte adopté par l'Assemblée nationale pour l'article L. 118-5 du code de la voirie routière. Il vous sera proposé de revenir sur cette disposition pour au moins deux raisons :

– les textes d'application du projet de loi, selon les informations recueillies par votre commission, devraient effectivement prévoir que les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres seront considérés comme des ouvrages présentant des risques particuliers pour la sécurité des personnes. Cette indication ne paraît pas relever du niveau législatif ;

– en second lieu, le texte adopté par l'Assemblée nationale ne paraît pas bien conforme au caractère normatif et non subsidiaire de la loi. En effet, de deux choses l'une :

. ou la loi souhaite prévoir explicitement l'ensemble des ouvrages d'art qui seront considérés comme présentant des risques particuliers ; la liste législative serait alors exclusive ;

. ou la loi prévoit simplement que la liste de ces ouvrages d'art sera fixée par décret. En permettant que cette liste soit, le cas échéant, complétée par simple voie réglementaire au cas où des risques nouveaux apparaîtraient. Cette solution paraît préférable.

Le choix de l'Assemblée nationale apparaît donc comme une demi-mesure par là même insatisfaisante.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Article 2 bis

Création d'un pôle multinational alpin

Cet article crée un établissement public chargé de mettre en œuvre une politique multimodale des transports dans le massif alpin.

Sur proposition du gouvernement, l'Assemblée nationale a adopté, après l'article 2, un nouveau dispositif selon lequel il est créé un établissement public administratif, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Le président serait nommé par décret après avis du conseil d'administration.

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

Les ressources de l'établissement public seraient constituées par les dividendes de ses participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes.

Ce dispositif se traduira d'abord, selon le ministre chargé des transports, par l'engagement de la société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA) dans le transport transalpin de marchandises avec la mise en place, dès 2002, de l'autoroute ferroviaire et la poursuite du programme de réalisation du Lyon-Turin.

La mission de cet établissement, annoncé par le Premier ministre à Chambéry au mois de janvier dernier, consistera à utiliser les dividendes des sociétés autoroutières alpines (AREA, société française du tunnel de Fréjus, société autoroute du tunnel du Mont-Blanc), pour participer au financement du transport ferroviaire dans les Alpes.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 3 (article 3 et ancien article 8 du projet de loi initial)

**Sécurité des systèmes de transport ferroviaire et de transport public guidé
Sécurité des systèmes de transport faisant appel à des technologies
nouvelles ou comportant des installations multimodales**

Cet article précise la procédure de contrôle et de sécurité applicable aux systèmes de transport public guidé ou ferroviaire, d'une part, aux systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou multimodaux, d'autre part.

● Le souci de mettre en place une nouvelle police spéciale de la sécurité, dans le cadre d'un corps de règles communes aux différents modes de

transport, a conduit les auteurs du projet de loi à transposer, pour l'essentiel, le dispositif précédent, applicable aux ouvrages d'art de la voirie routière, au transport ferroviaire et aux systèmes de transport public guidé (« métros », « tramways », réseaux ferrés secondaires et touristiques, remontées mécaniques).

En ce domaine, le contrôle technique et de sécurité de l'Etat n'est prévu, sauf pour les remontées mécaniques, que dans les formes générales de l'article 9 précité de la LOTI ou, s'agissant des services de remontées mécaniques et des pistes, de l'article 50 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, aux termes duquel les services de transports terrestres de personnes organisés par les collectivités territoriales ou leurs groupements sont soumis au contrôle technique et de sécurité de l'Etat.

N'est, à ce jour, juridiquement formalisée aucune procédure unique d'autorisation. Il y a lieu toutefois de faire exception du réseau ferré national (SNCF, RFF) visé, lui aussi, par l'article 3 du projet de loi, pour lequel une procédure unique d'autorisation, prenant en compte la sécurité dans son ensemble, fait l'objet d'un dispositif à caractère réglementaire (décret n° 2000-286 du 30 mars 2000). Même si elle assurera une sécurité juridique d'ensemble, la réforme vise donc plus spécialement les systèmes de transport ferroviaire ou guidé relevant des collectivités locales.

Il prévoit, là encore, un dispositif en deux temps :

– approbation par l'Etat d'un dossier préliminaire de sécurité **avant tout début** de réalisation ou de modification substantielle ;

– autorisation par l'Etat de la mise en exploitation commerciale sur la base d'un nouveau dossier de sécurité.

L'article 3 du projet de loi propose ainsi d'insérer, après l'article 15 de la LOTI, un nouvel article 15-1 aux termes duquel la réalisation d'un nouveau système de transport public guidé ou ferroviaire ou la modification substantielle d'un système existant, ne pourront être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire de sécurité.

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

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

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

Les auteurs du projet de loi rappellent que par « système de transport », il faut entendre : l'infrastructure, le matériel roulant, les équipements d'exploitation et les règles d'exploitation.

La « commission administrative » visée devrait être, là encore, une formation de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Relevons que pour les transports guidés, si la mission de l'Etat en matière de contrôle technique et de sécurité n'a jamais fait de doute (ce rôle est « affiché » par un décret du 22 mars 1942), ce contrôle n'a jamais été formalisé –sauf pour les remontées mécaniques à vocation touristique et sportive visées par le décret du 30 septembre 1953- dans un texte, même si, de facto, ce sont des « arrêtés préfectoraux », sans réelle base juridique, qui autorisent la mise en exploitation des nouveaux systèmes guidés de transport.

- Les dispositions de l'article 8 du projet de loi initial, « fusionnées », en définitive, avec l'article 3 par un amendement d'origine gouvernementale, ont un caractère quelque peu « virtuel ». En effet, les systèmes de transport visés ne sont pas encore clairement identifiés.

Il s'agit donc d'anticiper sur la réalisation de tels systèmes en leur appliquant, par avance, les dispositions déjà proposées. A cette fin, le texte énonce que les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes feront l'objet, avant tout commencement de réalisation, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

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

La mise en service de ces ouvrages de navigation intérieure nécessitera une autorisation. Celle-ci sera délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative

assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle pourra être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

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

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

Sur proposition du gouvernement, l'Assemblée nationale a donc adopté un amendement tendant à fusionner les articles 3 et 8 du projet de loi initial.

Cette fusion, annonce le Gouvernement, a été rendue nécessaire par la disparition du support juridique destiné initialement à asseoir l'article 8 abrogé par l'ordonnance du 18 septembre 2000 (loi n° 87-567 du 22 juillet 1987 précitée).

Le dispositif prévu à l'article 8 du projet initial est ainsi inséré dans un nouvel article 13-2 de la LOTI, juste après le nouvel article 13-1 précité relatif aux systèmes de transport public guidé ou ferroviaire.

Le second amendement adopté par l'Assemblée nationale à l'article 3, complète, comme à l'article 2, le texte relatif aux systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales en précisant que le rapport d'expertise sur la sécurité, exigible avant tout commencement de réalisation des travaux, présentera notamment les conditions d'exploitation du système de transport au regard **des risques naturels ou technologiques** pouvant exister dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage dans des conditions précisées par décret.

A cet article, votre commission a adopté deux amendements. Le premier amendement harmonise le texte proposé pour le premier alinéa de l'article 13-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (qui concerne les systèmes de transport public guidé ou ferroviaire) avec les dispositions évoquées ci-après tout en apportant une amélioration rédactionnelle.

Le second amendement vise les deux premiers alinéas du texte proposé pour l'article 13-2 de la loi précitée (qui concerne les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales).

Il s'est agi d'« unifier et harmoniser par le haut », c'est à dire en faisant prévaloir le principe de « plus de sécurité », les procédures de contrôle applicables aux différents modes de transport.

En effet, le projet de loi prévoit, en fait, deux processus de contrôle :

– un processus constitué d'une approbation préfectorale d'un dossier préliminaire avant tout commencement des travaux, puis d'une autorisation préfectorale s'appuyant sur les délibérations d'une commission administrative avant la mise en service pour les systèmes de transport public, ferroviaire ou guidé, ainsi que pour les remontées mécaniques ;

– un processus constitué d'un avis préfectoral consultatif avant tout commencement des travaux, puis d'une autorisation préfectorale s'appuyant sur les délibérations d'une commission administrative avant la mise en service pour les autres ouvrages d'art ou systèmes de transport (voirie routière, ouvrages maritimes portuaires, ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure, ouvrages d'infrastructure aéroportuaire, systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou multimodaux).

Après réflexion, il est apparu que rien ne paraissait s'opposer à ce que la procédure composée d'une approbation, d'une part, et d'une autorisation, d'autre part, puisse s'appliquer à l'ensemble des ouvrages d'art ou systèmes de transport potentiellement dangereux, à l'exception toutefois des ouvrages de la voirie routière pour laquelle le respect du principe de libre administration des collectivités locales doit permettre à un maître d'ouvrage d'engager librement des travaux de réalisation d'un ouvrage d'art situé sur la voirie locale.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Article 4

Disposition de cohérence concernant l'Ile-de-France

Cet article concerne spécifiquement les remontées mécaniques de l'Ile-de-France.

L'article 4 du projet de loi vise, selon ses auteurs, à corriger une « incohérence » -pénalisant l'Ile-de-France- figurant à l'article 44 de la loi « montagne » précitée dans un dispositif relatif aux remontées mécaniques.

En effet, ce texte tend à appliquer aux remontées mécaniques assurant un transport régulier de personnes (autres que les remontées mécaniques des stations de sports d'hiver) les régimes d'autorisation applicables aux autres transports guidés urbains de personnes.

Or, en visant les remontées mécaniques « situées dans un périmètre de transports urbains et assurant un transport régulier de personnes qui ne soit pas uniquement touristique ou sportif », l'actuel article 44 exclut du champ du dispositif les remontées mécaniques de l'Ile-de-France, région qui ne possède pas de « périmètre de transports urbains ». En supprimant ce membre de phrase, le projet de loi intègre les remontées mécaniques franciliennes dans le champ des procédures d'autorisation.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 5

Sécurité des remontées mécaniques

Cet article précise la procédure de contrôle et de sécurité applicable aux remontées mécaniques.

Dans un premier paragraphe, l'article 5 du projet de loi remplace le premier alinéa de l'article L. 445-1 du code de l'urbanisme par les dispositions suivantes :

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

On rappellera qu'aux termes de l'article 43 de la loi du 9 janvier 1985 dite « loi montagne » : sont dénommées « remontées mécaniques » tous les appareils de transports publics de personnes par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par téléskis ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs.

La loi ne distinguait pas selon que les remontées mécaniques empruntaient ou non un tunnel. Les auteurs du projet de loi proposent de prévoir, dans ce cas de figure, des dispositions spéciales. Ils proposent d'insérer après le premier alinéa de l'article L. 445-1 du code de l'urbanisme, un nouvel alinéa aux termes duquel :

Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, doit être joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné d'un avis sur la sécurité émis par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

L'actuel dispositif soumet déjà à autorisation la construction et la mise en exploitation des remontées mécaniques. L'innovation du projet de loi est, ici, de soumettre aussi à autorisation **les travaux de modification substantielle** des remontées mécaniques. Enfin, dans un second paragraphe, l'article 5 du projet de loi complète l'article L. 445-4 du code de l'urbanisme par une disposition prévoyant que les catégories de remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du préfet, préalable à ces autorisations, ne pourra être délivré qu'après consultation de la commission administrative, seront déterminés par voie réglementaire.

Il s'agit, là encore, d'identifier les ouvrages présentant des dangers spécifiques -en-dehors du cas de la remontée mécanique empruntant un tunnel- pour les soumettre à un régime particulier.

A cet article, l'Assemblée nationale a adopté un nouvel amendement de coordination précisant que dans le cas des travaux portant sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, l'expertise jointe au dossier descriptif présentera notamment les conditions d'exploitation de la remontée mécanique au regard des **risques naturels ou technologiques** pouvant exister dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage dans des conditions précisées par décret.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 6

Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

Cet article précise la procédure de contrôle et de sécurité applicable aux ouvrages maritimes portuaires.

En l'état, les articles R. 115-4 (pour les ports autonomes), R. 122-4 (pour les ports d'intérêt national) et R. 611-2 (pour les ports décentralisés) régissent le contrôle de l'Etat en matière de sécurité sur la base d'avant-projets de travaux de construction d'ouvrages tels que les **écluses** ou les **ponts** mobiles. Sont exclus du dispositif les autres catégories de ports maritimes tels que les ports de plaisance ou les ports de pêche. L'article 6 du projet de loi propose de mettre en place une réglementation unifiée qui concerne l'ensemble des ouvrages maritimes portuaires.

A cet effet, il transpose quasi-exactement, dans le code des ports maritimes, le dispositif général prévu en matière d'ouvrages « à risque » de la voirie routière.

L'article 6 insère donc, au livre V du Livre 1^{er} dudit code, un chapitre V intitulé « sécurité des ouvrages maritimes portuaires » et comportant un nouvel article L. 155-1 aux termes duquel les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, feront l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

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

La mise en service de ces ouvrages portuaires sera soumise à une autorisation délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle pourra être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

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

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

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

A cet article, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de coordination concernant le rapport d'expertise sur la sécurité.

