



# Convention de coopération et de déontologie entre le BEA-TT et le STRMTG

L'objet de la présente convention est de préciser l'organisation des relations entre le STRMTG et le BEA-TT.

## **1. Présentation des organismes**

### **1.1. Le STRMTG**

Le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) est un service technique central rattaché au Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer. Ses missions sont définies dans le décret n° 2010-1580 du 17 décembre 2010 éponyme.

### **1.2. Le BEA-TT**

Le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) est un service à compétence nationale placé auprès du vice-président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Ses missions et ses conditions de fonctionnement sont définies dans les articles L. 1621-1 et suivants ainsi que les articles R. 1621-1 et suivants du code des transports.

## **2. L'information du BEA-TT lors d'accidents et d'incidents**

L'article R. 1621-12 du code des transports précité dispose notamment que « *les autorités de l'État [...] informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements, accidents ou incidents mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent des transports effectués par des professionnels* ».

La mise en œuvre de cette disposition dans les champs de compétence du STRMTG distingue les accidents graves et médiatiques des autres accidents ou incidents.

### **2.1. Les modalités d'information lors d'accidents graves ou médiatiques**

Dès qu'il en a connaissance, le STRMTG informe le BEA-TT de tout accident ayant entraîné au moins un mort ou cinq blessés graves ainsi que des événements affectant la sécurité qui pourraient avoir un impact médiatique national. Les informations correspondantes sont transmises au cadre de permanence du BEA-TT joignable au 06 17 15 51 50.

### **2.2. Les modalités d'information lors d'autres accidents ou incidents**

Dans les 24 heures ouvrées, le STRMTG informe le BEA-TT des accidents ayant occasionné de un à quatre blessés graves, ainsi que :

- pour les transports guidés urbains, les chemins de fer locaux, les chemins de fer à vocation touristique ou historique et les cyclo-draisines, des accidents ou incidents

- survenant pendant l'exploitation commerciale et se traduisant par des dégâts matériels importants, des déraillements, des tamponnements ainsi que des incendies importants ;
- pour les remontées mécaniques, les chemins de fer à crémaillère et les tapis roulants, des accidents ou incidents mettant en cause la sécurité des personnes, provoqués par un dysfonctionnement d'un constituant ou d'un dispositif de sécurité, par une défaillance du génie civil ou par un manquement aux règles d'exploitation.

Cette information peut prendre la forme de la transmission sur la boîte e-mail du BEA-TT ([bea-tt@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-tt@developpement-durable.gouv.fr)) des formulaires Cerfa ou des fiches de déclaration rédigés par l'exploitant.

### **3. La transmission d'informations techniques, la réalisation d'expertises et les échanges techniques**

Le BEA-TT informe dans les meilleurs délais le STRMTG de l'ouverture d'une enquête.

#### **3.1. La transmission d'informations dans le cadre d'une enquête**

L'article L. 1621-14 du code des transports prévoit notamment que « *les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtiennent, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, entreprises, organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, l'information et le contrôle du ou des engins de transport impliqués* ».

De manière non exhaustive, les informations et documentations techniques nécessaires à l'accomplissement d'une enquête du BEA-TT peuvent concerner :

- les avis, approbations, autorisations, certifications ainsi que les rapports d'accident, de contrôle ou de suivi que le STRMTG a pu émettre ;
- les dossiers techniques, comptes rendus d'analyses et rapports d'expertises internes ou externes sur lesquels il s'est appuyé pour ce faire ;
- les éléments de retour d'expérience et d'accidentologie dont il dispose. À ce titre, le STRMTG effectue les traitements requis des bases de données qu'il gère.

Ces informations et documentations techniques sont demandées par l'enquêteur technique, par mail ou courrier, aux chefs de département ou aux chefs de bureau du STRMTG ; le directeur du STRMTG en est informé. Elles sont mises à sa disposition dans les meilleurs délais. Dans le cas où elles ne seraient pas disponibles rapidement, le STRMTG indique à l'enquêteur technique la date à laquelle il pourra les lui communiquer.

Durant toute la durée de l'enquête, et, pour le BEA-TT, dans le respect des dispositions des

DP MP

articles L. 1621-16<sup>1</sup>, L. 1621-17<sup>2</sup> et L. 1621-8<sup>3</sup> du Code des transports, chaque partie évalue à tout moment le besoin d'informer l'autre partie des informations obtenues dans le cadre de ses activités :

- avancement des mesures immédiates mises en œuvre par les exploitants et enseignements tirés ;
- éléments du retour d'expérience interne mené par les exploitants ;
- progrès de l'enquête présentant des informations utiles pour les activités du STRMTG, voire nécessitant la mise en place de mesures conservatoires immédiates, ou à partager avec le secteur sans attendre le rapport d'enquête ;
- etc.

