

Document
mis en distribution
le 8 octobre 2001

N° 3296

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 octobre 2001

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES (1) SUR LE
PROJET DE LOI (n° 2940), *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 Mme ODILE SAUGUES,

Députée.

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

Transports.

La Commission de la production et des échanges est composée de : M. André Lajoinie , *président* ; M. Jean-Paul Charié , M. Jean-Pierre Defontaine , M. Pierre Ducout , M. Jean Proriot , *vice-présidents* ; M. Christian Jacob , M. Pierre Micaux , M. Daniel Paul , M. Patrick Rimbert , *secrétaires* ; M. Jean-Pierre Abelin , M. Yvon Abiven , M. Jean-Claude Abrioux , M. Stéphane Alaize , M. Damien Alary , M. André Angot , M. François Asensi , M. Jean-Marie Aubron , M. Pierre Aubry , M. Jean Auclair , M. Jean-Pierre Balduyck , M. Jacques Bascou , M. M. Sylvia Bassot , M. Christian Bataille , M. Jean Besson , M. Gilbert Biessy , M. Claude Billard , M. Claude Birraux , M. Jean-Marie Bockel , M. Jean-Claude Bois , M. Daniel Boisserie , M. Maxime Bono , M. Franck Borotra , M. Christian Bourquin , M. Patrick Braouezec , M. François Brottes , M. Vincent Burroni , M. Alain Cacheux , M. Dominique Caillaud , M. Jean-Paul Chanteguet , M. Jean Charroppin , M. Philippe Chaulet , M. Jean-Claude Chazal , M. Daniel Chevallier , M. Gilles Cocquempot , M. Pierre Cohen , M. Alain Cousin , M. Yves Coussain , M. Jean-Michel Couve , M. Jean-Claude Daniel , M. Marc-Philippe Daubresse , M. Philippe Decaudin , M. Mme Monique Denise , M. Léonce Deprez , M. Jacques Desallangre , M. François Dosé , M. Marc Dumoulin , M. Dominique Dupilet , M. Philippe Duron , M. Alain Fabre-Pujol , M. Albert Facon , M. Alain Ferry , M. Jean-Jacques Filleul , M. Jacques Fleury , M. Nicolas Forissier , M. Jean-Louis Fousseret , M. Roland Francisci , M. Claude Gaillard , M. Robert Galley , M. Claude Gatignol , M. André Godin , M. Alain Gouriou , M. Hubert Grimault , M. Michel Grégoire , M. Lucien Guichon , M. Gérard Hamel , M. Patrick Herr , M. Francis Hillmeyer , M. Claude Hoarau , M. Robert Honde , M. Claude Jacquot , M. Mme Janine Jambu , M. Aimé Kergueris , M. Jean Launay , M. Mme Jacqueline Lazard , M. Thierry Lazaro , M. Jean-Yves Le Déaut , M. Jacques Le Nay , M. Patrick Lemasle , M. Jean-Claude Lemoine , M. Jean-Claude Lenoir , M. Arnaud Lepercq , M. René Leroux , M. Jean-Claude Leroy , M. Roger Lestas , M. Félix Leyzour , M. Guy Malandain , M. Jean-Michel Marchand , M. Daniel Marcovitch , M. Didier Marie , <A

[M. Alain Marleix](#) , [M. Daniel Marsin](#) , [M. Roland Metzinger](#) , [M. Roger Meï](#) , [M. Yvon Montané](#) , [M. Gabriel Montcharmont](#) , [M. Jean-Marie Morisset](#) , [M. Bernard Nayral](#) , [M. Jean-Marc Nudant](#) , [M. Jean-Paul Nunzi](#) , [M. Patrick Ollier](#) , [M. Joseph Parrenin](#) , [M. Paul Patriarche](#) , [M. Germinal Peiro](#) , [M. Jean-Pierre Pernot](#) , [Mme Geneviève Perrin-Gaillard](#) , [M. François Perrot](#) , [Mme Annette Peulvast-Bergeal](#) , [M. Serge Poignant](#) , [M. Bernard Pons](#) , [M. Jean Pontier](#) , [M. Jacques Pélissard](#) , [Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont](#) , [M. Jean-Luc Reitzer](#) , [M. Gérard Revol](#) , [Mme Marie-Line Reynaud](#) , [M. Jean Rigaud](#) , [M. Jean Roatta](#) , [M. Jean-Claude Robert](#) , [M. Joël Sarlot](#) , [Mme Odile Saugues](#) , [M. François Sauvadet](#) , [M. Jean-Claude Thomas](#) , [M. Léon Vachet](#) , [M. Daniel Vachez](#) , [M. François Vannson](#) , [M. Michel Vergnier](#) , [M. Gérard Voisin](#) , [M. Roland Vuillaume](#) .

Sommaire

Pages

introduction

5

EXAMEN EN COMMISSION

9

i.— discussion générale

9

ii.— EXAMEN DES ARTICLES

11

titre Ier – sécurité des infrastructures et des systèmes de transport

11

Article 1er (article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982) : Renforcement des prérogatives de l'État dans la politique de sécurité des transports

11

Article 2 (article L. 118-1 à L. 118-4 du code de la voirie routière) : Instauration d'une procédure de contrôle de la sécurité des ouvrages du réseau routier présentant des risques particuliers

12

Article 3 (article 15-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982) : Extension de la procédure de contrôle de la sécurité aux systèmes de transports publics guidés

17

Article 4 (article 44 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985) : Harmonisation de la réglementation applicable aux systèmes de remontées mécaniques

18

Article 5 (article L. 445-1 et L. 445-4 du code de l'urbanisme) : Application aux remontées mécaniques de la procédure de contrôle de la sécurité

19

Article 6 (article 155-1 du code des ports maritimes) : Contrôle de la sécurité sur les ouvrages maritimes portuaires présentant des risques particuliers

20

Article 7 (article 30 du code du domaine public fluvial et du code de la navigation intérieure) : Application de la procédure de contrôle de la sécurité pour les travaux sur les ouvrages du domaine fluvial, *présentant* des risques particuliers

22

Article 8 (article 46-1 de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987) : Extension de la procédure de contrôle de la sécurité aux systèmes de transport faisant *appel* à des technologies nouvelles

23

Article 9 : Modalités d'application de la procédure de contrôle de sécurité pour les systèmes et infrastructures **de transport en cours de réalisation**

Sommaire

—

Pages

24

<i>titre ii – enquêtes techniques après évènement de mer, accident ou incident de transport terrestre</i>	
25	
Article 10 : Création de la procédure d'enquête technique après accident	
25	
Article 11 : Liberté d'accès au lieu de l' <i>accident</i> pour les enquêteurs techniques	
27	
Article 12 : Conditions d'utilisation des dispositifs techniques d'enregistrement <i>d</i> es conditions de transport	
28	
Article 13 : Recueil et analyses d'éléments probants par les enquêteurs techniques <i>en l'absence</i> d'information judiciaire	
28	
Article 14 : Recueil et analyses d'éléments probants par les enquêteurs techniques <i>en cas</i> d'information judiciaire	
29	
Article 15 : Pouvoirs <i>d'enquête</i> des enquêteurs techniques	
29	
Article 16 : Copie du rapport <i>d'enquête</i> technique au procureur	
30	
Article 17 : Obligations des enquêteurs techniques et <i>communication</i> des résultats de l'enquête	
30	
Article 18 : Possibilité d'émettre des recommandations <i>avant la fin</i> de la procédure judiciaire	
31	
Article 19 : Sanctions encourues en cas d'entrave aux <i>investigations</i> des enquêteurs techniques	
31	
Article 20 : Application des dispositions relatives <i>aux enquêtes techniques en outre-mer</i>	
32	
Article additionnel après l'article 20 : Sanction du non respect des distances de sécurité <i>par les poids lourds dans les tunnels</i>	
32	
Article additionnel après l'article 20 : Formation à la conduite de véhicules dans les tunnels préalablement à l'obtention des permis de conduire pour les poids lourds et les <i>transports collectifs de voyageurs</i>	33
TABLEAU COMPARATIF	35

Sommaire

—

Pages

Sommaire

Pages

MESDAMES, MESSIEURS,

Ce projet de loi marque un changement profond dans la conception même de la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport. La sécurité ne se limite plus au respect de règles tatillonnes, de normes techniques de construction ou de consignes de prévention. C'est en réalité un processus global et systémique, chaque stade du projet ayant une forte implication dans la sécurité de l'ouvrage lors de son exploitation.

C'est pourquoi ce projet de loi définit une méthode et un corps de règles qui permettent de vérifier aux étapes clefs de la vie des ouvrages ou des infrastructures de transport présentant des risques particuliers, que l'ensemble des caractéristiques de ces ouvrages aboutit à un niveau optimal de sécurité. Il prévoit aussi des contrôles périodiques pour évaluer l'état d'entretien des ouvrages et systèmes de transport, « la maintenance » étant souvent négligée au profit des investissements et pouvant générer des risques pour les usagers.

Longtemps, un grand décalage a existé entre le contrôle technique des véhicules où de nombreuses règles encadraient la vérification de l'innocuité des véhicules et la sécurité des infrastructures dont aucun texte législatif, ni réglementaire ne fixait les procédures de sécurité. Seules les normes professionnelles des travaux publics, ainsi que la mobilisation des

Sommaire

Pages

ingénieurs des Ponts et chaussées permettaient de maintenir les infrastructures à un niveau acceptable de sécurité.

L'accident du Mont-Blanc a souligné l'urgence d'une intervention législative pour harmoniser les procédures de contrôle de sécurité entre les différents modes de transport et permettre de moderniser des textes réglementaires anciens sur les remontées mécaniques et les tramways.

Le projet de loi consacre en outre un pouvoir de police à la charge de l'Etat visant à assurer la sécurité des transports et l'organisation des secours.

