

N° 3357

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 octobre 2001.

PROJET DE LOI

MODIFIÉ PAR LE SENAT 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.

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

A

M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Renvoyé à la commission de la production et des échanges.)

Le Sénat a modifié, en première lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, après déclaration d'urgence, dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Assemblée nationale : -2940, 3296 rect. et T.A. 709.

Sénat : -15, 29 et T.A. 11 (2001-2002).

Transports.

TITRE I^{er}

SECURITE DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTEMES DE TRANSPORT

Article 1^{er}

..... Conforme

Article 2

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

« CHAPITRE VIII

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

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

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

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

« Art. L. 118-2. – *Non modifié*

« Art. L. 118-3. – Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception

ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

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

« *Art. L. 118-4. – Non modifié*

« *Art. L. 118-5. – Supprimé* »

Article 2 bis

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

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

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

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

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

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. – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé*

ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

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

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

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

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

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

notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

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

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

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

Article 4

.....Conforme

Article 5

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

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

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

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

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

II. – *Non modifié*

Article 6

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

« *CHAPITRE V*

« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

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

« 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

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

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

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

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à

chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

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

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

Article 8

..... **Suppression conforme**

Article 8 bis

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

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

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

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

II (*nouveau*). – Dans le chapitre III du titre Ier du livre II du code de l'aviation civile, après l'article L. 213-3, il est inséré un article L. 213-4 ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

III (*nouveau*). – L'article L. 321-7 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

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

« Le transporteur aérien :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Les entreprises ou organismes titulaires d'un agrément au titre des dispositions de l'article L. 321-7 en vigueur antérieurement à la publication de la loi n° du
relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport

et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre conservent le bénéfice de leur agrément.

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

Article 8 ter (nouveau)

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

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. » ;

2° Le 5° est supprimé.

Article 9

.....[Conforme](#).....

Article 9 bis

I. – *Non modifié*.....

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II

ENQUETES TECHNIQUES APRES EVENEMENT DE MER, ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT TERRESTRE

Articles 10 à 15

..... [Conformes](#)

Article 15 bis (nouveau)

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.

Articles 16 à 20

..... [Conformes](#)

Article 21

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

« *Art. L. 412-2.* – Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, déjà condamné définitivement pour un non-respect des distances de sécurité dans un tunnel, figurant parmi les ouvrages routiers visés par l'article L. 118-1 du code de la voirie routière, commet la même infraction dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive.

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

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

Article 22

.....[Conforme](#)

Article 23 (nouveau)

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

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

Article 24 (nouveau)

Au début de la première phrase du premier alinéa 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 ».

Délibéré en séance publique, à Paris, le 24 octobre 2001.

Le Président,

Signé : Christian PONCELET.

N° 3357-Projet de loi modifié par le Sénat après déclaration d'urgence sur la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et les enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre.(commission production)