

LOIS

LOI n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques (1)

NOR : EQUX0000153L

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

TITRE I^{er}

SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

Article 1^{er}

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

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

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

Article 2

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

« CHAPITRE VIII

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 5

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

Article 6

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

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

Article 7

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

« CHAPITRE V

« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

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

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

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

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

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

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

Article 8

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

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

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

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

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

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

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

Article 9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Le transporteur aérien :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Les entreprises ou organismes titulaires d'un agrément au titre des dispositions de l'article L. 321-7 en vigueur antérieurement à la publication de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques conservent le bénéfice de leur agrément.

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

Article 10

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

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

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

Article 11

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

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

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

Article 12

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II

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

Article 13

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

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

TITRE III

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

Article 14

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

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

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

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

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

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des personnes chargées des enquêtes et de nomination des membres des commissions d'enquête. Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

Article 15

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

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

Article 16

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

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

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

Article 17

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

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

Article 18

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

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

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

Article 19

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

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

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

Article 20

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

Article 21

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

Article 22

I. – Les personnes chargées de l'enquête et les experts auxquels ils font éventuellement appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

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

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

Article 23

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

Il rend public, au terme de l'enquête technique, un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de

l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, et à la compréhension des recommandations de sécurité.

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

Article 24

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

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

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

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

Les peines encourues par les personnes morales sont :

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

2° Les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

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

Article 25

Les dispositions du titre III de la présente loi sont applicables, en tant qu'elles concernent des événements de mer, à Mayotte, aux territoires d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités.

Article 26

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

« Art. L. 412-2. – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, dans un tunnel, ne respecte pas la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de 50 mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, et qui commet la même infraction dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive.

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

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

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

Article 27

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon le cas, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin par arrêté du ministre de la justice, pris le cas échéant après avis du ou des ministres intéressés, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la commission d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes. Les agents de ces autorités ou orga-

nismes sont alors tenus au secret professionnel en ce qui concerne ces informations, dans les conditions et sous les peines des articles 226-13 et 226-14 du code pénal.

Article 28

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

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

Article 29

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

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

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

Fait à Paris, le 3 janvier 2002.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

LIONEL JOSPIN

*Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*
LAURENT FABIUS

La garde des sceaux, ministre de la justice,

MARYLISE LEBRANCHU

Le ministre de l'intérieur,
DANIEL VAILLANT

Le ministre des affaires étrangères,

HUBERT VÉDRINE

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

*Le ministre de l'aménagement du territoire
et de l'environnement,*

YVES COCHET

Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,
CHRISTIAN PAUL

La secrétaire d'Etat au budget,

FLORENCE PARLY

Le secrétaire d'Etat à l'industrie,
CHRISTIAN PIERRET

(1) Loi n° 2002-3.

– Directives communautaires :

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

– Travaux préparatoires :

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 2940 ;

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

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

Sénat :

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

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

Discussion et adoption le 24 octobre 2001.

Assemblée nationale :

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

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

Discussion et adoption le 29 novembre 2001.

Sénat :

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

Discussion et adoption le 19 décembre 2001.