La nouvelle procédure de contrôle de la sécurité, instituée par le projet, permettra de vérifier en deux temps le respect du souci de la sécurité de la définition d'un projet jusqu'à sa mise en exploitation. Il convient de préciser que les dispositions de ce projet de loi viendront compléter les procédures existantes, notamment celles de l'enquête publique, auxquels sont soumis les travaux d'infrastructure et de systèmes de transport définis par les articles 2 à 8 de ce projet de loi.

Les dossiers préliminaires devront être soumis à la Commission nationale des tunnels afin que les préfets disposent d'avis techniques très étayés pour décider d'autoriser le commencement des travaux. Les deux phases de contrôle – avant commencement des travaux et avant mise en exploitation – seront applicables à tous les modes de transport afin d'unifier la procédure de contrôle et permettre, quel que soit le maître d'ouvrage, d'observer le même niveau de sécurité.

Cette procédure de contrôle de la sécurité visera donc les systèmes de transport public guidés et les remontées mécaniques. Cependant, cette procédure s'appliquera à l'ensemble de ces systèmes de transport, alors qu'elle ne concernera que les ouvrages d'art routiers présentant un risque particulier. Cette procédure est aussi étendue aux ouvrages maritimes portuaires et aux ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure présentant des risques spécifiques.

Le titre II du texte a pour objet de faciliter l'analyse des causes des accidents et incidents de transports terrestres ou maritimes, dans le but d'en tirer rapidement des enseignements et d'éviter ainsi qu'ils se reproduisent. Le projet de loi vise à généraliser, à l'ensemble des modes de transport, les enquêtes techniques après accident qui existent depuis longtemps dans le domaine aérien et depuis 1997 pour le secteur maritime.

Sommaire

Pages

Ce projet de loi consacre l'existence de deux types d'enquêtes : l'enquête technique qui vise à analyser les circonstances et à préconiser rapidement des mesures pour éviter des accidents analogues et l'expertise judiciaire qui, dans le cadre d'une information judiciaire soumise à une procédure très encadrée, a pour objet de déterminer les responsabilités et d'établir si des infractions pénales ont été commises.

Ce texte vise à donner une base légale aux enquêtes techniques, afin que les enquêteurs ne se heurtent pas au secret de l'instruction, ni au secret professionnel pour réaliser leur diagnostic et disposent de toute liberté pour accéder aux lieux des sinistres et aux preuves.

Ces deux types d'enquêtes n'ont pas le même calendrier, l'enquête technique devant aboutir beaucoup plus vite pour faire adopter les mesures préventives efficaces, alors que la procédure inquisitoire et les droits à la défense des personnes mises en cause supposent de la part de la justice des procédures beaucoup plus longues et complexes.

Il faut se féliciter des avancées apportées par ce projet de loi qui permettra à notre pays de disposer d'un véritable système de prévention des accidents et d'analyse des causes des dommages. Ce texte parachève une démarche entreprise depuis quelques années, avec la création du Comité national d'évaluation des tunnels qui a conduit au diagnostic de tous les tunnels d'une longueur de plus de 1 000 mètres, qui a permis la création du Bureau d'enquête accidents (BEA maritime) et du Bureau de la sécurité ferroviaire, ainsi que la mise en œuvre de la politique commune européenne d'harmonisation des conditions de travail des chauffeurs routiers.

Disposer d'outils législatifs et réglementaires modernisés constitue un progrès indéniable pour harmoniser les conditions de sécurité entre les différents modes de transport qui dépendent d'exploitants aux statuts juridiques variés, mais cet encadrement réglementaire ne saurait suffire, à lui seul, à garantir des conditions optimales de sécurité. Une politique ambitieuse de prévention des risques nécessite des moyens appropriés et un effort soutenu d'investissement dans la maintenance des systèmes de transport devra être poursuivi ces prochaines années pour permettre de mettre en œuvre pleinement cette nouvelle politique de sécurité dans les transports.

Sommaire

Pages

EXAMEN EN COMMISSION

i.— discussion générale

La commission a examiné au cours de sa réunion du 3 octobre 2001, le 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 (n° 2940).

Après la présentation par Mme Odile Saugues, rapporteure du projet de loi, M. André Lajoinie, président, a invité les commissaires à faire part de leurs observations sur ce texte.

M. Patrick Rimbart a estimé que ce projet de loi constituait un grand progrès. Toutefois, il a jugé qu'il ne répondait qu'imparfaitement aux problèmes posés par l'insuffisance du dialogue entre l'Etat et les collectivités locales et déploré l'existence de réglementations parfois contradictoires concernant, par exemple, la circulation sur les voies réservées aux tramways ou aux bus. Il a aussi regretté que les commissions de sécurité aient tendance à imposer des normes sans aucun dialogue. Il s'est interrogé sur les risques de distorsion de doctrine entre commissions de sécurité et sur les possibilités d'appel en cas de litiges sur les décisions de ces commissions.

M. Jean-Marc Nudant a regretté que le code de la route soit largement inappliqué, notamment en ce qui concerne la distance entre véhicules qui devrait être respectée en toutes circonstances et non pas seulement dans les tunnels.

M. Christian Estrosi a noté que le projet de loi définissait une démarche systématique de prévention des risques en matière de transport et il s'en est félicité. Toutefois, il a estimé que le projet conférait au représentant de l'Etat un rôle essentiel dans la procédure de contrôle de la sécurité, ce qui risque d'aboutir à une tutelle accrue de l'Etat sur les collectivités territoriales, alors que les débats actuels montrent la nécessité d'accroître la décentralisation, comme le préconise le rapport Mauroy.

Estimant que les collectivités locales s'étaient dotées de moyens d'étude et d'expertises supérieurs à ceux de l'Etat qui leur permettaient d'agir plus efficacement que le pouvoir central, il a craint que l'intervention

Sommaire

Pages

de ce dernier n'aboutisse à ralentir la réalisation des projets, comme on le constate dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

M. André Lajoinie, président, a estimé que le projet de loi ne constituait pas un retour en arrière, la fixation de règles de sécurité nationales devant relever de l'Etat et que la tutelle de ce dernier sur les collectivités locales resterait limitée et serait, en tout état de cause, soumise au contrôle du juge administratif. Il a souligné que si l'Etat retardait parfois certains projets, c'était plutôt par son manque de diligence pour les financer, et jugé que l'actualité toulousaine montrait la nécessité d'une intervention de l'Etat sur les questions de sécurité.

M. Félix Leyzour a indiqué qu'il partageait les interrogations émises par M. Christian Estrosi mais que l'article 2 du projet de loi répondait à ses préoccupations puisque les dispositions relatives à la sécurité des ouvrages autoroutiers ne concernent que ceux dont l'exploitation présente des risques particuliers, un décret en Conseil d'Etat devant préciser les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ces dispositions.

Mme Jacqueline Lazard a remarqué qu'aux termes de l'article 10 du projet de loi, le ministre chargé des transports « peut » décider une enquête technique à la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre. Or, il semblerait qu'aujourd'hui le bureau « enquêtes accidents maritimes » soit obligatoirement saisi en cas d'événement de mer.

En réponse aux intervenants, Mme Odile Saugues, rapporteure, a souligné que les commissions de sécurité permettaient d'associer les collectivités locales dès l'origine des projets.

S'agissant du non respect de la distance entre les véhicules, elle a indiqué qu'un amendement visait à ériger cette infraction en délit.

Tout en se déclarant attachée au principe de libre administration des collectivités locales, elle a estimé que la sécurité des infrastructures devait relever de la responsabilité de l'Etat afin d'éviter des inégalités de traitement. Soulignant qu'en cas de catastrophe, les collectivités se tournent vers l'Etat, elle a jugé qu'il était normal que celui-ci exerce un rôle de vigie.

Répondant à Mme Jacqueline Lazard, elle a rappelé

que la saisine du Bureau enquêtes accidents maritimes nécessitait une décision du ministre chargé des transports.

Sommaire

—

Pages

Puis, la commission est passée à l'examen des articles.

Sommaire

Pages

ii.— EXAMEN DES ARTICLES

titre Ier

sécurité des infrastructures et des systèmes de transport

Article 1er

(article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982)

Renforcement des prérogatives de l'État

dans la politique de sécurité des transports

Cet article modifie l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) et définit de nouvelles compétences pour l'Etat dans sa définition de la politique des transports.

Le texte prévoit ainsi que l'Etat veille « à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi ». Même si la rédaction n'est pas très précise, il ne fait pas de doute que cette nouvelle compétence vise à permettre une harmonisation des conditions de travail et d'emploi au sein du même mode de transport. En effet, le problème le plus urgent est de permettre des conditions de concurrence équitable entre les différentes entreprises d'un même secteur comme par exemple les transporteurs routiers qui souffrent d'une sorte de dumping social, certaines sociétés embauchant du personnel en dessous du tarif professionnel. Même si de premiers progrès ont été faits au sein de l'Union européenne avec la procédure de l'attestation du conducteur, le projet de directive sur la formation obligatoire des conducteurs et la modification du règlement sur les temps de conduite, il n'en demeure pas moins que les transports par poids lourds sont encore marqués par de graves distorsions de concurrence.

La question de l'harmonisation des conditions de travail entre différents modes de transport est une question encore plus complexe car les spécificités d'exploitation de chaque type de transport sont très fortes. Longtemps, le transport routier par poids lourds est apparu privilégié en raison de contraintes moins fortes pour le statut du personnel employé. Si le Gouvernement entend poursuivre sa politique de rééquilibrage en faveur du fret et du transport ferroviaire, il semble essentiel que l'Etat dispose d'outils adaptés pour encourager cette harmonisation sociale. Tel n'est pas l'objet du

Sommaire

Pages

projet de loi, mais l'objectif d'une harmonisation entre les modes de transports devra être poursuivi dans les prochaines années, pour parvenir à un véritable rééquilibrage entre les modes de transports.