Compte tenu des observations présentées lors de l'examen de l'article 3, la commission a adopté à cet article, un **amendement de conséquence**.

<p>Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.</p>

Article 7

Sécurité des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure

Cet article précise la procédure de contrôle et de sécurité applicable aux ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure.

L'article 7 du projet de loi propose d'appliquer un dispositif analogue à celui des articles précédents, aux ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure « à risque » (écluses, barrages...).

A cet effet, il crée, dans la section 1 du chapitre II du Titre III du Livre 1^{er} du code du domaine public de la navigation, un article 30 aux termes duquel :

Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, feront l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

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

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

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

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

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

A cet article, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de coordination concernant le rapport d'expertise sur la sécurité.

Compte tenu des observations présentées lors de l'examen de l'article 3, la commission a adopté à cet article, **un amendement de conséquence.**

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Article 8 bis (nouveau)

**Rapport de sécurité - Risques naturels et technologiques
en matière aéroportuaire**

Cet article additionnel, introduit par l'Assemblée nationale, impose l'établissement d'un rapport sur la sécurité, préalable à l'extension d'infrastructures aéroportuaires, en cas notamment de risque naturel ou technologique.

Cet article additionnel a été introduit à l'Assemblée nationale à l'initiative de M. Christian Kert, avec l'avis favorable du Gouvernement, la Commission de la production et des échanges ne l'ayant pas examiné. Il insère un nouvel article L. 211-1 au code de l'aviation civile.

Il impose aux travaux d'extension, de construction ou de modification substantielle d'infrastructures aéroportuaires « *dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers* » d'être précédés d'un « *dossier descriptif* » et d'un « *rapport sur la sécurité* » établi par « *un expert ou un organisme qualifié, agréé* ».

Le deuxième alinéa précise qu'il s'agit « *notamment* » d'examiner les conditions d'exploitation au regard « *des risques naturels ou technologiques* » existant dans un périmètre fixé par décret.

Ces dispositions reprennent celles prévues en matière d'ouvrages du réseau routier par l'article 2 du projet de loi, et les transposent au secteur de la construction des plate-formes aéroportuaires.

Votre commission regrette que la procédure de l'urgence imposée par le Gouvernement à la discussion de ce texte, et le calendrier particulièrement serré de sa discussion ne permettent pas d'expertiser comme il aurait été souhaitable la pertinence de la transposition de cette disposition aux plate-formes aéroportuaires.

En première analyse, on peut toutefois formuler trois remarques :

– d'abord, le non respect des recommandations du « *dossier* » et du « *rapport* » prévus par cet article n'aurait pas de conséquence : tout au plus la procédure de construction, d'extension ou de modification de la plate-forme serait-elle retardée (d'un délai d'au plus quatre mois) ;

– ensuite, la rédaction de cet article est assez imprécise : en particulier, que signifient « *les risques [d'exploitation] particuliers pour la sécurité des usagers* », dont les risques naturels et technologiques, mentionnés dans le deuxième alinéa, ne sont visiblement qu'une des composantes ? ;

– enfin, les **modalités d'insertion** de cette nouvelle disposition dans la réglementation actuellement en vigueur en matière de construction et d'extension de plate-forme aéroportuaire **n'ont pas fait l'objet d'un examen approfondi**. Les travaux aéroportuaires sont en effet régis par un nombre important de dispositions tant internationales (les normes de l'Organisation internationale de l'aviation civile, l'OACI, par exemple, imposent une certification des plate-formes aéroportuaires) que nationales (ces dernières sont rassemblées dans l'instruction technique des aérodromes civils).

Si on comprend le principe de cet article, sa rédaction soulève donc, malgré les rectifications proposées par le Gouvernement (qui réduisent le champ d'application), plusieurs questions. Toutefois, il semble que sa portée soit assez restreinte.

Aussi votre commission a-t-elle souscrit à son principe, mais vous propose un amendement tendant à faire figurer, au rang des risques pour la sécurité que le rapport de sécurité doit examiner, les risques liés à la densification des constructions urbaines aux abords des aéroports.

Comme l'a constamment affirmé la Commission des Affaires économiques à l'occasion des débats législatifs passés, la meilleure politique de prévention, tant pour l'exposition aux nuisances sonores que pour la sécurité des riverains, réside en effet dans une meilleure maîtrise de l'urbanisation.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 8 bis

Restriction à l'urbanisation aux abords des aéroports

Cet article additionnel que vous propose d'adopter la Commission des Affaires économiques restreint les possibilités de construction aux abords des aéroports, étendues, au cours de l'année 2000, par l'Assemblée nationale.

Lors du vote de la loi « Solidarité et renouvellement urbains » (SRU), l'Assemblée nationale a assoupli les possibilités de construction aux abords des aéroports (article 36 de cette loi, modifiant l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme). Ces modifications figurent en grisé dans le tableau récapitulatif ci-dessous :

**PRESCRIPTIONS D'URBANISME APPLICABLES
DANS LES ZONES DE BRUIT AUTOUR DES AÉRODROMES**

CONSTRUCTIONS NOUVELLES	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	autorisés	autorisés	autorisés	
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés	autorisés sous réserve d'isolations acoustiques
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés	
Equipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		autorisés	
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	autorisées si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Equipements publics	autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Maisons d'habitation individuelles non groupées	INTERDITES		autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Immeubles collectifs, habitats groupés (lotissements ...) parcs résidentiels de loisirs	INTERDITS			
OPERATIONS DE RENOVATION DES QUARTIERS OU DE REHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT	autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil		<u>autorisées sous réserve de ne pas accroître significativement la capacité d'accueil</u> (auparavant : seul un faible accroissement était autorisé)	autorisées sous réserve d'isolation acoustique
AMÉLIORATION ET EXTENSION MESURÉE, RECONSTRUCTION DE CONSTRUCTIONS EXISTANTES	<u>non autorisées</u>		<u>Autorisées si n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores (avant interdiction)</u>	autorisées sous réserve d'isolation acoustique
RENOUVELLEMENT URBAIN DES QUARTIERS OU VILLAGES EXISTANTS, OPÉRATION DE RÉHABILITATION OU DE RÉAMÉNAGEMENT URBAIN	<u>non autorisés</u>		<u>autorisées si n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances (nouvelle possibilité)</u>	autorisées sous réserve d'isolation acoustique

L'accident du Concorde à Gonesse, quelques semaines après le vote de cette disposition, à laquelle le Sénat s'était opposée, a montré combien funestes pouvaient être ses conséquences.

En conséquence, il est proposé de revenir au texte prévalant avant la loi SRU, issu d'un accord entre l'Assemblée nationale et le Sénat en 1999¹, accepté par le Gouvernement. Votre rapporteur estime d'ailleurs qu'il conviendrait d'être plus rigoureux, et préconise la mise en vigueur des propositions de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sur l'extension des plans d'exposition au bruit.

Votre commission vous propose donc d'adopter un article additionnel revenant aux dispositions prévues par le code de l'urbanisme avant l'adoption de l'article 36 de la loi «Solidarité et renouvellement urbains ».

Article 9

Dispositions transitoires

Cet article prévoit des dispositions transitoires pour les infrastructures et systèmes de transport en cours de réalisation.

L'article 9 du projet de loi prévoit des dispositions transitoires applicables aux ouvrages ou systèmes de transport en projet ou en cours de réalisation à la date d'entrée en vigueur de la loi.

Initialement, le texte se contentait d'énoncer que les conditions d'application des procédures, préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, seraient déterminées par décret en Conseil d'Etat.

¹ Loi de juillet 1999 créant l'ACNUSA.

L'Assemblée nationale a jugé ce texte trop imprécis et adopté en conséquence un amendement le complétant par deux alinéas prévoyant que la procédure de contrôle de sécurité s'appliquerait quel que soit le stade d'avancement des travaux, le commencement du chantier ne pouvant être un argument pour refuser d'appliquer des mesures de prévention complémentaires décidées par le représentant de l'Etat, même si celui-ci avait déjà fait connaître son avis sur les rapports de sécurité.

Les députés ont reconnu que les nouvelles mesures pourront entraîner certaines perturbations dans la réalisation des travaux, mais estimé que la connaissance de nouveaux risques justifiait l'application de mesures appropriées pour atteindre un bon niveau de sécurité.

Les deux nouveaux alinéas prévoient ainsi que :

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

– un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service des infrastructures et systèmes de transport en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.

Ce dispositif est apparu à votre commission comme équilibré compte tenu de la nécessité de mettre en œuvre rapidement les nouvelles procédures de contrôle et de sécurité.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 9 bis

Transport des marchandises dangereuses

Cet article renforce les pouvoirs des « contrôleurs de transports terrestres » , ainsi que la répression des infractions en matière de transport des matières dangereuses.

Après l'article 9, l'Assemblée nationale a adopté, à l'initiative du député M. Michel Bouvard, un article 9 bis dont le dispositif s'éloigne quelque peu du strict cadre de la sécurité des infrastructures de transport.

Ces dispositions concernent :

– la constatation et la répression des infractions en matière de transport de matières dangereuses. Il s'agira en premier lieu de constater et de poursuivre les infractions commises non seulement par les transporteurs mais aussi à l'intérieur des entreprises où se déroulent les opérations **d'emballage et de remplissage**. Il s'agira en second lieu d'incriminer spécifiquement les pratiques frauduleuses en matière de signalisation du transport de marchandises dangereuses ;

– l'habilitation de tous les fonctionnaires chargés du contrôle des transports terrestres (et plus seulement des seuls « contrôleurs des transports terrestres ») à constater un certain nombre d'infractions prévues par le code de la route dans le domaine du transport terrestre de marchandises ;

– la faculté pour lesdits fonctionnaires de contrôler les véhicules d'un tonnage inférieur à 3,5 tonnes, c'est à dire en fait les petits camions et les « mini-bus ».

Dans un premier paragraphe, l'article 9 bis complète tout d'abord l'article 3 de la loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés concernant le contrôle et la répression des infractions sur les transports de matières dangereuses, et qui prévoit qu'un certain nombre de fonctionnaires et d'agents ont accès au lieu de chargement et de déchargement des véhicules. L'article 9 bis ajoute qu'ils auront aussi accès aux lieux **d'emballage et de remplissage** dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils pourront procéder à des contrôles dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses.

En second lieu, le premier paragraphe de l'article 9 bis porte de 40.000 francs à 30.000 euros l'amende maximale encourue en cas d'infraction à la législation sur les transports de matières dangereuses.

Le dispositif d'incrimination est lui-même complété, en troisième lieu, par le deuxième paragraphe de l'article 9 bis.

En l'état, l'article 4 de la loi précitée du 31 décembre 1975 punit d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 1.000 à 40.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui aura :

1° transporté ou fait transporter par chemin de fer, par route ou par voie de navigation intérieure, des matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé ;

2° utilisé ou mis en circulation par chemin de fer, par route ou par voie de navigation intérieure, des matériels aménagés pour le transport des matières dangereuses et n'ayant pas satisfait aux visites et épreuves auxquelles ces matériels sont soumis ;

3° fait circuler ou laissé stationner des matériels transportant des matières dangereuses sur une voie ou un ouvrage dont l'utilisation est interdite en permanence aux transports de ces matières.

L'article 9 bis crée deux autres catégories de faits délictueux :

– le fait de faire transporter par voie terrestre des marchandises dangereuses **sans l'avoir signalé** soit sur le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis ;

– le fait de transporter par voie terrestre des marchandises dangereuses **sans aucune signalisation extérieure** lorsque celle-ci est requise.

Le texte prévoit enfin de punir des peines applicables aux auteurs de tous ces faits délictueux, tout responsable d'entreprise qui n'aura pas désigné de conseiller à la sécurité dans une entreprise soumise à cette obligation.

Le deuxième paragraphe de l'article 9 bis étend à l'ensemble des fonctionnaires chargés du contrôle des transports terrestres les habilitations à constater les infractions actuellement dévolues aux seuls « contrôleurs des transport terrestres ».

En fait, il s'agirait de permettre à 30 attachés, fonctionnaires de catégorie A, qui constituent l'encadrement du corps des contrôleurs des transports terrestres d'effectuer, eux aussi, des constats.

Cette disposition, qui paraît à première vue relever de l'organisation interne de ce corps de fonctionnaires, nécessitait une intervention législative dès lors qu'il s'agit d'une habilitation à constater des infractions.

Enfin, le troisième paragraphe de l'article 9 bis répare un oubli de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 dite loi « Gayssot » concernant le statut des professionnels routiers.

En effet, aux termes de cette loi, seuls les officiers et agents de police judiciaire ont compétence pour procéder au contrôle des véhicules de transport de moins de 3,5 tonnes, c'est à dire notamment les « camionnettes » ou les « mini-bus ».

Le nouveau texte (1°) remplace le premier alinéa de l'article L. 130-6 du code de la route par une disposition étendant le champ du contrôle des fonctionnaires, chargés du contrôle des transports terrestres, en prévoyant le constat par lesdits fonctionnaires des infractions au code de la route commises au moyen de véhicules d'au moins deux essieux affectés au transport de marchandises et de véhicules aptes à transporter neuf personnes au moins, le conducteur compris.