Cet article dispose aussi que l'Etat définit les règles de sécurité et d'organisation des secours. Longtemps, les règles de sécurité ont résulté de pratiques professionnelles et n'avaient pas de fondement juridique précis. De plus, la définition de cette compétence dans une loi permettra à l'Etat, si besoin est, de limiter l'exercice de certaines libertés publiques au cas où la sécurité dans certains déplacements semblerait menacée. Les préfets pourront, par ce pouvoir de police, se substituer aux autorités des collectivités locales qui n'ont pas adopté les mesures de sécurité nécessaires lorsqu'elles exploitent un système de transport.

Le contentieux de ces décisions relèvera du recours pour excès de pouvoir avec un contrôle minimum exercé par le juge, les préfets disposant de toute latitude pour déterminer l'opportunité des mesures restrictives qu'ils imposent aux collectivités locales.

Il convient de souligner que, s'il revient à l'Etat de définir des normes de sécurité et d'élaborer des plans pour l'organisation des secours, il n'est pas chargé de procéder lui-même à la mise en œuvre de cette politique de sécurité. Les règles de compétence pour l'organisation interne des services de secours et d'incendie ou des SAMU restent donc inchangées en l'absence de nouvelle réglementation sur les services de secours. La loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile et son décret d'application n° 88-622 du 6 mai 1988 relatif aux plans d'urgence continueront donc à s'appliquer.

La rapporteure a proposé un amendement précisant qu'un décret en Conseil d'Etat définira, pour les ouvrages présentant des risques particuliers, les moyens mobiles de premier secours de lutte contre l'incendie et de transport sanitaire que l'exploitant doit avoir à disposition en cas de sinistre, pour *les faire intervenir en l'attente des véhicules des pompiers et de la sécurité civile. La commission a adopté cet amendement (amendement n° 1).*

La commission a ensuite adopté cet article ainsi modifié.

Article 2

(article L. 118-1 à L. 118-4 du code de la voirie routière)

Sommaire

Pages

Instauration d'une procédure de contrôle de la sécurité

des ouvrages du réseau routier présentant des risques particuliers

Cet article crée une procédure de prévention des risques pour assurer une sécurité optimale aux ouvrages du réseau routier présentant une dangerosité particulière et introduit un chapitre nouveau comportant quatre articles au titre 1er du code de la voirie routière.

Le texte ne précise pas ce que sont les ouvrages d'art présentant des risques particuliers mais, d'après les informations communiquées par le ministère de l'équipement, il s'agirait essentiellement des tunnels.

Cet article définit donc, quel que soit le gestionnaire des ouvrages, une démarche systématique de contrôle de la sécurité, de la conception à la mise en service et pendant toute la durée de l'exploitation. Cette procédure comporte deux phases essentielles : avant le début des travaux, le préfet doit donner son avis sur le dossier descriptif de sécurité – cette formalité est un préalable indispensable pour le démarrage du chantier ; avant la mise en service, il doit autoriser le début d'exploitation de l'ouvrage.

Il convient de souligner que jusqu'à présent aucun texte législatif ni même réglementaire n'imposait des normes de sécurité dans la construction d'ouvrages d'art.

Seule une circulaire n° 81-109 du 29 décembre 1981 traitait de cette question. Cette circulaire se bornait à fixer des normes pour la résistance au feu des matériaux de construction ou pour la fréquence des dispositifs d'évacuation des usagers. Aucune analyse méthodologique n'était proposée pour inclure les préoccupations de sécurité dans le processus de construction et d'entretien des tunnels.

En introduction, cette circulaire soulignait seulement que « les problèmes de sécurité doivent être examinés dans leur ensemble avant d'arrêter les caractéristiques techniques d'un tunnel ». Elle renvoyait d'ailleurs aux documents spécialisés réalisés par le Centre d'études des tunnels (CETU) et notamment le « dossier pilote des tunnels » réalisé par cet organisme.

La commission de sécurité départementale était chargée du contrôle des dispositifs de prévention des risques mais ne disposait d'aucune méthodologie pour mettre en œuvre cette politique de sécurité.

Sommaire

Pages

La préoccupation de sécurité relevait donc de la seule déontologie des professionnels des travaux publics, certains contrats de concession contenant des spécifications particulières. Suite à l'accident du tunnel du Mont Blanc, le ministre des transports a souhaité mieux connaître l'état d'entretien des tunnels français. Il a donc créé un comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers, constitué en mai 1999, dont le secrétariat est assuré par le Centre d'études des tunnels (CETU), organisme d'étude spécialisé du ministère de l'équipement et dont la mission est de procéder à l'inspection de tous les ouvrages d'art.

Le travail d'audit du CETU a tout d'abord conduit à limiter l'accès des tunnels les plus vétustes comme celui du Chat ou de Sainte-Marie les Mines et de les interdire aux poids lourds. Le Comité d'évaluation des tunnels a par ailleurs mis au point un programme de modernisation des tunnels pour une période quinquennale avec des financements spécifiques.

Ces nouvelles orientations ont été formalisées dans une circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000 qui prévoit la vérification de tout le tunnel dans un délai de trois ans pour les tunnels dont la longueur est comprise entre 300 et 1 000 mètres. Le préfet, sur la base de l'avis du Comité d'évaluation, devra décider des mesures d'exploitation adaptées au niveau de sécurité du tunnel. Pour les ouvrages d'art de plus de 1 000 mètres, le Comité devra être saisi des mesures d'amélioration de la sécurité décidées et contrôlées régulièrement.

Des exercices de sécurité sont devenus obligatoires une fois par an pour les tunnels de plus de 1 000 mètres.

Cette circulaire prévoit en outre que, pour les tunnels en construction, le maître d'ouvrage devra présenter un dossier de sécurité comportant une étude spécifique des dangers, qui devra être constitué dès le commencement des travaux, soumis au Comité d'évaluation et qui fera l'objet d'une décision préfectorale.

Le Comité d'évaluation devra aussi être saisi de toute décision modifiant profondément les conditions d'exploitation du tunnel, le Comité étant ainsi chargé du suivi de la sécurité des tunnels.

Il convient en effet de rappeler que la Cour des comptes, dans son rapport de l'an 2000, avait souligné la gravité des lacunes de l'entretien du réseau routier national, la priorité étant donnée aux investissements plutôt qu'à la maintenance du patrimoine et le niveau des dépenses nécessaires à

Sommaire

Pages

l'entretien étant largement sous évalué. Ce rapport soulignait que « la gestion des tunnels pose aussi de réelles difficultés aux services déconcentrés. » et ajoutait que « la politique d'entretien des ouvrages d'art, notamment des ponts, ne semble pas à la hauteur des enjeux. Au plan national, les dotations ne couvraient que 35 % des besoins en 1997 » (page 618 du rapport).

Le projet de loi devrait pallier certaines insuffisances de l'entretien du réseau routier national et devrait permettre d'intégrer, dès l'amont des projets, les préoccupations de sécurité.

Le projet de loi prévoit en effet, en créant un article L. 118-1 du code de la voirie routière, que les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage devront faire l'objet, avant tout commencement des travaux, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité, établi par un expert ou un organisme qualifié agréé.

Cet article donne une base légale à la circulaire précitée du 25 août 2000 qui prévoit que, lors de tout projet d'ouvrage, le maître d'ouvrage a l'obligation de transmettre au préfet un dossier de sécurité présentant les mesures de prévention et de sauvegarde pour assurer la sécurité des personnes pendant la construction et l'exploitation de l'ouvrage. Le préfet rend un avis sur ce dossier, après avoir consulté le Comité d'évaluation, cette décision étant indispensable pour autoriser le commencement du chantier.

La rédaction du texte crée une certaine ambiguïté sur la nature de l'avis donné par le représentant de l'Etat. Juridiquement, il ne s'agit pas d'une décision, mais ce simple avis, s'il émet des réserves sur le dossier de sécurité, crée un risque pour le maître d'ouvrage, qui a de fortes chances de se voir opposer un refus lors de la mise en exploitation de l'ouvrage s'il n'a pas tenu compte des observations faites par le représentant de l'Etat dans son avis préalable au démarrage des travaux.

Comme il a déjà été indiqué, le texte ne fait pas mention des catégories d'ouvrages d'art visés par cette procédure et prévoit, au quatrième alinéa de l'article L. 118-2 du code précité, qu'un décret définira quels seront les ouvrages concernés.

Il semble regrettable que le texte du projet de loi ne définisse pas certains critères permettant d'identifier les facteurs de risque permettant de connaître, dès le vote de la loi, quels sont les paramètres essentiels pour évaluer la dangerosité d'un ouvrage d'art.

Sommaire

Pages

Renvoyer au seul décret la définition de ces critères présente aussi le risque de vider la politique de sécurité de toute réalité si les critères de sécurité sont assouplis par des textes réglementaires ultérieurs.

Il conviendrait de prévoir au moins une révision périodique de cette liste des ouvrages d'art « à risques » pour permettre une actualisation et un contrôle de l'entretien des ouvrages.

C'est pourquoi la rapporteure a proposé un amendement visant à créer un article L. 118-5 dans le code de la voirie routière et précisant que les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont constitués par les ouvrages d'une longueur de plus de 300 mètre *ainsi que* par d'autres ouvrages dont les critères sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

La commission a adopté cet amendement (amendement n° 4) puis deux autres amendements de conséquence (amendements nos 2 et 3).

Votre rapporteure souhaite également permettre à des tiers de disposer du droit de faire inscrire un ouvrage sur la liste des ouvrages à risques. La définition des associations susceptibles de disposer d'un tel pouvoir est une question délicate car il faut éviter que tous les ouvrages d'art fassent l'objet de demandes de classement injustifiées et c'est pour cette raison que la définition par la loi de critères objectifs de dangerosité (longueur, ancienneté, environnement accidenté, zones d'activité sismique...) est un point essentiel pour éviter des demandes intempestives motivées seulement par la volonté de réduire la circulation dans certains tunnels.

Ce droit de recours doit donc être réservé à des associations dont l'objet est lié aux transports ou au respect de l'environnement.

A quoi servirait un projet de loi qui renforce les garanties de sécurité mais qui laisserait au pouvoir exécutif toute latitude pour définir concrètement l'étendue de cette politique de sécurité. Actuellement les exigences de transparence sont telles que les acteurs de la société civile dûment informés par les services techniques de l'Etat ou des collectivités locales doivent disposer d'un droit de regard sur la définition des ouvrages à risques.

C'est pourquoi la rapporteure a proposé un amendement visant à créer un

Sommaire

Pages

article L. 118-6 dans le code de la voirie routière aux termes duquel les associations de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et les associations représentatives des usagers des transports peuvent demander à ce qu'un ouvrage d'art soit classé dès lors qu'il présente des risques particuliers. Cette proposition d'amendement a suscité une discussion lors de l'examen en commission.

M. Jean-Marc Nudant a fait valoir qu'il était fréquent que des projets d'ouvrages pilotés par des collectivités locales soient mis en cause par des associations de protection de la nature, certains projets pouvant ainsi voir leur réalisation retardée de près de quarante ans. A titre personnel, il s'est donc déclaré défavorable à cet amendement.

M. Claude Gatignol a déclaré partager le point de vue de M. Jean-Marc Nudant et a souligné que certaines actions en justice, menées par ces associations, relevaient parfois de l'obstruction, notamment s'agissant d'ouvrages routiers qui sont pourtant d'intérêt majeur. Il faut donc éviter de donner tout pouvoir à ces associations, dont certaines peuvent être qualifiées d'irresponsables, afin de limiter les procédures abusives. Mme Odile Saugues, rapporteure, a condamné l'emploi du terme « irresponsables » et a indiqué que l'amendement visait des associations reconnues car agréées. Elle a en outre estimé que le projet permettait une concertation en amont susceptible d'éviter de nombreux contentieux en aval. Après que M. André Lajoinie, président, eut estimé que l'amendement ne donnait pas tout pouvoir aux associations concernées, M. Jean-Michel Marchand a estimé qu'il répondait au contraire à un besoin, en évitant des pertes de temps considérables. En effet, il permet aux collectivités locales de s'adresser à des interlocuteurs reconnus et non à des associations de circonstance (amendement n° 5).

La commission a adopté cet amendement.

L'article L. 118-2 subordonne la mise en service des ouvrages à une autorisation du représentant de l'Etat qui apprécie souverainement si les conditions de sécurité sont acceptables. Il prend sa décision après l'avis d'une commission administrative où sont représentées les collectivités locales. Le préfet peut autoriser l'exploitation, mais avec des conditions restrictives si les conditions de sécurité ne paraissent pas optimales.

L'article L. 118-3 précise que des décrets peuvent fixer des normes techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables aux ouvrages présentant des risques particuliers. Il convient de rappeler que, jusqu'à présent, ces normes n'avaient pas de base réglementaire et n'étaient que des pratiques professionnelles.

Sommaire

Pages

L'article 2 crée enfin un article L. 118-4 au code de la voirie routière rappelant que les dispositions de cet article ne sont pas applicables aux ouvrages dont la construction et l'exploitation sont déterminées par des conventions internationales comme c'est le cas par exemple pour le tunnel du Mont Blanc. En effet, dans le cas des tunnels transfrontaliers, tous les aspects concrets de la construction et de l'exploitation du tunnel relèvent de la négociation et sont consignés dans une convention internationale.

Il convient cependant de préciser que pour le tunnel du Mont-Blanc, le comité intergouvernemental, qui gère l'ouvrage, a décidé de soumettre ce tunnel aux *normes posées* par la circulaire d'août 2000 qui sont plus contraignantes.

Puis, elle a adopté cet article ainsi modifié.

Article 3

(article 15-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982)

Extension de la procédure de contrôle de la sécurité
aux systèmes de transports publics guidés

Cet article modifie la loi d'orientation sur les transports intérieurs, en créant un article 15-1 à ce texte qui encadre la réalisation et l'exploitation de système de transports publics guidés. L'expression « transports guidés » vise les tramways et autres systèmes d'aérotrain, c'est-à-dire des véhicules circulant sur un site propre avec un système de guidage des voitures par des rails ou réseau de balisage vertical comme pour les trolleys.

La procédure de contrôle de la sécurité est similaire à celle prévue pour les ouvrages d'art mais, à la différence des ouvrages d'art qui ne sont pas tous concernés, cette procédure s'applique à tous les systèmes de transports guidés qui comportent deux étapes de contrôle.

Le texte établit une distinction entre les systèmes nouvellement créés et ceux déjà existants.

La réalisation d'un réseau de transports guidés ou sa modification substantielle ne peuvent être entreprises sans la décision administrative, délivrée par l'Etat, d'approbation d'un dossier préliminaire de sécurité.

Sommaire

Pages

La mise en exploitation est subordonnée à une autorisation sur la base d'un dossier de sécurité décrivant les modalités de l'exploitation et les procédures de sécurité applicables en cas d'incident. Cette décision d'autorisation vaut approbation du règlement de sécurité d'exploitation.

L'Etat peut assortir son autorisation de conditions restrictives.

Le transport ferroviaire n'est pas concerné au premier chef par les transports guidés mais le texte emploie l'expression « système de transport public guidé ou ferroviaire » pour permettre de comprendre les systèmes de tramways qui empruntent à la sortie des villes le réseau SNCF. De plus, il convient de rappeler que le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité ferroviaire est un texte qui anticipe, en quelque sorte, ce projet de loi car il applique déjà une démarche analogue de sécurité pour les grandes lignes.

Pour les systèmes déjà en service, l'autorité compétente représentant l'Etat peut prescrire un audit de contrôle ou des mesures restrictives d'exploitation, voire même l'interdiction de fonctionnement.

Le texte prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat devra préciser les systèmes soumis à cette procédure et la manière dont les collectivités locales seront représentées au sein de la commission administrative qui sera chargée d'instruire les dossiers de sécurité et de donner un avis au préfet.

Il est regrettable que le texte ne définisse pas comment seront organisés les services chargés de l'instruction des dossiers de sécurité. Actuellement les services extérieurs du ministère de l'équipement et des transports ne disposent pas de structures spécifiques pour procéder à ce type de veille technique. La question de la fiabilité des réseaux de transports guidés apparaît comme complexe car de multiples paramètres déterminent la sécurité d'un système de transport : résistance au feu des matériaux, système d'alerte au sein du réseau, fiabilité de la maintenance... Il convient de se demander si les services extérieurs de l'Etat possèdent la compétence technique pour procéder à ces contrôles mais il paraît tout aussi problématique de confier à des tiers comme par exemple des sociétés exploitant des réseaux de métro ou la SNCF ou encore des bureaux de contrôle tel VERITAS ou APAVE la mission de contrôler le respect des procédures de sécurité.

Le ministère a d'ailleurs décidé de créer récemment par le décret n°

Sommaire

Pages

2001-714 du 31 juillet 2001 un service technique des remontées mécaniques et des transports guidés.

Ce service sera chargé d'assurer une fonction d'observatoire des installations de remontées mécaniques et de transports guidés et d'instruire les données de sécurité. Il aura aussi pour mission d'exercer un rôle d'assistance et de conseil auprès des exploitants, de former des personnels du ministère des transports pour créer une compétence dans ces techniques.

De création très récente, ces services n'ont pas encore été mis en place véritablement et il est évident que le décret d'application de cet article de la loi devra aussi définir les modalités d'intervention de ces services techniques et la coordination nécessaire avec les commissions administratives de sécurité.

Les textes d'application de cet article devront aussi indiquer clairement quels sont les textes réglementaires abrogés par ce nouveau dispositif. En effet les transports guidés sont encore partiellement régis par des textes réglementaires très anciens tels que les décrets n° 42-730 du 22 mars 1942 et n° 52-1263 du 17 novembre 1952 qui sont largement inadaptés à la réalité des transports guidés d'aujourd'hui. Il est donc à souhaiter que la promulgation de cette loi soit l'occasion de clarifier les textes réglementaires applicables aux transports guidés et que des textes spécifiques à ce type de transport soit élaborés, l'assimilation avec les chemins de fer d'intérêt local n'étant plus pertinente.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 4

(article 44 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985)

Harmonisation de la réglementation applicable aux systèmes
de remontées mécaniques

Cet article vise à créer un seul cadre juridique pour les remontées mécaniques et les funiculaires qui y sont assimilés. Auparavant les systèmes de remontées mécaniques non compris dans un périmètre de transport urbain étaient soumis à une réglementation plus souple que ceux qui y étaient intégrés.

Cet article vise donc à harmoniser les conditions de fonctionnement des remontées mécaniques qui, selon les articles 48 et 50 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la

Sommaire

Pages

protection de la montagne, sont soumis au contrôle technique et de sécurité de l'Etat, les frais afférents à ce contrôle étant mis à la charge des exploitants (décret n° 87-815 du 5 octobre 1987 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques).

La loi montagne précitée introduisait la distinction entre deux types de remontées mécaniques :

– celles situées dans un périmètre de transport urbain et assurant un transport régulier de personnes qui ne soient pas uniquement touristique ou sportif, pour lesquelles elles renvoient aux dispositions de la LOTI ;

– les autres remontées mécaniques (celles des stations de sport d'hiver) pour lesquelles la loi précise les conditions d'organisation par les communes et institue une procédure d'autorisation spécifique.

Or, en Ile-de-France, il n'existe pas de périmètre de transport urbain, ce qui conduisait à appliquer aux remontées mécaniques assurant un transport urbain de personnes (funiculaire par exemple), les dispositions législatives et réglementaires prévues pour les stations de sport d'hiver, ce qui n'a jamais été l'intention du législateur. L'article 4 a donc vocation à lever cette incohérence, en supprimant à l'article 44 de la loi précitée le *mbre de phrase* « situées dans un périmètre de transports urbains ».

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 5

(article L. 445-1 et L. 445-4 du code de l'urbanisme)

Application aux remontées mécaniques

de la procédure de contrôle de la sécurité

Cet article modifie les articles L. 445-1 et L. 445-4 du code de l'urbanisme.