Le 2° du troisième paragraphe est une disposition de conséquence qui rappelle que les fonctionnaires chargés du contrôle ont accès à l'appareil de contrôle et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité lorsque les infractions sont commises sur un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un appareil de contrôle dit « chronotachigraphe ».

Jusqu'à présent, relevons-le, seuls les véhicules soumis à l'obligation d'être équipés de cet appareil (c'est à dire les poids lourds de plus de 3,5 tonnes) peuvent être contrôlés par les fonctionnaires chargés du transport terrestre.

S'il avait été présenté par le gouvernement, l'ensemble de ce dispositif eut été aisément qualifié de « cavalier ». En l'état, il semble, après instruction, que les diverses mesures adoptées -très souhaitées par le gouvernement- répondent effectivement à des besoins ou réparent des lacunes de notre législation.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

TITRE II

LES ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT

Article 10

Définition et organisation de l'enquête technique

Cet article définit les enquêtes techniques, précise leur champ d'application et détermine quels sont les organismes et enquêteurs chargés de ces enquêtes.

❶ Le paragraphe I définit l'enquête technique.

– *Une faculté laissée au ministre chargé des transports.*

Contrairement au secteur aérien, où l'enquête technique est obligatoire pour tous les incidents et accidents graves¹, le texte de cet article laisse à l'**appréciation du ministre** chargé des transports le choix de diligenter ou non une enquête technique. Il est seulement précisé que cette décision intervient lorsque est survenu un « événement de mer » et un « accident ou incident » de transport terrestre, termes qui ne sont pas explicités. Notons que les « transports terrestres » incluent l'ensemble des moyens de transports routiers, ferroviaires, fluviaux, par métro, tramway, remontées mécaniques etc ...

La liberté laissée au ministre par cet article pour décider d'une enquête peut donc apparaître comme très large, mais s'explique en fait par les caractéristiques des accidents concernés, qui ne permettaient pas le recours systématique à une enquête technique approfondie pour tous les transports terrestres et maritimes.

¹ En vertu de l'article L.711-1 du code de l'aviation civile et de la directive européenne n° 94/56/CE tendant à harmoniser les règles relatives aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents dans l'aviation civile.

En matière **routière**, ce choix s'explique d'abord par le nombre des accidents (il y a eu l'année dernière 121 223 accidents corporels dont 6 811 accidents mortels faisant 162 117 blessés et 7 643 tués). **Ce nombre ne permet pas de prévoir une enquête technique approfondie pour chaque accident.** D'autre part, il n'existe pas de norme internationale imposant une enquête technique dans des cas qui seraient définis. Actuellement, est mise en oeuvre, pour les accidents de la route, une procédure déconcentrée d'enquêtes, déjà mentionnée ci-dessus, « R.E.A.G.I.R. », instituée par une circulaire de 1983. Par ailleurs, des études détaillées d'accidents sont effectuées par l'INRETS¹. Enfin, une analyse sommaire de chaque accident corporel figure sur les fiches renseignées par les forces de l'ordre.

Pour les transports **ferroviaires**, outre les commissions d'enquête ad hoc, les exploitants font eux-mêmes leurs enquêtes et en tiennent les résultats à la disposition des administrations de contrôle (Direction des transports terrestres pour le Réseau ferré national). Relevons que, dans ce secteur, à l'instar du secteur aérien, une directive européenne est actuellement envisagée, qui pourrait imposer, à un horizon plus ou moins rapproché, l'obligation d'effectuer des enquêtes après accident ou incident grave, par un organisme indépendant de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure.

Par ailleurs, les Directions départementales de l'équipement et le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés sont chargés, dans le cadre de leur mission de contrôle, de réaliser des enquêtes sur les accidents survenus dans le domaine des « **transports guidés** ». Précisons que même s'il n'existe pas de définition juridique explicite des « *moyens de transports guidés* », dans la pratique, ce terme recouvre les moyens de transport dans lesquels la trajectoire du véhicule est préalablement définie, le véhicule ne pouvant la quitter en marche normale, et dont suivi de la trajectoire est assuré par un système interactif entre le véhicule et l'infrastructure ne nécessitant aucune action du conducteur.

Les systèmes existants sont par exemple :

- ceux qui se déplacent sur des rails (trains, métros sur fer, tramways fer, funiculaires, etc...);
- ceux qui se déplacent sur des pistes avec roues de guidage latérale (métros sur pneus, VAL) ;
- ceux qui se déplacent sur la voirie routière traditionnelle avec un galet et un rail de guidage unique (tramways sur pneus) ;
- ceux qui se déplacent le long de câbles (téléskis, télésièges, télécabines, téléphériques et autres remontées mécaniques).

¹ Institut national de recherche sur les transports

Dans le **domaine maritime**, les enquêtes sont systématiques, en vertu des textes internationaux en vigueur, dès lors qu'il y a « *perte totale* » ou avarie grave d'un navire professionnel et perte de vie humaine en mer en relation avec un événement de mer. Pour les navires de plaisance, l'enquête technique est systématique dès lors que les pertes de vie humaines sont constatées sur des navires utilisés dans le cadre d'activités organisées (centres de vacances par exemple).

Compte tenu de cette diversité de situations, l'article 1^{er} propose donc que la décision de diligenter une enquête relève du Ministre, ce qui n'empêche pas que les enquêtes soient systématiques dans certains cas, en matière maritime ou ferroviaire, et qu'en matière routière, le cas échéant, l'organisme spécialisé fasse des propositions d'enquête, en fonction de ses études d'accidentologie, soit sur des accidents précis, soit pour des investigations systématiques, selon des critères et des conditions qu'il aurait fixées.

S'agissant de la **définition des accidents et incidents terrestres**, la pratique actuelle fait ressortir quatre types de critères pour caractériser ceux de ces accidents ayant donné lieu à enquête technique :

- nombreuses pertes de vies humaines, spécialement quand des autocars sont impliqués dans l'accident (exemples : Beaune, Prunay en Yvelines, A7 à Chanasse) ;
- collision en chaîne suite à des défaillances de poids lourds avec parfois des causes aggravantes (brouillard, configuration des lieux...), (exemple : accident de Mirimbeau) ;
- aggravation des conséquences de l'accident due à des matières dangereuses (par exemple : accident du passage à niveau de Port Sainte Foy) ;
- incendie suite à un échauffement anormal de certains organes du véhicule, surtout en tunnel (cas du tunnel du Mont-Blanc).

En **matière maritime**, plusieurs normes internationales et internes gouvernent la conduite des enquêtes techniques, qui sont déclenchées dans des cas précis. Les textes en vigueur sont les suivants :

- le décret précité n° 81-63 du 20 janvier 1981 relatif aux commissions d'enquête technique et administrative sur les accidents et incidents de navires ;
- l'arrêté précité du Ministre de l'équipement en date du 16 décembre 1997 portant création d'un « bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer » et d'une « commission permanente d'enquête sur les événements de mer » ;
- la résolution précitée A.849(20) de l'Organisation maritime internationale adoptée le 27 novembre 1997, amendée par la Résolution A.884(21) du 25 novembre 1999 dite « code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer » ;

– la directive précitée 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à la sécurité des transports maritimes de passagers.

– *Une enquête orientée sur un seul objectif : la prévention*

Afin d'éviter toute interférence ou redondance avec la procédure judiciaire et de circonscrire précisément son objectif, le texte précise d'emblée que l'enquête technique **a pour seul objectif de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents**. Il est, dans la même perspective, précisé qu'elle se déroule « *sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire* ». Il est ainsi posé que l'enquête technique ne vise en aucun cas la détermination des fautes et des responsabilités, tâche qui incombe à l'enquête judiciaire.

L'objet de l'enquête technique est défini, par le projet de loi, en deux étapes :

– **collecter et analyser** les informations pour déterminer les circonstances et les causes de l'accident, incident ou événement ;

– s'il y a lieu, établir des **recommandations de sécurité**. Les enquêtes techniques apportent ainsi, par les recommandations sur lesquelles elles débouchent, un retour d'expérience indispensable à l'évolution des matériels ainsi qu'à l'amélioration de la formation des personnels concernés. Il a cependant été considéré que les recommandations de sécurité ne devaient pas être systématiques. En effet, dans la mesure où certains incidents ou accidents peuvent être évités par la seule application des procédures en vigueur, il n'est pas apparu nécessaire de préconiser l'émission systématique de recommandations de sécurité.

② Le paragraphe II définit le **champ d'application géographique** des enquêtes techniques relevant de l'autorité française.

– *Pour les accidents/incidents terrestres, le critère est celui de la territorialité française.*

Tout incident ou accident survenant sur le territoire national, qu'il soit fluvial, ferroviaire, routier ou qu'il concerne un système de transport guidé (tramway, métro, funiculaire, chemin de fer,...) peut donner lieu à une enquête technique diligentée par le gouvernement français.

– *Pour les événements de mer, les critères sont plus complexes.*

Sont concernés :

. les navires civils battant **pavillon français** où qu'ils soient ;

. les navires civils quel que soit leur pavillon quand l'événement a eu lieu dans les **eaux intérieures** ou la **mer territoriale** française ;

. les **intérêts français** : ainsi une enquête est diligentée en cas de présence de ressortissants français blessés ou tués, de préjudice ou de risque de préjudice grave au territoire, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sous juridiction française.

En matière maritime, le champ d'application est donc plus large. Ainsi, un navire battant pavillon étranger et situé hors des eaux territoriales pourrait donner lieu à une enquête technique diligentée par le ministre français des transports s'il a impliqué, lors de l'évènement de mer, un intérêt français.

Cette compétence maritime *ratione loci* et *ratione materiae* résulte de conventions et recommandations internationales. Le texte précité de l'OMI définit d'ailleurs le mode de collaboration avec les autres États concernés, dispositions qui sont reprises par la directive européenne précitée.

③ Le paragraphe III désigne les organismes et les personnes chargés de l'enquête technique.

- **Les organismes spécialisés**

Ce paragraphe prévoit que l'organisme chargé des enquêtes techniques est en principe un **organisme permanent**, qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle ou demander au ministre la constitution d'une commission d'enquête. Il précise que cet organisme et ces personnes agissent en toute indépendance.

Le **caractère permanent et spécialisé** de l'organisme d'enquête a pour objet de garantir la qualité et l'indépendance des enquêtes. La complexité des modes de transport modernes impose, en effet, que les enquêtes soient confiées à des spécialistes du secteur concerné comme de l'enquête technique. La professionnalisation progressive de ces enquêtes a d'ailleurs suscité, comme cela a été rappelé ci-dessus, la création d'organismes spécialisés regroupant en permanence des enquêteurs professionnels et garantissant la continuité et la qualité des enquêtes menées. Le BEA Mer, par exemple, créé en 1997, se voit ainsi doté d'un statut législatif. Un « BEA Terre » devrait prochainement être constituée au sein du Conseil général des ponts et chaussées.

Le recours à une **commission d'enquête**, déjà inscrit dans la pratique, a pour objectif de mobiliser des moyens humains et techniques sur un événement spécifique et d'assurer un dialogue entre les diverses composantes concernées. Contrairement au texte en vigueur dans le secteur aérien, il est ici précisé que cette dernière ne serait constituée par le ministre chargé des transports que sur demande de l'organisme permanent, demande qui interviendrait, vraisemblablement, lorsque l'ampleur de l'accident l'exige.

Contrairement au texte relatif aux enquêtes dans le secteur aérien, où le rôle de la commission d'enquête est défini puisque, dans le dispositif en vigueur, seul l'organisme permanent peut mener l'enquête technique (la commission d'enquête assistant l'organisme permanent), le projet de loi ne précise pas explicitement pas quelles seront les relations entre les différents intervenants potentiels (organismes permanents, membres des corps d'inspection ou de contrôle, commissions d'enquête). Dans la pratique, on peut penser qu'elles seront très proches des relations existant entre commission d'enquête et BEA dans le secteur aérien.

● **L'indépendance des organismes et des enquêteurs**

Le deuxième alinéa du paragraphe indique que *« dans le cadre de l'enquête, l'organisme ou les personnes chargées 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 »*.

L'indépendance de l'organisme d'enquête vise à éviter tout conflit d'intérêts et toute implication de ses membres dans les événements qui font l'objet de l'enquête. Cette indépendance a pour objectif de garantir l'objectivité des enquêtes menées et, ce faisant, la légitimité de l'organisme d'enquête.

Le projet de loi prend le parti de maintenir les organismes permanents chargés des enquêtes techniques au sein du ministère en charge des transports. La solution proposée consiste donc à garantir l'indépendance fonctionnelle des membres de l'organisme permanent et, le cas échéant, des autres enquêteurs et membres des commissions d'enquête, *« qui ne peuvent recevoir d'instructions »*, tout en maintenant organiquement la structure au sein du ministère des transports. Il reviendra au décret d'application, prévu par le projet de loi, relatif au statut des enquêteurs et des membres de commissions d'enquête de définir les modalités concrètes de cette indépendance.

Regrettons à cette occasion que le décret prévu, symétriquement, par le texte « aérien », régissant le fonctionnement du BEA, ne soit toujours pas paru, 2 ans et demi après l'adoption de ce texte par le Parlement. Espérons qu'en matière terrestre, le Gouvernement s'appliquera, pour la parution de ce texte d'application, l'urgence qu'il impose à la discussion parlementaire.

Notons qu'à l'étranger, plusieurs pays ont pris le parti d'une **séparation plus forte entre l'administration et les organismes chargés des enquêtes techniques**. Les exemples sont nombreux, en Europe du Nord et Amérique du Nord, d'organismes indépendants :

- Pays-Bas : Dutch railway accident investigation council (rail) ;
- Suède : Board of accident investigation (tous modes);
- Finlande : The accident investigation board (tous modes) ;
- Nouvelle-Zélande : Transport accident investigation commission (tous modes);
- Etats-Unis : National transportation safety board (tous modes) ;
- Canada : Transportation safety board of Canada (tous modes sauf routier).

Ces organismes, qui s'apparentent à des agences, sont généralement constitués d'un conseil désigné par le pouvoir exécutif (Président aux Etats-Unis, Gouverneur du Canada...) composé d'environ cinq membres. Ils déposent leur rapport en toute indépendance et le rendent public. Ces organismes mettent en commun leurs réflexions au sein de l'International Transportation Safety Association, qu'ils ont constituée. En Amérique du Nord, ils disposent d'une administration permanente conséquente, environ 360 personnes pour le NTSB américain et 300 pour le TSB canadien. Ils font des enquêtes après accident, mais aussi des études sur un problème particulier bien identifié. Dans les deux cas, les recommandations de sécurité sont publiées après avoir consulté le Ministère chargé des transports, qui dispose d'un délai de quatre vingt dix jours pour formuler ses observations et indiquer les mesures prises.

Votre commission n'a pas souhaité revenir sur le dispositif proposé par le projet de loi, qu'elle estime satisfaisant et conforme aux traditions juridiques françaises. Elle se félicite par ailleurs de la précision selon laquelle, dans le cadre de l'enquête, l'organisme permanent, les enquêteurs et les membres de la commission d'enquête ne reçoivent ni ne sollicitent aucune instruction d'aucune autorité **ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.**

Cette précision est en effet directement issue d'un amendement du Sénat à la loi précitée relative aux accidents aériens, votre commission ayant à l'époque jugé que la seule référence à l'indépendance vis à vis des « autorités » ne permettait pas de viser les organismes privés tels que les compagnies aériennes et les constructeurs d'aéronefs. Dès lors, rien n'interdisait qu'un expert d'une de ces entreprises soit, par exemple, nommé au sein de la commission d'enquête. Souhaitant qu'aucune personne soumise à l'autorité hiérarchique d'une entreprise impliquée dans un accident ne soit amenée à apprécier les causes de l'accident, afin de garantir l'impartialité des personnes chargées de l'enquête, mais également de renforcer la légitimité de l'enquête technique, **le Sénat avait élargi les incompatibilités applicables aux enquêteurs. Cette formulation est aujourd'hui étendue aux enquêteurs des autres modes de transport.** On ne peut que s'en féliciter.

• Les enquêteurs non membres des organismes permanents

Le projet de loi prévoit la possibilité de **commissionnement d'enquêteurs non permanents**, choisis au sein des corps d'inspection du Ministère de l'Équipement, des transports et du logement. Sont a priori concernés les ingénieurs généraux, les inspecteurs généraux, les inspecteurs du travail et de la main d'œuvre dans les transports, les médecins inspecteurs du travail dans les transports et, dans une moindre mesure, les inspecteurs des affaires maritimes qui pourraient être amenés à seconder les enquêteurs permanents du BEA Mer pour leurs compétences en matière de sécurité des bateaux. Le décret précité, prévu par le projet de loi, devra préciser les conditions de commissionnement de ces enquêteurs, comme c'est le cas, on l'a déjà mentionné, pour l'aviation civile.

En outre, en faisant référence au terme très large de « *personnes chargées de l'enquête* », le projet de loi laisse la possibilité de faire appel à des **experts extérieurs** si les enquêteurs n'ont pas toutes les compétences ou les moyens nécessaires (le cas peut se poser pour des essais ou dépouillements en laboratoire par exemple). Dans ce cas, ils seront liés à l'organisme par un contrat comportant une clause de confidentialité.

Revenons à cet égard un instant sur la contradiction -déjà soulevée- entre l'exigence de compétence, -et donc de connaissance des matériels, équipements et conditions d'exploitation en cause-, et celle d'indépendance des enquêteurs techniques. Pour remédier à ce problème, la loi précitée du 12 mars 1999 avait prévu, pour les enquêtes techniques dans l'aviation civile, une **procédure d'agrément** des enquêteurs, lorsqu'ils ne sont pas agents permanents du BEA : l'article L. 711-3 du code de l'aviation civile, 2^{ème} alinéa, dispose : « *des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile peuvent être agréés pour effectuer les opérations d'enquête (...) sous le contrôle et l'autorité de l'organisme permanent* ». Toutefois, le projet de

décret précité, qui doit préciser les modalités de cet agrément, se contente de mettre en place une procédure de nomination de ces agents (agrément par le directeur du BEA sur proposition des chefs de services déconcentrés de l'aviation civile, parmi les agents titulaires ayant 3 années d'ancienneté), **sans prévoir de garantie matérielle d'indépendance** en termes, par exemple, d'incompatibilité avec des fonctions antérieures, ou de délai de viduité entre cette fonction et une mission de contrôle des exploitants aériens, par exemple. L'appréciation de l'impartialité et de l'indépendance de ces personnels repose seule sur le choix de ces personnes par le directeur du BEA.

Dans le projet de loi soumis à l'examen de votre Commission, aucune procédure d'agrément n'est explicitement prévue. D'après les informations communiquées à votre rapporteur par l'administration, les textes d'application définiront des critères de sélection de ces enquêteurs.

A cet article, l'Assemblée nationale a adopté, à l'initiative de la Commission de la production et des échanges, un amendement tendant à prévoir explicitement que les enquêteurs de nationalité étrangère peuvent participer aux investigations techniques.

Votre commission approuve cette modification, judicieuse, et vous proposera d'ailleurs, par un article additionnel à insérer à la fin du projet de loi d'étendre cette disposition au code de l'aviation civile.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 11

Pouvoir des enquêteurs Accès au lieu de l'événement ou incident

Cet article définit les règles relatives à l'accès des enquêteurs techniques au lieu de l'accident et organise l'information de l'autorité judiciaire.

Le premier alinéa du texte proposé par cet article habilite les enquêteurs techniques à accéder « *immédiatement* » aux lieux concernés pour procéder sur place à toute constatation utile. Il est, en outre, prévu que le procureur de la République devra être préalablement informé de leur intervention en cas d'accident (les incidents ne sont pas concernés) et d'événement de mer. L'accès rapide à l'épave ou au lieu de l'accident est déterminant pour la bonne conduite de l'enquête technique.

A noter qu'une procédure particulière s'applique aux enquêtes maritimes en vertu du code disciplinaire et pénal de la marine marchande : une enquête est menée par l'administration des affaires maritimes préalablement à la saisine de l'autorité judiciaire lorsque certaines contraventions ou délits (prévus aux articles 80 à 85 du même code) ont été commis. Dans cette situation, les enquêteurs techniques doivent également informer l'administrateur des affaires maritimes de leur intervention.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 12

Accès au contenu des enregistreurs de bord

Cet article donne aux enquêteurs techniques accès aux dispositifs enregistreurs et précise les modalités de cet accès, selon qu'il y a ou non ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaires.

Le premier alinéa de cet article dispose que « *les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension* » des causes de l'accident/incident. Ces termes sont directement repris, là encore, de la loi précitée sur les enquêtes dans le secteur aérien.

A l'instar des « *boîtes noires* » du secteur aérien, sont visés divers dispositifs comme les disques chronotachygraphes pour les camions et les autocars, les bandes enregistreuses des trains et des métros (sur papiers et éventuellement sur d'autres supports informatiques dans le cas des métros

automatiques ou des remontées mécaniques notamment) et les cassettes (avec bandes magnétiques) des trains à grande vitesse. Pour la SNCF, il peut également s'agir des enregistreurs d'événements de conduite installés à bord des cabines de conduite, ou d'enregistrements de paramètres techniques dans les postes d'aiguillages ou dans les salles de contrôles

Notons que de nouveaux dispositifs d'enregistrement, plus proches des « *boîtes noires* », aériennes pourraient être imposés aux camions et autocars, en vertu d'une décision du conseil des ministres européens. Les cassettes à bande magnétique sont en outre fréquemment étendues par les constructeurs et les exploitants aux nouveaux matériels ferroviaires.

Les deux alinéas suivants précisent **les conditions d'accès** des enquêteurs techniques aux enregistrements, selon qu'il y a ou non ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire.

Le 1° vise les cas où **une enquête ou une information judiciaire est ouverte**. Il précise que les enregistreurs et supports d'enregistrement, 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 en prennent copie** sous contrôle d'un officier de police judiciaire. Précisons que, contrairement à l'information judiciaire, l'enquête judiciaire concerne les cas où il n'y a pas eu désignation d'un juge d'instruction, mais où une enquête est cependant menée par la police ou la gendarmerie, sous la responsabilité du procureur de la République.

Le deuxième alinéa de l'article 97 du code précité prévoit notamment que « *tous les objets et documents placés sous main de justice sont immédiatement inventoriés et placés sous scellés* ». L'article 163 précise, quant à lui, que les scellés sont énumérés dans un procès-verbal, les experts devant en mentionner, dans leur rapport, toute ouverture ou réouverture.

Le 2° prévoit qu'en cas d'accident et **lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire**, le procureur de la République sollicite un officier de police judiciaire pour **constater le prélèvement des enregistrements** par les enquêteurs techniques.

Ces dispositions, calquées sur celles des enquêtes techniques du secteur aérien, confèrent aux enquêteurs un droit d'accès aux enregistrements qu'aucun texte, jusqu'à présent, ne leur garantissait. Ainsi, par exemple peut-on lire, dans le rapport d'enquête technique sur l'accident de métro de la ligne 12 (Saint-Georges-Notre-Dame-de-Lorette), disponible sur le site Internet du ministère de l'équipement, que les enquêteurs ont été dans « *l'impossibilité de pouvoir exploiter les enregistrements saisis par le juge de la bande graphique du tachygraphe enregistreur de la cabine accidentée* ». Ces dispositions facilitent la tâche et protègent les enquêteurs techniques qui, en procédant au prélèvement des supports d'enregistrement, pourraient, en

l'absence d'habilitation législative, être accusés de dissimulation de preuve et d'entrave à la justice. Elles offrent également des garanties à l'autorité judiciaire, qui constate et maîtrise les prélèvements effectués. Elles protègent aussi la procédure judiciaire contre d'éventuels vices de forme liés à l'intervention des enquêteurs techniques.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 13

Prélèvements aux fins d'examen et d'analyse en dehors d'une procédure judiciaire

Cet article définit la procédure applicable aux prélèvements des enquêteurs techniques aux fins d'examen et d'analyse, dans le cas où l'accident ou l'incident ne fait pas l'objet d'une procédure judiciaire.

Le premier alinéa de cet article dispose qu'en cas d'événement de mer, d'accident ou d'incident n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, « *les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire* », dont le concours est sollicité par le procureur de la République « **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. Ainsi, en dehors d'une procédure judiciaire, si l'accord formel de l'autorité judiciaire n'est pas sollicité, la présence d'un officier de police judiciaire est néanmoins requise, pour éviter toute contestation ultérieure sur l'authenticité des éléments prélevés.

Le second alinéa dispose que les éléments prélevés sont restitués par les enquêteurs techniques lorsque leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et causes de l'événement. Il prévoit, en outre, que la rétention, la détérioration ou la destruction des éléments prélevés, pour les besoins de l'enquête, n'entraînent pas droit à indemnité. Cette disposition constitue une extension aux enquêtes techniques du principe jurisprudentiel qui considère, sauf exceptions pour faute ou en cas de préjudice anormal, que tout citoyen doit se soumettre aux actes requis par une procédure judiciaire.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 14

Prélèvements aux fins d'examen et d'analyse par les enquêteurs techniques au cours d'une enquête ou d'une information judiciaire

Cet article définit la procédure applicable aux prélèvements aux fins d'examen et d'analyse lorsque les interventions des enquêteurs techniques interfèrent avec une procédure judiciaire.

Le texte proposé par cet article comporte trois alinéas.

Le premier alinéa dispose qu'en cas d'événement de mer, d'accident ou d'incident ayant entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent procéder, « *avec l'accord selon le cas du procureur de la République ou du juge d'instruction* », aux prélèvements qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement étudié.

Contrairement à l'article précédent, où, en l'absence d'enquête judiciaire, les pouvoirs des enquêteurs techniques n'étaient subordonnés à aucune autorisation préalable, cet alinéa subordonne le pouvoir de prélèvement de l'enquêteur technique à l'accord de l'autorité judiciaire

compétente, toujours pour coordonner les deux types d'enquêtes. Dans le même but, le deuxième alinéa dispose que les enquêteurs techniques, lorsque les autorités judiciaires ont autorisé des prélèvements, ne peuvent les soumettre à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, les altérer ou les détruire qu'avec **l'accord de l'autorité judiciaire**.