L'article L. 445-1 traite des remontées mécaniques dans le cadre des modes particuliers d'utilisation du sol.

Il convient de rappeler que c'est la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection la montagne qui régit les remontées mécaniques, dans son article 43, elle en donne la définition suivante : « tous les appareils de transports publics de personnes par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère,

Sommaire

Pages

par téléphérique, par téléskis ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs ».

Cette loi prévoit que les remontées mécaniques sont soumises à autorisation avant l'exécution des travaux et avant la mise en exploitation.

Cette autorisation est délivrée par l'autorité compétente en matière de permis de construire, après avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, au titre de la sécurité des installations et aménagements concernés par l'appareil.

Le décret n° 87-815 du 5 octobre 1987, pris en application de la loi précitée, relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques contient de nombreuses dispositions pour prévenir les accidents sur les parties les plus fragiles de ces appareils. L'article 5 notamment porte sur le contrôle de la conception et l'exécution des fondations, ancrages, superstructures des remontées mécaniques. Ce contrôle est effectué par un contrôleur technique agréé choisi par le maître d'ouvrage comme le prévoit la loi n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction. Le présent projet de loi ne comporte pas de grandes modifications de la procédure d'autorisation mais précise que toute modification substantielle doit aussi faire l'objet d'une autorisation.

Il prévoit par ailleurs de combiner le dispositif d'autorisation des remontées mécaniques avec celui défini à l'article 2 concernant les tunnels à risques, au cas où la remontée mécanique emprunte un tunnel. Dans ce cas, les travaux doivent être précédés par la constitution d'un dossier descriptif accompagné de l'avis sur la sécurité émis par un expert ou organisme qualifié agréé.

L'article 5 modifie par ailleurs l'article L. 445-4 du code de l'environnement et renvoie au décret le soin de préciser que les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat, préalable à l'autorisation, ne peut être délivré qu'après consultation d'une *commission administrative assurant notamment* la représentation des collectivités territoriales.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 6

(article 155-1 du code des ports maritimes)

Sommaire

Pages

Contrôle de la sécurité sur les ouvrages maritimes portuaires
présentant des risques particuliers

L'article 6 modifie le code des ports maritimes et crée un chapitre II dans le livre 1er intitulé : « sécurité des ouvrages maritimes portuaires ».

L'article L. 155-1 du code précité organise une procédure de contrôle de la sécurité similaire à celle prévue pour les ouvrages d'art qui concerne les travaux de réalisation ou de modification des ouvrages d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers.

Les ouvrages d'art portuaires concernés devraient être les ponts mobiles et les écluses. En revanche, les superstructures portuaires ne relèvent pas de cette procédure car ces instruments de levage sont réglementés de manière spécifique.

Le dispositif proposé comporte plusieurs étapes :

– avant le commencement des travaux, un dossier descriptif des travaux accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou organisme agréé doit être soumis au représentant de l'Etat ;

– les travaux ne peuvent débuter sans la notification de l'avis du représentant de l'Etat ou à l'expiration d'un délai de quatre mois après l'envoi de ce dossier ;

– la mise en service des ouvrages est, elle aussi, subordonnée à autorisation.

L'autorisation est donnée par l'Etat, après avis d'une commission administrative où sont représentées les collectivités locales. Cette autorisation peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

De même, le représentant de l'Etat peut, alors même que les ouvrages sont exploités, faire procéder à un diagnostic de sécurité ou prescrire des mesures restrictives d'utilisation.

Dans la logique de l'article 2, le texte prévoit qu'un décret aura pour objet de définir les catégories d'ouvrages concernées par cette procédure de contrôle de la sécurité.

Sommaire

Pages

Il convient de souligner que cet article unifie le régime juridique de l'ensemble des ouvrages portuaires quel que soit le statut juridique du port concerné.

Il est nécessaire de rappeler que la législation actuelle encadre strictement les travaux portuaires. Même si ces travaux sont dispensés de permis de construire, notamment ceux portant sur les infrastructures portuaires, ils doivent être soumis à la commission nautique (art. L. 422-1 du code de l'urbanisme et art. 1er du décret n° 86-606 du 13 mars 1986). De plus, l'autorité portuaire doit aussi consulter le conseil portuaire en application des articles R. 142-2 et R. 623-2 du code des ports maritimes.

Les travaux importants comme, par exemple, la création d'un port de plaisance ou la création d'un nouveau chenal d'accès au port existant (décret n° 85-453 du 23 avril 1985), doivent être précédés d'une enquête publique.

A l'heure actuelle, les procédures applicables varient selon la catégorie de port concerné. Les travaux dans les ports autonomes doivent être autorisés par le conseil d'administration, puis faire l'objet d'une décision du ministre des transports. Les travaux concernant les ports d'intérêt national, doivent recevoir une autorisation ministérielle ; quant aux ports départementaux et communaux, il revient à l'organe délibérant de la collectivité locale de prendre la décision.

Même si les préoccupations de sécurité n'étaient certainement pas absentes du travail d'instruction des projets soumis aux commissions nautiques ou aux conseils d'administration des ports, le projet de loi permet d'harmoniser la procédure à suivre, quelle que soit la catégorie de port concerné.

Pour ce qui concerne l'entretien des infrastructures, il convient de rappeler qu'elles bénéficient d'une protection particulière car elles sont des éléments indispensables au bon fonctionnement du service public portuaire.

A ce titre, les officiers du port ont pour mission de prendre toutes mesures pour faire cesser les dommages causés au domaine public portuaire (art. R. 311-7 du code des ports maritimes). C'est donc à l'autorité portuaire de veiller au bon entretien des infrastructures et de prévoir les travaux nécessaires pour la sécurité des installations. En cas d'inaction ou de défaut d'entretien, l'autorité portuaire peut voir sa responsabilité engagée dans le cadre de la législation sur la responsabilité pour dommages de travaux publics.

Sommaire

Pages

Les autorités portuaires ont donc des responsabilités complexes en matière d'entretien des infrastructures et de police de circulation au sein des installations portuaires, la sauvegarde des infrastructures ne devant pas causer de trop grandes restrictions à la circulation des navires.

Cet article 6 ne modifiera donc pas fondamentalement la gestion des ports mais permettra de formaliser, dans une procédure précise, les préoccupations de sécurité concernant la réalisation ou *la modification substantielle des infrastructures* présentant des risques particuliers.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 7

(article 30 du code du domaine public fluvial et du code de la navigation intérieure)

Application de la procédure de contrôle de la sécurité pour les travaux

sur les ouvrages du domaine fluvial, présentant des risques particuliers

L'article 7 crée un article 30 dans le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure qui comporte des dispositions similaires à l'article 6 pour le domaine maritime.

Cet article prévoit donc que les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure, dont l'exploitation présente des risques particuliers, feront l'objet avant tout commencement d'un rapport de sécurité établi par un expert ou un organisme agréé et soumis pour décision aux représentants de l'Etat. Les travaux ne pourront commencer avant la réception de la décision du représentant de l'Etat ou avant quatre mois après l'envoi de ce dossier au cas où l'administration garderait le silence.

Les ouvrages d'art fluviaux concernés devraient être les écluses et les barrages.

La mise en service des ouvrages est aussi soumise à une autorisation délivrée par l'Etat, après avis d'une commission administrative où siègent des représentants des collectivités locales. Cette autorisation peut être assortie de conditions restrictives d'exploitation.

Sommaire

Pages

Les ouvrages d'art devront être en outre périodiquement contrôlés par des professionnels qualifiés et agréés. En dehors de ces contrôles réguliers, l'autorité compétente de l'Etat peut, s'il elle l'estime nécessaire, faire procéder à des audits de sécurité et décider ultérieurement de mesures limitant l'exploitation de l'ouvrage.

Comme pour les autres types d'ouvrages, le texte prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat définira les catégories d'ouvrages fluviaux concernés par cette procédure.

Il convient de souligner que cette réforme fait partie d'une démarche plus globale concernant la navigation intérieure, qui a conduit le ministre des transports à confier à MM. Paul Pierron et Jean-Yves Hamon une étude sur les missions de sécurité de l'Etat pour la navigation intérieure. Ces deux experts ont proposé un certain nombre de préconisations, notamment la création d'une expertise technique en matière de sécurité au niveau de l'administration centrale et la création, dans les services de navigation, de bureaux de sécurité chargés de l'instruction des permis de navigation des bateaux.

La police de navigation intérieure devrait par ailleurs être profondément remaniée car les textes réglementaires en vigueur sont très anciens. Une réflexion est engagée pour réorganiser les *moyens* et les *procédures de police* fluviale qui sont aujourd'hui largement inadaptés.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 8

(article 46-1 de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987)

Extension de la procédure de contrôle de la sécurité aux systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles

Cet article modifie la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile et à la prévention des risques majeurs en créant un article 46-1 qui applique aux systèmes de transport intégrant des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et présentant des risques particuliers, une procédure analogue à celle instituée par les articles précédents à d'autres types d'ouvrage. Comme pour les

Sommaire

Pages

autres systèmes de transport, toute construction nouvelle ou modification substantielle doit être autorisée avant le début des travaux. Le maître d'ouvrage doit adresser au représentant de l'Etat un dossier descriptif avec un rapport de sécurité établi par un expert qualifié et agréé. Le commencement des travaux est subordonné à la réception de la décision du représentant de l'Etat.

Cet article permettra de disposer d'un cadre juridique pour réglementer des moyens de transport utilisant des technologies nouvelles. On peut citer l'exemple des tramways guidés par procédé optique qui ne correspondent plus à la définition classique du tramway, où le véhicule dépend mécaniquement de l'infrastructure. Les plate-forme multimodales ont été intégrées dans cet article car elles correspondent à des installations à risques, en raison de la grande densité des réseaux de transport qui s'y croisent.

La mise en service est aussi soumise à autorisation par l'Etat qui doit, au préalable, entendre la commission administrative assurant la représentation des collectivités locales.