Cette procédure permet, là encore, de s'assurer que l'intervention des enquêteurs techniques ne puisse nuire à la procédure judiciaire et en particulier à la préservation de l'intégrité des éléments nécessaires aux conclusions de l'enquête judiciaire. Elle implique toutefois, pour le bon déroulement de l'enquête technique, que l'autorité judiciaire fasse droit dans des délais rapides aux demandes des enquêtes techniques.

Le troisième alinéa prévoit que les enquêteurs techniques ont le droit **d'assister aux opérations d'expertise** diligentées par l'autorité judiciaire compétente et **d'en exploiter les constatations** pour les besoins de l'enquête technique. Le droit d'assistance aux opérations d'expertise suppose cependant, dans la pratique, que les enquêteurs soient informés des expertises judiciaires. C'est pourquoi il est prévu que l'autorité judiciaire informe systématiquement les enquêteurs techniques des expertises judiciaires.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 15

Droit à la communication des éléments d'information nécessaires à l'enquête technique

Cet article attribue aux enquêteurs techniques le pouvoir d'exiger la communication de tout élément d'information nécessaire à l'enquête, sous réserve des règles spécifiques régissant les informations à caractère médical.

Le texte proposé par cet article comporte trois alinéas.

Les deux premiers alinéas disposent que les enquêteurs techniques disposent d'un droit à la communication de toute information en relation avec l'événement concerné, au sens large, incluant la formation des personnels et des informations à caractère personnel, sans que le secret professionnel ne leur soit opposable.

La possibilité d'exiger la **levée du secret professionnel** est en droit français une attribution commune à un certain nombre de corps d'inspection et d'enquête. La rédaction proposée reprend ainsi celle utilisée pour définir, par exemple, les pouvoirs des enquêteurs du Bureau enquêtes accidents dans le secteur aérien, ou de la Commission des opérations en bourse (COB). Comme cela sera détaillé plus loin, en cas de refus de communication des documents exigés par les enquêteurs techniques, les personnes concernées seront, conformément au texte prévu par l'article 19 relatif aux entraves à l'action de l'organisme permanent, passibles d'un an d'emprisonnement et de 15.000 € d'amende. Il convient également d'observer que les enquêteurs techniques destinataires des renseignements sont, comme le rappelle le texte proposé à l'article 17, tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article L.226-13 du code pénal, qui punit d'un an d'emprisonnements et de 15.000 € d'amende quiconque révèle une information à caractère secret dont il est dépositaire.

La seule limite concerne les **informations à caractère médical**, qui ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme ou désignés pour assister les enquêteurs, un décret étant prévu pour déterminer les modalités d'application de cette disposition.

Le dernier alinéa dispose que les éléments relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques, ou une copie s'il s'agit de documents sous scellés, **avec l'accord du procureur de la République**.

<p>Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article additionnel après l'article 15

**Transmission des résultats d'analyse médicale
et des rapports d'expertise médico-légale**

Cet article additionnel que votre commission vous propose d'adopter prévoit que les médecins rattachés aux organismes d'enquête pourront avoir communication des résultats d'analyse et des rapports d'expertise médico-légale.

Les informations relatives à l'état de santé des personnes chargées de la conduite ou encore aux blessures occasionnées aux victimes sont importantes pour comprendre les causes de l'accident et faire des recommandations de sécurité. Les enquêteurs techniques doivent pouvoir en disposer.

Cet amendement prévoit donc que le rapport d'expertise médico-légale et les résultats des prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, et, le cas échéant, du contrôle du véhicule, seront transmis par l'autorité judiciaire aux enquêteurs techniques. Une telle disposition existe dans le code de l'aviation civile au profit du BEA air.

Pour des informations à caractère médical, il est préférable qu'elles soient destinées au médecin rattaché à l'organisme d'enquête ou désigné par lui.

Votre commission vous demande d'adopter l'article additionnel ainsi inséré.

Article 16

Copie du rapport d'enquête technique à l'attention de l'autorité judiciaire

Cet article prévoit la transmission à l'autorité judiciaire du rapport d'enquête technique.

Cette disposition, de bon sens, contribuera sans doute également à la bonne coordination des deux types d'enquêtes.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 17

**Secret professionnel des enquêteurs techniques -
Exception à des fins de prévention - Conclusions provisoires**

Cet article fixe les conditions dans lesquelles il peut être dérogé au principe du secret professionnel auquel sont tenus les enquêteurs techniques.

Le texte proposé pour cet article comporte deux paragraphes.

● Secret professionnel

Le paragraphe I rappelle que « *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* ». Cet article, comme il a été indiqué, punit d'un an

d'emprisonnement et de 15.000 € d'amende quiconque révèle une information à caractère secret dont il est dépositaire, soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire. Il s'agit plus d'un rappel que d'une disposition nouvelle, cet article du code pénal s'appliquant au cas d'espèce, même en l'absence de mention explicite. Toutefois, le secret professionnel revêt ici un caractère de toute particulière importance, les enquêteurs techniques pouvant détenir des informations couvertes par le secret de l'instruction judiciaire.

● **Exception à des fins de prévention**

Le paragraphe II de cet article définit les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à ce principe d'ordre général.

Le premier alinéa du II permet au responsable de l'organisme permanent -et à lui seul- de déroger à l'obligation de secret professionnel pour transmettre des informations résultant de l'enquête technique aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures et matériels, ainsi qu'aux personnes chargées de leur exploitation ou de la formation des personnels. Cette habilitation ne lui permet cependant d'intervenir que s'il estime que l'information, relevant normalement d'une donnée incluse dans le rapport d'enquête, **est de nature à prévenir un nouvel événement du même type**. Il s'agit donc d'une dérogation très partielle (une seule personne y étant habilitée, et dans un but bien identifié) au secret professionnel, laissée à l'appréciation du plus haut responsable de l'enquête.

● **Conclusions provisoires**

Le dernier alinéa prévoit en outre que le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête pourront, dans le cadre de leur mission, « *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* ».

Cette disposition a pour objet de permettre aux responsables de l'enquête de **démentir certaines hypothèses** que l'état d'avancement de l'enquête a déjà écartées. Dans certains accidents très médiatisés, il peut être utile que le responsable de l'organisme permanent ou les présidents de commissions d'enquête puissent, pour poursuivre leur enquête dans la sérénité, démentir certaines rumeurs. Ainsi par exemple, dans le domaine aérien, où une disposition similaire existe, le BEA a-t-il démenti, par un communiqué du 10 avril 2001, une hypothèse sur les causes de l'accident du Concorde le

25 juillet 2000 à Gonesse. En effet, alors qu'une opération de maintenance était suspectée d'avoir causé ou aggravé l'accident, le BEA a indiqué que l'absence de la pièce non remontée à l'occasion de l'entretien de l'appareil (une entretoise sur le train d'atterrissage) « *n'a pas contribué à l'accident* ».

Il convient d'observer que ces dispositions prévoient non seulement une dérogation au secret professionnel mais indirectement, lorsqu'il y a instruction judiciaire, une dérogation au secret de l'instruction. Les informations susceptibles d'être rendues publiques en application de cet article peuvent être, en effet, dans certains cas, également couvertes par le secret de l'instruction. Cette dérogation est justifiée soit pour des motifs de sécurité, soit pour assurer la sérénité de l'enquête. Il appartient aux responsables de l'enquête technique de veiller à ne pas sortir de ce cadre et à ne pas interférer, pour des raisons étrangères à ces motifs, dans le déroulement de la procédure judiciaire. L'exercice est particulièrement délicat.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 18

Publication de recommandations de sécurité et du rapport final

Cet article autorise l'organisme permanent à émettre des recommandations de sécurité en cours d'enquête et prévoit la publication d'un rapport d'enquête final.

- **Au cours de l'enquête**

Le premier alinéa de cet article dispose que « *s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre* », l'organisme permanent peut, avant la fin de l'enquête, émettre des recommandations de sécurité.

Contrairement à l'article précédent, qui permet une diffusion ciblée d'informations à quelques personnes identifiées, et une information sur l'état de déroulement de l'enquête, il s'agit ici de prévoir que des **recommandations de sécurité** soient émises même si **l'enquête est encore en cours**. Ce cas de figure correspond à la situation où les enquêteurs, sans avoir achevé leur travail, **ont acquis la certitude de l'existence d'une défaillance à la source de l'accident**. Il s'agit alors de leur donner les moyens d'y mettre fin avant qu'un autre incident ne se produise. L'encadré ci-après donne un exemple, dans le secteur aérien, de l'émission, en cours d'enquête, de telles recommandations de sécurité :

**EXEMPLE DE RECOMMANDATION DE SECURITÉ EN COURS D'ENQUÊTE
CAS DU BUREAU ENQUETE ACCIDENTS DE L'AVIATION CIVILE**

Premier communiqué de presse du bureau enquête accidents :

« Le dimanche 30 janvier 2000 à 21 h 10 GMT, le vol KQ 431 assurant le vol KQ 431 s'est écrasé en mer peu après le décollage de l'Aéroport International Félix HOUPOUËT-BOIGNY d'Abidjan, avec à son bord 179 personnes. (...). Il décollait d'Abidjan pour Lagos puis Nairobi. (...) Tous les scénarios possibles pour expliquer l'accident ont été envisagés par la Commission d'Enquête. A ce jour, le plus probable est qu'une alarme de décrochage s'est déclenchée dans le poste de pilotage juste après le décollage alors que l'appareil n'était pas en situation de décrochage. (...) **A ce stade de l'enquête, les enquêteurs considèrent qu'il n'y a pas d'actions immédiates à prendre concernant la flotte des A310.** »

Point sur l'enquête diffusé le 5 septembre 2001 :

« La commission d'enquête technique a pu cerner les circonstances de cet accident.(...) Il est maintenant acquis que **l'alarme de décrochage s'est déclenchée à la fin de la rotation, alors que l'appareil n'était pas en situation de décrochage** et se trouvait en situation normale pour le décollage. L'équipage a réagi à l'alarme en réduisant l'assiette, conformément à la procédure.

« Il apparaît que, dans le cas d'une fausse alarme, l'application de cette procédure n'amène pas nécessairement l'arrêt du vibreur. C'est ce qui s'est produit le jour de l'accident. L'avion a donc poursuivi sa descente jusqu'à l'impact avec la mer.

« Cette remarque n'est pas propre aux A310. **Pour tous les avions de transport public**, il existe une réelle probabilité qu'une fausse alarme de décrochage apparaisse lors d'une phase critique de vol à faible hauteur.

« **Sur la suggestion du BEA, la Commission d'Enquête ivoirienne a recommandé que les autorités de l'aviation civile demandent aux organismes de formation et aux exploitants relevant de leur autorité d'intégrer aux programmes de qualification de type et de maintien de compétences des équipages de tous les avions susceptibles de subir de fausses alarmes de décrochage les éléments nécessaires à la reconnaissance et à la gestion d'une telle fausse alarme pendant les phases de vol près du sol.**

« **Cette recommandation a pour objectif d'une part, de sensibiliser les équipages à la possibilité d'apparition d'une telle fausse alarme et, d'autre part, de modifier en conséquences les procédures de gestion d'une alarme de décrochage pendant les phases de vol près du sol.**

« L'enquête technique se poursuit, avec pour objectif la remise rapide du rapport final. »

Source : www.bea-fr.org

● **A la fin de l'enquête**

Le deuxième alinéa prévoit que toute enquête technique fait l'objet d'un rapport public final, « *sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement* ». Cette disposition, qui existe dans le domaine aérien depuis la loi précitée du 29 mars 1999, est en réalité assez nouvelle par rapport à la tradition administrative française, qui privilégie le secret.

On ne peut que se réjouir de cette évolution, qui correspond à une demande forte des associations de victimes et de leurs familles, pour lesquelles l'information sur les circonstances de l'accident et le déroulement de l'enquête est nécessaire. Il y a encore peu de temps, le sentiment d'opacité prévalait largement, lorsque les rapports d'enquête n'étaient pas rendus publics. De substantiels progrès ont été accomplis. Pour ne prendre qu'un seul exemple, divers communiqués, ainsi que des rapports intermédiaires très complets¹ sur le déroulement de l'enquête et les constatations factuelles, et, dès qu'il sera finalisé, le rapport final de l'enquête du BEA sur l'accident du Concorde à Gonesse le 25 juillet 2000 sont ou seront consultables en ligne sur le site de cet organisme (www.bea-fr.org).

Cet article prévoit que le rapport d'enquête ne contient que l'analyse technique de l'incident/accident et **n'indique pas le nom des personnes**. Ce choix, qui s'applique aussi dans le secteur aérien, apparaît justifié puisque l'enquête a un but technique et ne vise en aucun cas la détermination des fautes ou des responsabilités. Toutefois, dans la pratique, la préservation de l'anonymat concernant des accidents connus est en partie illusoire. Ce type d'accidents, aux conséquences souvent tragiques, fait l'objet d'une large publicité, de sorte qu'il est parfois aisé d'identifier les personnes impliquées dans l'accident. Malgré tout, il importe de préserver à l'enquête son caractère technique et de consolider autant que faire se peut l'étanchéité entre les deux types d'enquêtes.

Le dernier alinéa précise qu'avant la remise du rapport, les enquêteurs peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Cette disposition organise la nécessaire consultation des parties prenantes. Il est précisé que celles-ci sont tenues au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

¹ Rapport préliminaire du 31 août 2000, rapport d'étape n° 1 du 15 décembre 2000, rapport d'étape n° 2 du 10 juillet 2001, faisant le point sur l'avancement de l'enquête technique.

Article 19

Sanction des entraves à l'enquête technique

Cet article prévoit des sanctions pour entrave à l'action des enquêteurs techniques.

Le texte proposé par cet article prévoit que les personnes qui s'opposent à l'exercice des missions dont sont chargés les enquêteurs techniques, ou refusent de leur communiquer les matériels, les informations et documents utiles en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître, sont passibles d'un an d'emprisonnement et de 15.000 € d'amende. Ce dispositif reprend le droit en vigueur pour les enquêteurs techniques du secteur aérien et donne toute leur efficacité aux pouvoirs ci-dessus attribués aux enquêteurs.

Le deuxième paragraphe prévoit que des sanctions pénales sont applicables aux personnes morales responsables des infractions ci-dessus définies. Les peines qu'encourent les personnes morales pour le compte desquelles ces infractions ont été commises sont l'amende prévue à l'article 131-38 du code pénal (le quintuple du montant prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction, soit 75.000 €) et les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code, qui prévoit différentes catégories de peines qui peuvent être notamment la dissolution, l'interdiction définitive ou temporaire d'exercer une ou plusieurs activités, le placement pour cinq ans sous surveillance judiciaire, la fermeture définitive ou temporaire d'un ou plusieurs établissements, l'exclusion des marchés publics, l'interdiction de faire appel publiquement à l'épargne, l'affichage ou la diffusion par presse écrite ou audiovisuelle de la décision prononcée.

Le dernier alinéa précise que la peine d'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles ou sociales porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 20

**Application aux territoires d'outre-mer,
à Mayotte et à la Nouvelle-Calédonie**

Cet article prévoit que la loi sera applicable pour les événements de mer dans les territoires d'outre-mer, en Nouvelle Calédonie, et dans la collectivité territoriale de Mayotte, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités.

Ces territoires étant soumis au régime de spécialité législative, il convenait, en effet, pour que la loi y soit applicable, d'insérer une telle mention explicite. Toutefois, l'application de la loi dans ces collectivités sera limitée au secteur maritime.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 21 (nouveau)

Non-respect de la distance de sécurité dans les tunnels

Cet article crée une nouvelle infraction pour réprimer plus sévèrement le non-respect de la distance de sécurité dans les tunnels.

Après l'article 20, l'Assemblée nationale a adopté, sur proposition de sa commission, un texte insérant dans le code de la route un nouvel article L. 412-2 selon lequel le fait de ne pas respecter, dans les tunnels, la distance

de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes sera passible d'une amende de 9.000 € Toute personne coupable de l'infraction en question encourra également la peine complémentaire de suspension pour une durée de un an 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 pourront être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 335-1 à L. 335-3 du code de la route.

L'infraction donnera lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre initial de points du permis de conduire.

En cas de récidive dans l'année, l'infraction sera punie de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 €

Lors de la discussion du projet de loi en première lecture à l'Assemblée nationale, le ministre chargé des transports a annoncé la sortie prochaine d'un décret sanctionnant le non-respect des distances sur l'ensemble du réseau.

L'actuel article R. 8-1 du code de la route prévoit une **obligation générale** pour tout véhicule de respecter une « distance de sécurité suffisante » avec celui qui le précède pour éviter une collision. Seuls les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ou dont la longueur excède 7 mètres, sont tenus, lorsqu'ils circulent hors agglomération, de respecter un intervalle d'au moins 50 mètres lorsqu'ils se suivent à la même vitesse.

Le non-respect de cette obligation est puni d'une contravention de deuxième classe.

Le décret précité devrait avoir pour objet :

– d'imposer, d'une façon générale, le respect d'un intervalle suffisant entre les véhicules pour éviter les collisions. Le temps de 2 secondes apparaît à cet égard comme étant le temps minimal, indépendamment de la vitesse de circulation des véhicules, pour percevoir un danger et réagir de façon appropriée ; c'est d'ailleurs le temps habituellement retenu par les règles de conception routière ;

– de renforcer la sécurité juridique des mesures de police plus contraignantes que les autorités compétentes seront amenées à prendre pour certains ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers, notamment pour les tunnels.

– d’aggraver le caractère dissuasif des sanctions pour non-respect des distances de sécurité en créant une contravention de quatrième classe accompagnée d’un retrait de trois points du permis de conduire. Pour les ouvrages dont l’exploitation présente des risques particuliers ayant fait l’objet de mesures de police plus restrictives, la sanction serait aggravée d’une suspension du permis de conduire.

Tout en partageant pleinement la préoccupation exprimée par les auteurs du dispositif adopté par l’Assemblée nationale, votre commission vous proposera néanmoins, à ce stade, d’attendre les explications du gouvernement quant au fait de savoir si l’infraction créée par l’Assemblée nationale est une contravention ou un délit. En effet, aux termes de notre Constitution (articles 34 et 37), si les crimes et les délits relèvent de la loi, les contraventions relèvent, elles, du domaine du règlement.

La solution que la commission sera amenée à proposer au Sénat dépendra donc de la réponse qui sera apportée à cette question en dissipant les incertitudes.

Votre commission a décidé de réserver l’examen de cet article.

Article 22 (nouveau)

**Communication d’éléments de procédures judiciaires
en cours à certains organismes**

Cet article additionnel, inséré par un amendement du Gouvernement à l’Assemblée nationale, instaure une procédure de communication d’informations couvertes par le secret de l’instruction à certains organismes définis par arrêté.

Cet article résulte d’un amendement du Gouvernement à l’Assemblée nationale. Le ministre l’a justifié en séance par le fait que, depuis plusieurs années, des pièces issues de procédures judiciaires sont

communiquées à des organismes ou des autorités chargés de procéder à des enquêtes, des recherches scientifiques ou techniques, ou à l'indemnisation des victimes.

Ont ainsi été cités en exemple l'organisme « TRANS-PV », qui représente les compagnies d'assurances, et qui peut obtenir la copie de procès-verbaux, qu'il adresse ensuite aux assureurs concernés, ce qui leur permet d'indemniser plus rapidement les victimes d'infractions, notamment d'accidents de circulation. De même, d'autres organismes procèdent à des recherches destinées à remédier aux causes des accidents de circulation et travaillent à cet effet sur des copies de pièces de la procédure judiciaire. Le Ministre a cité les cas de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, ou du Centre européen d'étude de sécurité et d'analyse des risques.

Dans la mesure où les renseignements ainsi communiqués concernent des procédures en cours, soumises au secret de l'enquête ou de l'instruction, ces pratiques, bien qu'utiles à l'amélioration de l'insécurité routière, se font actuellement en marge de la légalité. L'objet de cet article additionnel est de leur donner une base légale, tout en prévoyant qu'une telle communication doit être autorisée par le procureur de la République. En outre, l'autorité ou l'organisme destinataire doit être habilité par arrêté du ministre de la justice à recevoir ce type d'informations. Enfin, la transmission doit être destinée à des recherches et enquêtes scientifiques ou techniques, les personnes recevant ces informations étant soumises au secret professionnel et ne pouvant les divulguer à des tiers sous peine de sanctions pénales.

Votre commission est quelque peu réticente face à cette procédure de « divulgation » d'informations couvertes par le secret de l'instruction. Elle estime que le « double verrou » constitué par l'arrêté du ministre de la justice et par l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction est, en la matière, une garantie minimale. La liste des organismes susceptibles de recevoir les informations en cours, doit à son sens être très limitée.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article additionnel après l'article 22

Accès à l'épave des personnes chargées d'assister les enquêteurs techniques en matière d'accidents aériens

Cet article additionnel que votre commission vous propose d'adopter étend au domaine aérien les dispositions prévues par le projet de loi pour les enquêteurs étrangers en matière d'accidents terrestres et maritimes.

A l'article 10 (voir commentaire ci-dessus), l'Assemblée nationale a adopté, à l'initiative de la Commission de la production et des échanges, un amendement tendant à prévoir explicitement que les enquêteurs de nationalité étrangère peuvent participer aux investigations techniques en matière d'accidents terrestres et maritimes.

Votre commission estime que cette disposition, judicieuse, doit être étendue au code de l'aviation civile. En effet, la loi précitée relative aux accidents et incidents dans l'aviation civile n'avait pas prévu de disposition relative à l'accès à l'épave des divers experts ou enquêteurs étrangers associés aux travaux du BEA et oeuvrant sous son contrôle, qu'il s'agisse des enquêteurs des autres organismes permanents homologues étrangers du BEA, ou encore des experts désignés par eux.

Or, surtout dans le domaine aérien, en vertu des règles internationales de coopération fixées par l'annexe 13 de la Convention internationale de Chicago instituant l'Organisation internationale de l'aviation civile, les enquêtes associent très fréquemment des enquêteurs de diverses nationalités. Réciproquement, les enquêteurs du BEA sont associés aux enquêtes techniques se déroulant sur le sol étranger (en particulier dès qu'un avion Airbus est concerné, la France étant responsable des certificats de navigabilité de ces appareils).

Votre commission vous demande d'adopter cet article additionnel qu'elle vous propose d'insérer par amendement.

Article additionnel après l'article 22

Accès des enquêteurs techniques aériens aux résultats d'analyse et rapports médico-légaux.

Cet article additionnel que votre commission vous propose d'adopter modifie légèrement les dispositions du code de l'aviation civile relatives à l'accès des enquêteurs techniques aériens aux résultats d'analyse et rapports médico-légaux

Après deux ans et demi de mise en œuvre (et un « baptême du feu » rapide avec l'accident du Concorde à Gonesse le 25 juillet 2000), la loi précitée n°99-243 du 29 mars 1999 sur les accidents et incidents dans l'aviation civile apparaît devoir être très légèrement retouchée.

En effet, l'article L. 721-6 du code de l'aviation civile, qui prévoit la transmission aux enquêteurs techniques des résultats d'analyse et rapports médico-légaux, (dont la commission vous propose d'étendre le principe aux accidents terrestres et maritimes par un amendement ci-dessus commenté portant article additionnel après l'article 15) souffre de deux petites imperfections :

- il vise les « *conclusions* » des rapports d'expertise médico-légale et non les rapports eux-mêmes, plus complets ;
- il prévoit que ces informations seront recueillies par un enquêteur technique alors que, compte tenu du contenu de ces rapports et résultats d'analyse, il paraît plus approprié de les transmettre à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête ou désigné pour l'assister.

Votre commission vous propose de réécrire, par un article additionnel, l'article L. 721-6 du code de l'aviation civile, pour y introduire ces deux modifications.

Votre commission vous demande d'adopter cet article additionnel qu'elle vous propose d'insérer par amendement.

*

*

*

La Commission des Affaires économiques vous demande d'adopter le présent projet de loi, modifié par les amendements qu'elle vous propose.

I. TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur ---	Texte du projet de loi ---	Texte adopté par l'Assemblée nationale ---	Propositions de la Commission ---
<p>Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre</p> <p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>	<p>Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre</p> <p>TITRE I^{ER}</p>	<p>Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre</p> <p>TITRE I^{ER}</p>	<p>Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre</p> <p>TITRE I^{ER}</p>
<p>SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT</p>	<p>SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT</p>	<p>SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT</p>	<p>SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT</p>
<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>
<p>Le premier alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les deux alinéas suivants :</p>	<p>Le premier alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les deux alinéas suivants :</p>	<p>Le premier...</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>Article 9.- L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application. Il veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi.</p>	<p>« L'Etat définit la réglementation sociale et veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi, ainsi qu'à la mise en œuvre de la réglementation correspondante. Il en contrôle l'application. »</p>	<p>... par deux alinéas ainsi rédigés : (Alinéa sans modification)</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>« L'Etat définit les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	---
	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
	<p>Il est ajouté, au titre I^{er} du code de la voirie routière, un chapitre VIII ainsi rédigé :</p>	<p>Le titre Ier du code de la voirie routière est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« CHAPITRE VIII</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Art. L. 118-1.- Les travaux de construction ou de modification substantielle des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</p>	<p>« Art. L. 118-1.- .- Les travaux...</p>	<p>« Art. L. 118-1.- (Sans modification)</p>
		<p>... agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation de l'ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret.</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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

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

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

« Ce décret en Conseil d'Etat définit parmi les ouvrages routiers présentant des risques particuliers ceux pour lesquels des moyens mobiles de premier secours de lutte contre l'incendie et de transport sanitaire doivent être à la disposition de l'exploitant pour les faire intervenir en l'attente des véhicules des pompiers et de la sécurité civile.