Ces ouvrages doivent aussi faire l'objet d'une vérification périodique par un expert agréé.

Un décret en Conseil d'Etat doit définir les catégories de systèmes auxquels s'appliquent les dispositions de l'article 8. Cet article fait figure, en quelque sorte, de « filet de sécurité » pour pouvoir contrôler les systèmes *et infrastructures de transports innovants* dont on maîtrise mal les risques potentiels.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 9

Modalités d'application de la procédure de contrôle de sécurité

pour les systèmes et infrastructures de transport en cours de réalisation

Cet article crée des sujétions nouvelles pour la construction d'ouvrages d'art et de systèmes de transport présentant des risques particuliers. Il convient donc de préciser clairement quels seront les ouvrages et systèmes concernés par cette nouvelle procédure qui

Sommaire

Pages

risque de renchérir le coût des investissements immobiliers. C'est pourquoi il a paru indispensable de prévoir qu'un décret en Conseil d'Etat déterminerait les conditions d'application pour les articles 2 à 7 pour les projets déjà en cours de réalisation ou achevés mais non encore mis en service.

Ce texte paraît trop imprécis et votre rapporteure vous propose un amendement (amendement n° 6), que la commission a adopté, indiquant que cette procédure de contrôle de sécurité s'applique 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'État, même s'il a déjà fait connaître son avis sur le rapport de sécurité. En effet, la connaissance de nouveaux risques justifie l'application de mesures appropriées pour atteindre un niveau de sécurité acceptable même si ces nouvelles mesures peuvent entraîner une certaine perturbation dans la réalisation des travaux.

Cet article a en effet une grande importance pour la sécurité juridique et l'équilibre financier des *projets immobiliers en cours de réalisation* et **il doit donc être le plus précis possible.**

Puis, elle a adopté cet article ainsi modifié.

Sommaire

Pages

titre ii

enquêtes techniques après évènement de mer,

accident ou incident de transport terrestre

Article 10

Création de la procédure d'enquête technique après accident

Cet article crée une procédure à l'initiative du ministre des transports, pour déterminer les causes d'un incident ou accident de transport terrestre ou de transport maritime dans le but de tirer rapidement des enseignements pour éviter la reproduction de tels accidents ou incidents.

Ce dispositif vise à généraliser une procédure qui a fait largement ses preuves dans le domaine aérien puisqu'elle existe depuis 1947 et qu'elle a fait l'objet de l'annexe 13 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Ce type d'enquête technique a ensuite été étendu au transport maritime par un décret n° 81-63 du 20 janvier 1981 qui créait les commissions d'enquête technique et administrative sur les accidents et incidents de navire. Par la suite, la résolution de l'organisation maritime internationale OMI du 27 novembre 1997 relative au « code pour la conduite des enquêtes après accident ou incident de mer » a formalisé et a permis une harmonisation internationale de ce type d'enquête.

Après avoir fonctionné au sein de l'Inspection générale des services des affaires maritimes, un arrêté du 16 décembre 1997 a permis de créer un Bureau enquête accident (BEA) chargé de superviser l'ensemble des enquêtes techniques et de proposer au ministre des préconisations pour prévenir de nouveaux accidents.

Ce projet de loi donnera donc une base légale à un organisme qui a déjà connu une forte activité depuis trois ans avec la formulation de multiples préconisations pour obtenir, par exemple, de meilleures informations de la part des sociétés de classification en cas d'enquête, pour clarifier les responsabilités en matière de sécurité et combattre la vétusté du matériel naval.

Le dernier mode de transport pour lequel un bureau enquête accident a été décidé est le ferroviaire avec la création en 2000 du Bureau

Sommaire

Pages

de la sécurité ferroviaire qui aura une mission plus large que les deux autres BEA (aérien et maritime), car il veillera à l'évolution de la sécurité, mais sera aussi chargé d'autoriser la mise en service de nouveaux systèmes et délivrera des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires étrangères pour circuler sur le réseau national.

En revanche, il n'existe aucune structure ad hoc pour les accidents des transports routiers ou des transports guidés (métro, tramways, remontées mécaniques, etc.).

Le mécanisme créé par ce projet de loi est donc très proche de celui prévu par les enquêtes aériennes mais il existe cependant une différence importante. Il n'est pas prévu de créer un recueil des événements qui est une sorte de fichier confidentiel où toute personne peut signaler une anomalie ou un accident, la confidentialité de l'émetteur de l'information étant préservée.

Cette procédure n'a pas été jugée transposable notamment pour les transports terrestres, compte tenu du très grand nombre d'accidents de la route qui ne présentent aucun intérêt pour l'étude de l'amélioration de la prévention des risques. Il ne paraissait pas possible de distinguer objectivement les accidents susceptibles de présenter un intérêt pour l'étude des conditions de sécurité de ceux qui ne devraient pas faire l'objet d'un signalement parce qu'ils ne révèlent aucun problème spécifique de sécurité. Il a donc été décidé de ne pas créer de recueil systématique des accidents.

Dans un paragraphe I, le projet de loi délimite clairement l'objet de l'enquête technique qui est de « collecter et d'analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes possibles de l'évènement ou de l'accident » pour, s'il y a lieu, établir ultérieurement des recommandations de sécurité.

Deux procédures coexisteront donc car elles répondent à des objectifs très différents : l'expertise judiciaire cherchera à établir les responsabilités dans la survenue du dommage avec le respect d'une procédure légalement codifiée pour respecter le droit à la défense des personnes mises en cause, tandis que l'enquête technique a un objectif, à très court terme, qui est d'éviter la répétition du même type d'accident, l'essentiel étant donc de déterminer rapidement si des dysfonctionnements graves risquent de conduire à une répétition du dommage.

Dans son paragraphe II, cet article définit le champ d'application des enquêtes pour le domaine maritime, d'une part, et des transports terrestres, d'autre part.

Sommaire

Pages

S'agissant du domaine maritime, les enquêtes peuvent concerner :

- des navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent ;
- des navires battant un autre pavillon si l'accident se produit dans les eaux intérieures ou territoriales françaises ;
- tout événement de mer, si l'accident a coûté la vie à un ressortissant français ou si l'accident a gravement endommagé l'environnement ou le territoire français.

Pour les transports terrestres, fluviaux ou guidés, l'accident doit être survenu sur le territoire national.

Le paragraphe III précise les modalités de l'enquête technique, qui doit être réalisée par un organisme permanent, spécialisé, présentant toute garantie d'indépendance.

Le projet de loi n'aborde pas directement la gestion de l'organisation des compétences des enquêteurs, ni le cadre dans lequel ils interviennent.

En effet, c'est pour sauvegarder une certaine souplesse en matière d'organisation que le texte ne fait pas référence aux différents bureaux enquête accident, dont le statut est différent selon les branches de transport (plus ou moins grande autonomie, personnel propre ou non, financement affecté ou non,...). Le texte précise simplement qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement et de nomination des membres des commissions d'enquête.

En effet, il paraît indispensable qu'une déontologie précise soit prévue pour assurer l'autonomie de ces experts et qu'une grande clarté existe en matière de rétribution de ces interventions.

Lors de l'audition de la direction du BEA aérien, un problème a été signalé concernant le cas où plusieurs enquêteurs doivent collaborer et notamment des enquêteurs étrangers travaillant sur le sol français. Certains de ces enquêteurs se sont vu refuser l'accès à certaines pièces couvertes par le secret de l'instruction du fait de leur nationalité étrangère. Il paraît donc utile de remédier à cet état de fait et de prévoir que le responsable français de l'enquête technique a le pouvoir d'autoriser l'enquêteur étranger à

Sommaire

Pages

accéder à tout type de preuve s'il l'estime justifié, le responsable français de l'enquête étant le mieux à même de déterminer si son homologue a un savoir-faire indispensable pour traiter une preuve particulière.

La commission a examiné un amendement de la rapporteure visant à permettre aux enquêteurs techniques de nationalité étrangère de procéder librement à des investigations sur le sol français. Après que Mme Odile Saugues, rapporteure, eut souligné que jusqu'à présent, l'autorité judiciaire **pouvait refuser** à ces enquêteurs l'accès à certaines preuves, la commission a adopté cet amendement (amendement n° 7).

Puis, elle a adopté cet article ainsi modifié.

Article 11

Liberté d'accès au lieu de l'accident pour les enquêteurs techniques

Cet article permet aux enquêteurs techniques de se faire communiquer tout élément provenant du sinistre ou d'accéder au lieu de l'accident pour constater les dommages.

Le procureur de la République ainsi que l'administrateur des affaires maritimes, s'il y a lieu, sont tenus préalablement informés des modalités de l'intervention des enquêteurs techniques.

Les enquêteurs techniques peuvent prendre des mesures pour préserver les indices.

Cet article est réellement novateur car il met sur un pied d'égalité les enquêteurs techniques et les membres de la police ou des services judiciaires dans la recherche des éléments de preuve.

Jusqu'à présent, les deux enquêtes étaient menées en parallèle mais les enquêteurs techniques rencontraient de multiples difficultés à se faire communiquer des pièces, comme par exemple « les boîtes noires » car les magistrats chargés de l'instruction avaient toute latitude pour décider de l'opportunité d'informer les enquêteurs techniques et transmettaient souvent les éléments avec retard.

Les enquêteurs techniques étaient donc contraints de recourir à des procédés à la limite de la légalité, pour se faire communiquer officieusement certains éléments de l'enquête, ce *qui nuisait* à la pertinence de leur analyse et limitait les préconisations ultérieures.

Sommaire

Pages

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 12

Conditions d'utilisation des dispositifs techniques

d'enregistrement des conditions de transport

Cet article prévoit que les enquêteurs ont accès sans retard à ces enregistrements et qu'ils peuvent procéder à leur exploitation.