**Propositions
de la Commission**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>« Art. L. 118-2.- La mise en service des ouvrages du réseau routier mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.118-1 et appartenant aux catégories fixées par le décret prévu au dernier alinéa de ce même article est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.</p>	<p>« Art. L. 118-2.- La mise en service...</p>	<p>« Art. L. 118-2.- (<i>Sans modification</i>)</p>
	<p>« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</p>	<p>... prévu à l'avant-dernier alinéa de ce même....</p>	
	<p>« Pour les ouvrages en service, dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, le représentant de l'Etat peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.</p>	<p>d'utilisation. ... <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
	<p>« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>« Art. L. 118-3.- Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.</p>	<p>« Art. L. 118-3.- (Sans modification)</p>	<p>« Art. L. 118-3.- (Sans modification)</p>
	<p>« Art. L. 118-4.- Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales. »</p>	<p>« Art. L. 118-4.- Les dispositions...</p>	<p>« Art. L. 118-4.- (Sans modification)</p>
		<p>... internationales.</p>	
		<p>« Sur ces ouvrages, lorsque les engagements internationaux le permettent, les infractions au code de la route ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française peuvent être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger.</p>	
		<p>« S'il s'agit d'une contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant peut s'acquitter du montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale, et les dispositions de l'article L. 121-4 du code de la route sont applicables.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	<p>« Art.L. 118-5(nouveau)- Les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont notamment constitués par les tunnels routiers d'une longueur de plus de 300 mètres. »</p>	<p>« Art.L. 118-5.- Supprimé</p>
		Article 2 bis (nouveau)	Article 2 bis
		<p>Il est créé un établissement public administratif, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.</p>	<i>(Sans modification)</i>
		<p>Le président est nommé par décret après avis du conseil d'administration.</p>	
		<p>Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants de l'Etat, et pour moitié de représentants des collectivités territoriales et de personnalités qualifiées du secteur des transports et de l'environnement.</p>	
		<p>Les ressources de l'établissement public sont constituées par les dividendes de ces participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes.</p>	
		<p>Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	Article 3 Après l'article 15 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est ajouté un article 15-1 ainsi rédigé : « Art. 15-1.- La réalisation d'un nouveau système de transport public guidé ou ferroviaire ou la modification substantielle d'un système existant ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire de sécurité. « Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.	Article 3 Après l'article 13 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 13-1 et 13-2 ainsi rédigés : « Art. 13-1.- La réalisation sécurité. (Alinéa sans modification)	Article 3 (Alinéa sans modification) « Art. 13-1.- La réalisation préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter. (Alinéa sans modification)

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>« Pour ces systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
---	<p>« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
---		<p>« Art. 13-2.- Les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes <i>font l'objet, avant tout commencement de réalisation, d'un dossier descriptif</i> adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport <i>présente</i> notamment les conditions d'exploitation du <i>système de transport</i> au regard des risques naturels ou technologiques <i>pouvant exister dans un périmètre géographique</i> susceptibles d'affecter l'ouvrage, <i>dans des conditions précisées par décret.</i></p>	<p>« Art. 13-2.- <i>La réalisation d'un nouveau</i> système de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes <i>ne peut être engagée avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire</i> adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport <i>précise</i> notamment les conditions d'exploitation <i>de ces ouvrages</i> au regard des risques naturels ou technologiques <i>susceptibles de les affecter.</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

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

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

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

Alinéa supprimé

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne</p>	Article 4	Article 4	Article 4
<p>Article 44.- Sont applicables aux remontées mécaniques situées dans un périmètre de transports urbains et assurant un transport public régulier de personnes qui ne soit pas uniquement touristique ou sportif, les dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ainsi que les prescriptions prévues aux articles 48 et 50 de la présente loi.</p>	<p>La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne est modifiée comme suit :</p> <p>A l'article 44, les mots : « situées dans un périmètre de transports urbains et » sont supprimés.</p>	<p>« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories de systèmes auxquels s'appliquent ces dispositions. »</p> <p>A l'article 44 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, les mots : « situés dans un périmètre de transports urbains et » sont supprimés.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Code de l'urbanisme</p>	Article 5	Article 5	Article 5
	<p>I.- L'article L. 445-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :</p> <p>1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>I.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 445-1.- Les remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 précitée sont soumises à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation</p>	<p>« Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 sont soumis à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation. » ;</p>	<p>« Les travaux... ... du 9 janvier 1985 précitée sont soumis... ... en exploitation. » ;</p>	
<p>L'autorisation d'exécution des travaux portant sur la réalisation des remontées mécaniques tient lieu du permis de construire prévu à l'article L. 421-1 en ce qui concerne les travaux soumis audit permis.</p>	<p>2° Il est inséré, après le quatrième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>Cette autorisation est délivrée, quelle que soit l'importance de l'équipement, par l'autorité compétente en matière de permis de construire.</p>			
<p>Elle est délivrée après avis conforme du représentant de l'Etat dans le département au titre de la sécurité des installations et des aménagements concernés par l'appareil. Le représentant de l'Etat dans le département arrête les réserves et les prescriptions auxquelles peut être subordonnée l'autorisation d'exécution des travaux.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 445-4.- Un décret en Conseil d'Etat détermine les règles générales auxquelles sont soumises les autorisations prévues par le présent chapitre ainsi que les formes, conditions et délais dans lesquels elles sont délivrées.</p>	<p>« Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, il doit être joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné de l'avis sur la sécurité émis par un expert ou un organisme qualifié, agréé. »</p>	<p>« Lorsque...</p> <p>... qualifié, agréé. Cet avis présente notamment les conditions d'exploitation de la remontée mécanique au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret. »</p>	
	<p>II.- L'article L. 445-4 du code de l'urbanisme est complété par la phrase suivante :</p>	<p>II.- L'article L. 445-4 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	
	<p>« Ce décret précise en outre les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, préalable à ces autorisations, ne peut être délivré qu'après consultation d'une commission administrative, assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
	<p>Au titre V du livre I^{er} du code des ports maritimes, il est ajouté un chapitre V ainsi rédigé :</p>	<p>Le titre V du livre I^{er} du code des ports maritimes est complété par un chapitre V ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
	<p>« CHAPITRE V</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	---	---
	« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>
	« Art. L. 155-1.- <i>Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</i>	« Art. L. 155-1.- <i>Les travaux...</i>	« Art. L. 155-1.- <i>La réalisation ou la modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret.</i>
	« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.	... qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret.	Alinéa supprimé
		<i>(Alinéa sans modification)</i>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

« La mise en service de ces ouvrages portuaires est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

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

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

Article 7

Texte adopté par l'Assemblée nationale

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Article 7

Propositions de la Commission

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Article 7

Texte en vigueur ---	Texte du projet de loi ---	Texte adopté par l'Assemblée nationale ---	Propositions de la Commission ---
	<p>Il est créé, dans la section 1 du chapitre II du titre III du livre I^{er} du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, un article 30 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 30.- <i>Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</i></p> <p>« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date de son dépôt.</p>	<p>Il est rétabli, dans la section 1 ...</p> <p>... un article 30 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 30.- <i>Les travaux...</i></p> <p>... organisme qualifié, agréé. Ce rapport <i>présente</i> notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques <i>pouvant exister dans un périmètre géographique</i> susceptibles d'affecter l'ouvrage, <i>dans des conditions précisées par décret.</i></p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 30.- <i>La réalisation ou la modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise</i> notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.</p> <p>Alinéa supprimé</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>« La mise en service de ces ouvrages de navigation intérieure est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	Article 8	Article 8	Article 8

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Il est inséré, dans la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs, un article 46-1 ainsi rédigé :

« Art. 46-1.- Les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement de réalisation, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

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

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

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

Supprimé

**Propositions
de la Commission**

Suppression maintenue

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque système, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</p> <p>« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories de systèmes auxquels s'appliquent ses dispositions. »</p>	<p>Article 8 bis (nouveau)</p> <p>Il est créé, au chapitre Ier du titre Ier du livre II du code de l'aviation civile, un article L. 211-1 ainsi rédigé :</p>	<p>Article 8 bis</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	<p>« Art. L. 211-1 – Les travaux de construction, d’extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l’exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers font l’objet, avant tout commencement, d’un dossier descriptif accompagné d’un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d’exploitation des ouvrages et infrastructures concernés au regard des risques naturels ou technologiques <i>pouvant exister dans un périmètre géographique</i> susceptibles d’affecter l’ouvrage <i>dans des conditions précisées par décret.</i></p>	<p>« Art. L. 211-1 – Les travaux...</p> <p>... technologiques susceptibles de les affecter et examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions existantes ou en projet aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.</p>
		<p>« Les travaux ne peuvent être entrepris qu’à la réception de l’avis du représentant de l’Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l’expiration d’un délai de quatre mois à compter de son dépôt.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
		<p>« Un décret en Conseil d’Etat fixe les conditions d’application du présent article et, notamment, les catégories d’ouvrages auxquels s’appliquent ses dispositions. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Code de l'urbanisme</p>			
<p>Art. L. 147-5.- Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :</p>			<p><i>Article additionnel après l'article 8 bis</i></p>
<p>1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :</p>			<p><i>L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :</i></p>
<p>..... - en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.</p>			<p><i>1° Le cinquième alinéa est complété par les mots : ", ainsi que des constructions d'immeubles collectifs à usage d'habitation si elles s'accompagnent d'une réduction équivalente, dans un délai n'excédant pas un an, de la capacité d'accueil d'habitants dans des constructions existantes situées dans la même zone."</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores.</p>	<p>Article 9</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévues par les articles 2 à 7 ci-dessus, aux infrastructures et systèmes de transport en projet, en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.</p>	<p>Article 9</p> <p>Un décret ...</p> <p>... les articles 2 à 7, aux infrastructures ...</p> <p>... articles.</p>	<p>2° Le 5° est supprimé.</p> <p>Article 9</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
(1)		<p>Les articles L. 118-2 à L. 118-4 du code de la voirie routière sont applicables aux ouvrages quel que soit le stade d'avancement des travaux. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de ces articles pour les ouvrages qui ne sont pas encore en service et pour lesquels des mesures complémentaires de sécurité doivent être appliquées.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévues par les articles 3 à 7, aux infrastructures et systèmes de transport en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.</p>	
(2)			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>(3) LOI N°75-1335</p> <p>du 31 Décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés</p> <p>Art. 3.- Sont chargés de constater les infractions aux dispositions législatives ou réglementaires concernant le transport de matières dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie de navigation intérieure, outre les officiers de police judiciaire :</p> <p>1° Les inspecteurs des transports et les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p>		<p>Article 9 bis (nouveau)</p> <p>I. - La loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés est ainsi modifiée :</p>	<p>Article 9 bis</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
(4)			
(5)			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>2° Les agents des douanes ;</p> <p>3° Les agents ayant qualité pour constater les délits ou les contravention en matière de circulation routière ;</p> <p>4° Les inspecteurs du travail, les fonctionnaires ou agents ayant qualité pour constater les infractions à la législation sociale dans les établissements soumis au contrôle technique du ministère de l'industrie et de la recherche et les contrôleurs des lois sociales en agriculture ;</p> <p>5° Les fonctionnaires et agents des services déconcentrés du ministère chargé de la navigation intérieure et du service des mines commissionnés à cet effet, et les membres des commissions de surveillance.</p>		<p>1° L'avant-dernier alinéa de l'article 3 est complété par les mots et une phrase ainsi rédigés :</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Ces fonctionnaires et agents ont notamment accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules.</p>		<p>« et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils peuvent procéder à des contrôles, dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses. » ;</p>	
<p>Les procès-verbaux établis en application du présent article font foi jusqu'à preuve du contraire ; ils sont dispensés de l'affirmation.</p>		<p>2° Dans le premier alinéa de l'article 4, la somme : « 40.000 francs » est remplacée par la somme : « 30.000 € », et les mots : « ou de l'une de ces deux peines seulement » sont supprimés ;</p>	
<p>Art. 4.- Sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 1000 à 40000 F ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui aura :</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>1° Transporté ou fait transporter par chemin de fer, par route ou par voie de navigation intérieure, des matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé ;</p> <p>2° Utilisé ou mis en circulation par chemin de fer, par route ou par voie de navigation intérieure, des matériels aménagés pour le transport des matières dangereuses et n'ayant pas satisfait aux visites et épreuves auxquelles ces matériels sont soumis ;</p> <p>3° Fait circuler ou laissé stationner des matériels transportant des matières dangereuses sur une voie ou un ouvrage dont l'utilisation est interdite en permanence aux transports de ces matières.</p>			

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

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

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

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

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

Texte en vigueur

La liste des matières autorisées, les prescriptions de sécurité ainsi que les règles applicables aux visites et épreuves sont déterminées soit par des arrêtés pris en application de la loi validée du 5 février 1942 relative aux transports des matières dangereuses et infectes, soit par les annexes A et B modifiées de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et par le règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) figurant à l'annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer.

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Loi de finances pour l'exercice 1952 n° 52-401 Du 4 avril 1952</p>			
<p>Art. 25.- I.- Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers sont constatées :</p>			
<p>a) par les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de police de la circulation et du roulage, notamment par la gendarmerie ;</p>			
<p>b) par des fonctionnaires assermentés désignés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;</p>			
<p>c) par des agents assermentés dits « contrôleurs des transports routiers » dont les conditions de désignation et les attributions sont fixées par décrets ;</p>			
<p>d) par les fonctionnaires et agents assermentés du service des enquêtes économiques, par les agents de la police économiques et par les agents des régies financières ayant qualité pour verbaliser.</p>			
<p>.....</p>			
<p>(6) (7) LOI N°92-1445</p>			
<p>du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises</p>			
		<p>II. - Les habilitations des agents de contrôle des transports terrestres dits « contrôleurs des transports terrestres » à constater les infractions prévues par :</p>	
		<p>– l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952),</p>	
		<p>– l'article 3 de la loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 précitée,</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. 4.- Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les fonctionnaires mentionnés au premier alinéa de l'article 45 de l'ordonnance no 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence peuvent rechercher et constater les infractions aux dispositions de l'article 2 et des quatre premiers alinéas de l'article 3 de la présente loi dans les conditions fixées par les articles 46 à 48, 51 et 52 de l'ordonnance précitée.</p>		<p>— l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises,</p>	
<p>Les agents de contrôle des transports terrestres relevant du ministre des transports sont également habilités à rechercher et à constater, par procès-verbal, les infractions aux dispositions de l'article 2.</p>			

Texte en vigueur

Le refus de leur communiquer le document mentionné à cet article est puni de l'amende prévue au premier alinéa du A du II de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (no 52-401 du 14 avril 1952).

Pour accomplir leur mission, les agents visés au deuxième alinéa ci-dessus ont accès aux locaux de l'entreprise, à l'exclusion des locaux servant de domicile, entre huit heures et vingt heures.

Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Loi n° 95-96 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial</p>	<p style="text-align: center;">---</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">– l'article 23-2 de la loi n° 95-96 du 1er février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial,</p>	<p style="text-align: center;">---</p>
<p>(8)</p> <p>Art. 23-2.- Lors des contrôles qu'ils font en entreprise, les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à se faire communiquer tout document leur permettant de constater les prix pratiqués, ainsi que le volume de l'activité traitée ou sous-traitée. Les dispositions des quatrième et cinquième alinéas de l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises sont applicables à ces contrôles.</p>			
<p style="text-align: center;">Ordonnance 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière.</p>			
<p>(9)</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. 2.- Sont chargés de constater les infractions aux dispositions législatives ou réglementaires concernant les obligations visées à l'article 1er, outre les officiers de police judiciaire :</p>		<p>— l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière,</p>	
<p>1° Les inspecteurs du travail ;</p>			
<p>2° Les contrôleurs des lois sociales en agriculture ;</p>			
<p>3° Les inspecteurs des transports et les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p>			
<p>4° Les fonctionnaires ou agents ayant qualité pour constater les infractions à la législation sociale dans les établissements soumis au contrôle technique du ministère de l'industrie et de la recherche ;</p>			
<p>5° Les agents des douanes ;</p>			
<p>6° Les agents ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions en matière de circulation routière.</p>			
<p>Les agents visés ci-dessus ont accès à l'appareil de contrôle et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité.</p>			
<p>Les procès-verbaux établis en application du présent article font foi jusqu'à preuve contraire ; ils sont dispensés de l'affirmation.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Code de la route.</p>			
<p>Art. L. 310-4.- Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie Réglementaire du présent code ou par d'autres dispositions réglementaires, dans la mesure où elles se rattachent à la sécurité et à la circulation routières :</p>		<p>– les articles L. 130-4 et L. 130-6 du code de la route,</p>	
<p>1° Les personnels de l'Office national des forêts ;</p>			
<p>2° Les gardes champêtres des communes ;</p>			
<p>3° Les agents titulaires ou contractuels de l'Etat et les agents des communes, titulaires ou non, chargés de la surveillance de la voie publique, agréés par le procureur de la République ;</p>			
<p>4° Les agents, agréés par le procureur de la République, de ceux des services publics urbains de transport en commun de voyageurs qui figurent sur une liste dressée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat ;</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
5° Les officiers de port et les officiers de port adjoints ;			
6° Les contrôleurs des transports terrestres ;			
7° Les agents des douanes ;			
8° Les agents du concessionnaire d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, agréés par le préfet ;			
9° Les agents verbalisateurs mentionnés à l'article L 116-2 du code de la voirie routière.			
La liste des contraventions que chaque catégorie d'agents mentionnée ci-dessus est habilitée à constater est fixée par décret en Conseil d'Etat.			
Art. L. 310-6.- Les infractions prévues à l'article L 317-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires chargés du contrôle des transports terrestres lorsqu'elles sont commises au moyen d'un véhicule à moteur ou d'un ensemble de véhicules soumis à l'obligation d'être équipés d'un appareil de contrôle dit chronotachygraphe.			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Ces fonctionnaires ont accès à l'appareil de contrôle et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité.</p>		<p>— l'article L. 324-12 du code du travail,</p> <p>sont dévolues aux autres fonctionnaires qui sont chargés du contrôle des transports terrestres et sont placés sous l'autorité du ministre chargé des transports.</p>	
<p>Code du travail</p>	<p>Art. L. 324-12.- Les infractions aux interdictions mentionnées à l'article L 324-9 sont recherchées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents de la direction générale des impôts et de la direction générale des douanes, les agents agréés à cet effet et assermentés des organismes de sécurité sociale et des caisses de mutualité sociale agricole, les inspecteurs du travail, les contrôleurs du travail et fonctionnaires de contrôle assimilés au sens de l'article L 611-10, les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés ainsi que les contrôleurs et les adjoints de contrôle des transports terrestres, et constatées par ces agents au moyen des procès-verbaux transmis directement au parquet. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Pour la recherche et la constatation de ces infractions, les agents précités disposent des pouvoirs d'investigation accordés par les textes particuliers qui leur sont applicables.</p> <p>A l'occasion de la mise en oeuvre de ces pouvoirs, ils peuvent se faire présenter :</p> <p>a) Les documents justifiant que l'immatriculation, les déclarations et les formalités mentionnées à l'article L 324-10 ont été effectuées ainsi que ceux relatifs à l'autorisation d'exercice de la profession ou à l'agrément lorsqu'une disposition particulière l'a prévu ;</p>			

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions
de la Commission

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

1° Le premier alinéa
est ainsi rédigé :

« Les infractions
prévues par le présent code
peuvent être constatées par
les fonctionnaires chargés du
contrôle des transports
terrestres lorsqu'elles sont
commises au moyen de
véhicules d'au moins deux
essieux affectés au transport
de marchandises et de
véhicules aptes à transporter
neuf personnes au moins, le
conducteur compris. » ;

2° Le dernier alinéa
est complété par les mots et
une phrase ainsi rédigés :
« lorsque ces infractions
sont commises sur un
véhicule soumis à
l'obligation d'être équipé
d'un appareil de contrôle dit
« chronotachygraphe ». Un
décret en Conseil d'Etat
précise les infractions
concernées. »

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>b) Les documents justifiant que l'entreprise s'est assurée, conformément aux dispositions des articles L 324-14 ou L 324-14-2, que son ou ses cocontractants se sont acquittés de leurs obligations au regard de l'article L 324-10 ou, le cas échéant, des réglementations d'effet équivalent de leur pays d'origine ;</p> <p>c) Les devis, les bons de commande ou de travaux, les factures et les contrats ou documents commerciaux relatifs aux prestations exécutées en violation des dispositions de l'article L 324-9.</p> <p>Les agents agréés susmentionnés des organismes de sécurité sociale et des caisses de mutualité sociale agricole et les agents de la direction générale des impôts sont en outre habilités à entendre, en quelque lieu que ce soit et avec son consentement, toute personne rémunérée par l'employeur ou par un travailleur indépendant afin de connaître la nature de ses activités, ses conditions d'emploi et le montant des rémunérations s'y rapportant, y compris les avantages en nature.</p>	TITRE II	TITRE II	TITRE II

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions
de la Commission

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

Article 10

I.- A la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre, le ministre chargé des transports peut décider une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

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

Article 10

I.- (*Sans modification*)

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

Article 10

(*Sans modification*)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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 transports ferroviaires ou les autres systèmes de transports guidés, sur les transports routiers, sur les transports fluviaux, dès lors que l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national.

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

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

II. - *(Sans modification)*

III.- *(Alinéa sans
modification)*

**Propositions
de la Commission**

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

(Alinéa sans modification)

Un décret...

...
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 des navires français, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

Propositions de la Commission

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	---	---
	Article 11	Article 11	Article 11
	<p>Les enquêteurs techniques peuvent immédiatement accéder au lieu de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'événement de mer ou d'accident de transport terrestre, le procureur de la République ainsi que, s'il y a lieu, l'administrateur des affaires maritimes chargé de l'enquête prévue à l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, sont préalablement informés des modalités de leur intervention.</p> <p>Si nécessaire, les enquêteurs techniques prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.</p>	<i>(Sans modification)</i>	<i>(Sans modification)</i>
	Article 12	Article 12	Article 12
	<p>Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre, et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :</p>	<i>(Sans modification)</i>	<i>(Sans modification)</i>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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

Article 13

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

Article 13

Article 13

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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

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

Article 14

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

(Sans modification)

Article 14

**Propositions
de la Commission**

(Sans modification)

Article 14

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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

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

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

Article 15

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

(Sans modification)

**Propositions
de la Commission**

(Sans modification)

Article 15

Article 15

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

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

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

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

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

(Sans modification)

**Propositions
de la Commission**

(Sans modification)

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	---	<i>Article additionnel après l'article 15</i>
	<p style="text-align: center;">Article 16</p> <p>Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du rapport d'enquête technique est adressée au procureur de la République.</p>	<p style="text-align: center;">Article 16</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p><i>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 et, le cas échéant, du contrôle des véhicules impliqués dans l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre, ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.</i></p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
	<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

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

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

Article 18

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

Article 18

(Sans modification)

Article 18

(Sans modification)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la Commission**

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 19

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

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

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

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

Article 19

I.- (*Sans modification*)

II.- (*Alinéa sans modification*)

Article 19

(*Sans modification*)

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	Les peines encourues par les personnes morales sont :	<i>(Alinéa sans modification)</i>	---
	1° L'amende, selon les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal ;	1° <i>(Sans modification)</i>	
	2° Les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.	<i>(Alinéa sans modification)</i>	
	L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.	L'interdiction de l'article 131-39 du même code porte sur commise.	
	Article 20	Article 20	Article 20
	Les dispositions du titre II 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.	<i>(Sans modification)</i>	<i>(Sans modification)</i>
Code de la route (partie législative)		Article 21 (nouveau)	Article 21

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Article L 412-1.- Le fait, en vue d'entraver ou de gêner la circulation, de placer ou de tenter de placer, sur une voie ouverte à la circulation publique, un objet faisant obstacle au passage des véhicules ou d'employer, ou de tenter d'employer un moyen quelconque pour y mettre obstacle, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 F d'amende.</p>		<p>Après l'article L. 412-1 du code de la route, il est inséré un article L. 412-2 ainsi rédigé :</p>	<p>Supprimé</p>
<p>Toute personne coupable de l'une des infractions prévues au présent article 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.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Lorsqu'un délit prévu au présent article est commis à l'aide d'un véhicule, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.</p>		<p>« Art. L. 412-2 .- Le fait de ne pas respecter, dans les tunnels, la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, est passible d'une amende de 9000 €.</p> <p>« Toute personne coupable de l'infraction définie au présent article encourt également la peine complémentaire de suspension pour une durée de un an au plus du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.</p> <p>« L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L.325-1 à L.325-3.</p> <p>« L'infraction prévue au présent article donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre initial de points du permis de conduire.</p> <p>« En cas de récidive dans l'année, l'infraction est punie de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 €.»</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Les délits prévus au présent article donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.</p>			
<p>(partie réglementaire - décrets en Conseil d'Etat)</p>			
<p>Article R. 412-12.- Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Hors agglomération, lorsque des véhicules ou des ensembles de véhicules, dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, se suivent à la même vitesse, une distance de sécurité d'au moins 50 mètres doit être maintenue entre chacun d'eux et celui qui le précède.</p>			
<p>Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont applicables ni aux convois et transports militaires ni aux véhicules des unités d'instruction et d'intervention de la sécurité civile, qui font l'objet de règles particulières. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.</p>			
		Article 22 (nouveau)	Article 22

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">---</p> <p>Code de l'aviation civile</p> <p>Art. L. 721-6.- Les enquêteurs techniques reçoivent, sur 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 conclusions de rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.</p>	<p style="text-align: center;">---</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p>Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon les 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.</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> <p><i>Article additionnel après l'article 22</i></p> <p><i>L'article L. 721-6 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« 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. »</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 721-1.- Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.</p> <p>Si nécessaire, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à permettre la préservation des indices.</p>			<p><i>Article additionnel après l'article 22</i></p> <p><i>Dans la première phrase de l'article L. 721-1 du code de l'aviation civile, après les mots "Les enquêteurs techniques" sont insérés les mots ", les personnes chargées de les assister"</i></p>