Deux cas de figure sont envisagés :

– si une information judiciaire est ouverte et que les appareils enregistreurs ont été saisis par la justice, les enquêteurs prennent copie des enregistrements sous le contrôle d'un officier de police judiciaire ;

– s'il n'y a pas d'enquête judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent utiliser le contenu des enregistrements en présence d'un officier de police judiciaire, garant *de la bonne utilisation des appareils* et du respect de l'intégrité des enregistrements.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 13

Recueil et analyses d'éléments probants par les enquêteurs techniques

en l'absence d'information judiciaire

Cet article vise à encadrer le recueil des preuves par les enquêteurs techniques alors même qu'aucune information judiciaire n'a été ouverte.

Les enquêteurs peuvent donc, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever pour les analyser des éléments matériels (débris d'appareils, mécanismes enregistreurs, etc.) qui peuvent être utiles à la détermination des causes de l'accident.

Les objets ou procédés prélevés sont restitués à la propriétaire, dès lors que leur conservation ne semble plus nécessaire.

Sommaire

Pages

L'article précise enfin que, pour les besoins de l'enquête, certains éléments prélevés sont détériorés ou détruits, leur propriétaire ne peut obtenir aucun dédommagement.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 14

Recueil et analyses d'éléments probants

par les enquêteurs techniques en cas d'information judiciaire

Cet article tente d'organiser les rapports entre les enquêteurs techniques et l'autorité judiciaire, lorsqu'une information judiciaire a été ouverte. Dans un tel cas, les enquêteurs techniques doivent obtenir l'autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction de prélever certains éléments matériels.

De même, ils doivent obtenir l'autorisation de l'autorité judiciaire pour faire subir à ces éléments des traitements ou analyses qui risqueraient de les altérer.

Cet article prévoit un mécanisme d'information réciproque entre autorité judiciaire et enquêteurs techniques. En effet, les enquêteurs techniques sont informés des opérations d'expertise, peuvent y assister et utiliser les constatations faites dans le cadre de leur enquête technique. En revanche, ils ne sont pas liés par les conclusions de ces expertises.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 15

Pouvoirs d'enquête des enquêteurs techniques

Cet article définit les pouvoirs dévolus aux enquêteurs techniques pour mener leur enquête.

Il précise que le secret professionnel ne peut être opposé aux enquêteurs techniques qui disposent de toute liberté pour interroger toute personne

Sommaire

Pages

susceptible d'apporter des informations sur la construction, la certification, l'entretien ou l'exploitation des appareils, la conduite, la préparation des véhicules impliqués dans l'accident.

Ils peuvent aussi demander tout élément d'information pour vérifier l'aptitude professionnelle des conducteurs ou la fiabilité des appareils, des pièces de mécanique, etc. Les informations présentant un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'à des médecins désignés par les enquêteurs pour les assister dans leur expertise. Cette procédure d'information médicale fera d'ailleurs l'objet d'un décret en Conseil d'Etat pour préciser la déontologie à respecter.

Le dernier paragraphe de l'article précise les conditions d'accès des enquêteurs techniques aux informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire. Ces informations et documents ne peuvent être communiqués qu'avec l'accord du procureur de la République. De même, les documents *sous scellés ne peuvent être copiés* que sur autorisation de l'autorité judiciaire.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 16

Copie du rapport d'enquête technique au procureur

Afin d'éclairer l'autorité judiciaire sur les résultats des investigations des enquêteurs techniques, cet article prévoit que, lorsqu'une procédure judiciaire est *engagée*, une copie du *rapport d'enquête* technique est transmise à l'autorité judiciaire.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 17

Obligations des enquêteurs techniques et communication

des résultats de l'enquête

Le paragraphe I de cet article soumet au secret professionnel les enquêteurs techniques et les experts auxquels ils auraient pu faire appel, dans les conditions de droit commun établies par l'article 226-13 du code pénal.

Sommaire

Pages

Néanmoins, le paragraphe II prévoit une dérogation à la règle du secret, en autorisant le responsable de l'enquête technique à transmettre des informations qui seraient utiles pour prévenir la répétition d'accidents similaires.

Cette communication peut être adressée aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux dirigeants des sociétés de construction ou d'entretien des infrastructures aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des moyens de transports ou chargées de former le personnel.

Ces informations peuvent être publiées alors même que l'enquête est encore en cours, l'essentiel étant de prévenir le plus rapidement possible la survenance d'incidents.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 18

Possibilité d'émettre des recommandations

avant la fin de la procédure judiciaire

Cet article reconnaît aux enquêteurs techniques la possibilité d'émettre des recommandations très rapidement après le sinistre s'il apparaît que des mesures doivent être adoptées pour éviter la répétition d'accidents similaires.

Le deuxième paragraphe de l'article précise le contenu et l'objet du rapport établi au terme de l'enquête. Les informations communiquées dans le rapport doivent porter sur les causes et circonstances de l'accident et permettre d'analyser si de nouvelles mesures doivent être décidées pour éviter toute répétition d'accident. Le rapport ne doit comporter aucun nom, ni faire état d'éléments essentiels, quant à la responsabilité des personnes mises en cause. En revanche, les enquêteurs techniques peuvent auditionner toute personne qui a connaissance d'informations directement utiles pour l'établissement des responsabilités de chacune des personnes impliquées dans l'accident, celles-ci étant tenues au secret professionnel.

Cet article marque bien la différence de finalité entre l'enquête technique et

Sommaire

Pages

la procédure judiciaire et reconnaît la totale indépendance des deux enquêtes. En effet, les exigences des deux enquêtes sont très différentes ; c'est ce qui explique que l'enquête technique devrait avoir un rythme beaucoup plus rapide que la procédure judiciaire qui est soumise à une procédure très stricte.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 19

Sanctions encourues en cas d'entrave aux investigations
des enquêteurs techniques

Cet article détaille la liste des sanctions encourues en cas d'obstruction à l'activité des enquêteurs techniques ou en cas de refus de communiquer des documents ou matériels utiles à la manifestation de la vérité.

Les personnes morales peuvent aussi être déclarées responsables dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal pour les infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants, en cas d'entrave au travail des enquêteurs techniques.

Le paragraphe III de l'article détaille les sanctions spécifiques encourues par les personnes morales, comme par exemple la dissolution pour les cas les plus graves, ou l'exclusion des marchés publics, ou encore le placement sous surveillance judiciaire.

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 20

Application des dispositions relatives aux enquêtes
techniques en outre-mer

Ces dispositions seront applicables aux DOM, aux TOM ainsi qu'à Mayotte et à la Nouvelle-Calédonie mais seulement pour les événements de mer.

Le dispositif n'est donc pas *transposé pour* les accidents ferroviaires et de transport routier.

Sommaire

Pages

La commission a adopté cet article sans modification.

Article additionnel après l'article 20

Sanction du non respect des distances de sécurité par les poids lourds

dans les tunnels

La commission a examiné un amendement de la rapporteure précisant que le non respect des distances de sécurité entre deux véhicules ou le non respect de la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes dans les tunnels était constitutif d'un délit.

M. Jean-Marc Nudant a déclaré approuver cette disposition, sous réserve que son champ d'application ne soit pas circonscrit aux seuls tunnels. Mme Odile Saugues, rapporteure, a indiqué que le projet de loi visait avant tout les ouvrages à risques et que son amendement s'inscrivait dans cette logique.

Après que M. André Lajoinie, président, eut estimé que l'extension de cet amendement à l'ensemble des ouvrages routiers aurait des conséquences très importantes, M. Jean-Claude Robert a souhaité que les chauffeurs routiers ne soient pas, une fois encore, désignés comme boucs émissaires, alors que leurs conditions de travail sont déplorables. Estimant que ce n'est pas cette seule catégorie sociale qui est responsable des difficultés actuelles dans le domaine routier, il a souligné qu'il convenait également de prendre en compte les donneurs d'ordres. Mme Odile Saugues, rapporteure, a indiqué que la question des conditions de travail était désormais encadrée par le décret n° 99-752 du 30 août 1999 et qu'il n'était pas question de jeter l'opprobre sur les chauffeurs routiers. Elle a en outre appelé de ses vœux de nouvelles évolutions des normes communautaires afin de lutter plus efficacement contre le dumping social dans ce secteur. Le projet de loi a simplement pour objet de définir quelles sont les conditions de sécurité essentielles.

Puis M. Félix Leyzour a estimé qu'il devait être possible, s'agissant des distances de sécurité, d'équiper les plus gros camions d'un dispositif permettant de contrôler le respect de ces dernières. Il a indiqué que la Chambre des métiers des Côtes d'Armor avait pris l'initiative d'une telle expérimentation. Mme Odile Saugues, rapporteure, a noté que les décrets d'application pourraient tenir compte de ces progrès techniques. Après que

Sommaire

Pages

M. André Lajoinie, président, eut indiqué que le respect des distances de sécurité dans les tunnels était essentiel et estimé difficile d'ériger en délit le non respect de ces **distances hors** de ces ouvrages, M. Jean-Marc Nudant a déclaré *se ranger aux arguments de la rapporteure* (amendement n° 8). La commission a adopté cet amendement portant article additionnel après l'article 20.

Article additionnel après l'article 20

Formation à la conduite de véhicules dans les tunnels préalablement à l'obtention des permis de conduire pour les poids lourds et les transports collectifs de voyageurs

La commission a examiné un amendement de la rapporteure visant à subordonner l'obtention d'un permis de conduire de catégories D et E au suivi d'une formation pratique, sanctionnée par un examen, relative à la conduite de véhicules dans les tunnels. M. Jean-Marc Nudant a noté qu'il serait difficile sur le terrain d'assurer une telle formation dans les régions ne comportant pas de tunnels. Il a donc estimé nécessaire de supprimer le qualificatif « pratique » **se rapportant** à la formation. Mme Odile Saugues, rapporteure, a rectifié son amendement *en conséquence* (amendement n° 9).

La commission a adopté cet amendement ainsi modifié portant article additionnel après l'article 20.

Puis la commission a adopté l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.

	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>CARSPECIAUX 224 \f "Symbol" \s 10 CARSPECIAUX 224 \f "Symbol" \s 10 CARSPECIAUX 224 \f "Symbol" \s 10 En conséquence, la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter, en première lecture, le projet de loi (n° 2940) relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Sommaire

Pages

	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	TITRE Ier
TITRE Ier Ier.- Dispositions générales applicables aux différents modes de transports	Sécurité des infrastructures et des systèmes de transport	Sécurité des infrastructures et des systèmes de transport
Chapitre II.- Des conditions sociales et de la sécurité Article 1er		
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 : (Alinéa sans modification)		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.
« 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. »	(Alinéa sans modification)	
« 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. »	(Alinéa sans modification)	

Sommaire

Pages

	<p>« Un décret en Conseil d'Etat définit, pour les ouvrages présentant des risques particuliers, les moyens mobiles de premier secours, de lutte contre l'incendie et de transport sanitaire que l'exploitant doit avoir à disposition en cas de sinistre pour les faire intervenir en l'attente des véhicules des pompiers et de la sécurité civile. ». (amendement n° 1)</p>	
Code de la voirie routière	Article 2	Article 2
	Titre Ier.- Dispositions communes aux voies du domaine public routier	<i>Il est ajouté, au titre Ier du code de la voirie routière, un chapitre VIII ainsi rédigé :</i>
<i>(Alinéa sans modification)</i>		
« Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation	<i>(Alinéa sans modification)</i>	
présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes		
<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 <i>descriptif</i>, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</p> <p>« Art. L. 118-1.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p>		

Sommaire

Pages

<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. (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. Alinéa supprimé (amendement n° 2)</p>		
<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.- (Alinéa sans modification)</p>	

Sommaire

Pages

<p>« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles <i>comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.</i> (Alinéa sans modification)</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 <i>restrictives d'exploitation</i> ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public. (Alinéa sans modification)</p>		
<p>« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Alinéa supprimé (amendement n° 3)</p>		
<p>« Art. L. 118-3.- Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de <i>conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier</i> mentionnés à l'article L. 118-1.</p>	<p>« Art. L. 118-3.- (Sans modification)</p>	

Sommaire

Pages

<p>« Art. L. 118-4.- Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les <i>conditions de construction et d'exploitation</i> sont déterminées par des conventions internationales. »</p> <p>« Art. L. 118-4.- (Sans modification)</p>		
<p>« Art. L. 118-5.- Les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont constitués par les ouvrages d'une longueur de plus de 300 mètres ainsi que par d'autres ouvrages dont les critères sont fixés par décret en Conseil d'Etat. »</p> <p>(amendement n° 4)</p>		
<p>« Art. L. 118-6.- Les associations de l'environnement, agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et les associations représentatives des usagers des transports peuvent demander à ce qu'un ouvrage d'art relève de la procédure prévue aux articles L. 118-1 à L. 118-3 du présent code, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat ».</p> <p>(amendement n° 5)</p>		<p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>

Sommaire

Pages

Article 3	Article 3	
<p>Chapitre III du titre Ier.- Des infrastructures, équipements, matériels et technologiesAprès 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 :</p>	(Sans modification)	
<p>« 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.</p>		
<p>« 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.</p>		

Sommaire

Pages

<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>« 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>Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne</p>
<p>Article 4</p>		<p>Titre III.- Du développement économique et social en montagne Chapitre II.- De l'organisation et de la promotion des activités touristiques Section II.- De l'organisation des services de remontées mécaniques et des pistes</p>

Sommaire

Pages

<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>(Sans modification)</p>	
<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. A l'article 44, les mots : « situées dans un périmètre de transports urbains et » sont supprimés.</p>		
<p>Code de l'urbanisme</p>		<p>Livre IV.- Règles relatives à l'acte de construire et à divers modes d'utilisation du sol.</p>
<p>Article 5 Titre IV.- Dispositions relatives aux modes particuliers d'utilisation du sol</p>	<p>I.- L'article L. 445-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :</p>	<p>(Sans modification)</p>
	<p>Chapitre V.- Remontées mécaniques et aménagements de domaine skiable</p>	<p>1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>

Sommaire

Pages

		<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 « 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>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>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> <p>« Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, il doit être joint à la</p>

Sommaire

Pages

<p>II.- L'article L. 445-4 du code de l'urbanisme est complété par la phrase suivante : « 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>Code des ports maritimes</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
	<p>Livre Ier.- Création, organisation et aménagement des ports maritimes Titre V.- Dispositions diverses communes à tous les ports <i>Au titre V du livre Ier du code des ports maritimes, il est ajouté un chapitre V ainsi rédigé :</i></p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
		<p>« CHAPITRE V</p>
	<p>« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires</p>	

Sommaire

—

Pages

	<p>« Art. L. 155-1.- 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.</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 son dépôt.</p>	

Sommaire

Pages

		« 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. »	

Sommaire

Pages

Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Article 7	
Livre Ier.- Du domaine public fluvial Titre III.- Conservation et gestion du domaine public fluvial Chapitre II.- Gestion du domaine public fluvial Section I.- Dispositions d'ordre général	Il est créé, dans la section 1 du chapitre II du titre III du <i>livre Ier du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</i> , un article 30 ainsi rédigé :	(Sans modification)
« Art. 30.- 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.		

Sommaire

—

Pages

<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>« 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>		

Sommaire

Pages

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

Sommaire

—

Pages

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 Article 8	Article 8	
Titre II.- Protection de la forêt contre l'incendie et prévention des risques majeurs Chapitre V.- Prévention des risques technologiquesIl est inséré, dans la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection <i>de la forêt contre l'incendie et à la</i> prévention des risques majeurs, un article 46-1 ainsi rédigé :	(Sans modification)	

Sommaire

—

Pages

<p>« 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.</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 son dépôt.</p>		

Sommaire

Pages

<p>« 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.</p>		
	<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 9</p>	<p>Article 9</p>

Sommaire

Pages

	<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, <i>en cours de réalisation</i> ou <i>achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.</i></p>	<i>(Alinéa sans modification)</i>
<p><i>Les articles L. 118-1 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 ont fait l'objet d'un avis du représentant de l'État sur le dossier descriptif mais qui ne sont pas encore en service et pour lesquels des mesures complémentaires de sécurité doivent être appliquées.</i> (amendement n° 6)</p>		
Titre II		Enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre
Enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre		Article 10

Sommaire

Pages

<p>Article 10</p>	<p>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.</p>	<p>I.- (Sans modification)</p>
	<p>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 <i>jurisdiction</i>. Ces enquêtes sont effectuées dans le respect des règles du droit maritime international.</p>	<p>II.- (Sans modification)</p>

Sommaire

Pages

<p>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.</p>		
<p>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.</p> <p>III.- (Alinéa sans modification) 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'<i>aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.</i></p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	

Sommaire

Pages

	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.	<i>Un décret...</i> <i>... d'enquête. Ce décret définit également les conditions dans lesquelles les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à procéder à des investigations sur le territoire national lorsque leur participation est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.</i> (amendement n° 7)
		Article 11
Article 11		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.
(Sans modification)		Si nécessaire, les enquêteurs techniques prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.
		Article 12

Sommaire

Pages

Article 12	<p style="text-align: center;">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'<i>incident de transport</i> terrestre, et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :</p>	(Sans modification)
		<p>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 ;</p>
		<p>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.</p>

Sommaire

Pages

		Article 13
Article 13		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 <i>de l'officier de police judiciaire</i> est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.
(Sans modification)		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

Sommaire

Pages

Article 14		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 <i>circ onstances et des causes</i> de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre.
(Sans modification)		
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
Article 15	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	(Sans modification)

Sommaire

Pages

		<p>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.</p>
		<p>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.</p>
Article 16	Article 16	<p>Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du rapport d'enquête technique est adressée au procureur de la République.</p>
(Sans modification)		Article 17

Sommaire

—

Pages

Article 17	I.- Les personnes chargées de l'enquête et les experts auxquels ils font éventuellement appel sont tenus au <i>secret professionnel</i> dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.	(Sans modification)
		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.

Sommaire

Pages

		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
Article 18	En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre <i>immédiate est de nature</i> à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre.	(Sans modification)
		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.

Sommaire

Pages

		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
Article 19	I.- Est puni d' <i>un an d'emprisonnement</i> et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques :	(Sans modification)
	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.	

Sommaire

Pages

	Les peines encourues par les personnes morales sont :	
	1° L'amende selon les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal ;	
		2° Les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.
L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.		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 <i>d'outre-mer</i> et à la Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités.	(Sans modification)
	Code de la route (partie législative)	
		Livre IV.- L'usage des voiries
	Titre Ier.- Dispositions générales	

Sommaire

Pages

<i>Article</i> additionnel	Chapitre II.- Conduite des véhicules et circulation des piétons	
	<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><i>I.- Après le deuxième alinéa de l'article L. 412-1 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</i></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, <i>cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.</i></p>	

Sommaire

Pages

<p><i>« 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 trois tonnes cinq, est passible des mêmes sanctions que celles définies aux deux premiers alinéas de cet article.</i></p>	<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. 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>Livre IV.- L'usage des voies</p> <p>Titre Ier.- Dispositions générales</p> <p>Chapitre II.- Co nduite des véhicules et circulation des piétons</p> <p>Section II.- Principes généraux de circulation</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 <i>sécurité d'au moins 50 mètres doit être maintenue entre chacun d'eux et celui qui le précède.</i></p>		<p><i>II.- Les dispositions de l'article R. 412-12 du code de la route ne s'appliquent pas à la conduite dans les tunnels.</i> (amendement n° 8)</p>

Sommaire

Pages

<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.</p> <p>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 additionnel*Après l'article L. 221-2 du code de la route, il est inséré un article L. 221-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 221-3.- L'obtention des permis de conduire des catégories D et E est subordonnée au **suiti d'une formation**, sanctionnée par un examen, relative à la conduite de véhicules dans les tunnels. »
(amendement n° 9)

N° 3296.- Rapport de Mme Odile Saugues sur le 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 (c ommission de la production).