De la même manière, chaque partie évalue l'opportunité de convier l'autre partie à certains événements clés tels que :

- rapports d'expertises techniques sur site ou en laboratoires ;
- réunions de suivi d'avancement des mesures immédiates ;
- etc.

Par ailleurs, le STRMTG transmet chaque année au BEA-TT les rapports annuels d'accidentologie qu'il établit.

### **3.2. La réalisation d'expertises particulières au cours d'une enquête**

L'article R. 1621-12 du code des transports prévoit que « *les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans leurs domaines respectifs* ».

- 
- 1 L1621-16 : « Les personnels de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs de première information et les membres des commissions d'enquête ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par l'article 226-13 du code pénal. »
- 2 L1621-17 : « I. — Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1621-16, le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer ou un accident ou un incident de transport terrestre ou d'aviation civile :
- 1° Aux autorités administratives chargées de la sécurité ;
  - 2° Aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;
  - 3° Aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;
  - 4° Aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.
- II. — Le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité 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 ou de l'enquête de sécurité et, éventuellement, ses conclusions provisoires. »
- 3 L1621-18 : « Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la survenance d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes 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. Les agents relevant de ces autorités ou organismes qui reçoivent ces informations sont tenus au secret professionnel, dans les conditions et sous les peines prévues par les articles 226-13 et 226-14 du code pénal. »

Lorsqu'il est convenu de recourir à une mission d'expertise du STRMTG au cours d'une enquête technique, celle-ci fait préalablement l'objet d'un cahier des charges validé par les deux organismes, qui précise notamment sa nature, ses délais et ses modalités de rendu.

L'enquêteur BEA-TT en charge pilote l'enquête technique. Le BEA-TT et le STRMTG se coordonnent pour prendre des contacts avec des services ou organismes concernés par l'enquête.

La fourniture d'apports rédactionnels par le STRMTG peut être prévue, par exemple sous la forme d'un rapport de synthèse d'expertise (versions intermédiaires si besoin et version définitive à la fin de la mission) et/ou de contributions à des parties du rapport d'enquête du BEA-TT.

Cette mission est distincte des contributions habituelles du STRMTG (siège et bureaux) lors des phases de pré-consultation et de consultation sur le rapport (cf §3.3).

Le STRMTG poursuit également de façon indépendante et coordonnée son contrôle de la gestion de l'événement par l'exploitant.

### **3.3. Les échanges techniques**

Le STRMTG peut proposer au BEA-TT des pistes d'études, d'investigations et de recommandations, en développant l'argumentaire relatif (retour d'expérience, instructions en cours, etc.).

Au cours d'une enquête du BEA-TT, l'article L. 1621-4 du code des transports prévoit notamment que « [...] avant que le rapport [d'enquête du BEA-TT] ne soit rendu public, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation ». Dans ce cadre, avant toute publication d'un rapport d'enquête concernant un système de transport relevant du champ de compétence du STRMTG, le BEA-TT lui en transmet le projet afin de recueillir ses éventuelles observations, que ce projet contienne ou non des recommandations étant destinées au STRMTG.

En amont de cette consultation, le BEA-TT peut échanger avec le STRMTG sur le projet de rapport.

En dehors d'une enquête, des collaborations peuvent être mises en place sur des sujets techniques et réglementaires, tels que les véhicules automatisés, les trains légers, etc....

## **4. L'intervention d'agents du STRMTG en tant qu'enquêteurs techniques non permanents**

L'article R. 1621-24 du code des transports dispose notamment que « *Les enquêteurs techniques non permanents mentionnés à l'article R. 1621-16 sont mis à la disposition du directeur du BEA-TT ou recrutés temporairement. Ils sont choisis parmi les membres des corps d'inspection et de contrôle, en activité ou retraités.* ».

Il est convenu que le directeur du BEA-TT peut faire appel à des agents du STRMTG en tant qu'enquêteurs techniques non permanents selon les modalités suivantes :

### **4.1. Nomination de l'agent en tant qu'enquêteur non permanent**

L'enquêteur est nommé par le directeur du BEA-TT sur proposition du directeur du STRMTG. À cette fin, le directeur du STRMTG propose un agent qui présente la compétence requise eu égard tant au type d'installation ou de système qu'au domaine concernés par l'enquête.

Cet agent doit présenter des garanties d'indépendance et d'impartialité au regard de l'objet de l'enquête technique à laquelle il contribuera. Ainsi, une évaluation du niveau d'implication de l'agent dans le développement et le contrôle de la partie du système concerné par l'enquête est préalablement réalisée par cet agent et le STRMTG, en s'interrogeant sur sa participation :

- à la conception, à la mise en service ou à la modification (contrôle, marquage CE ou lien avec le constructeur) ;
- à l'exploitation (contrôle ou exploitation) ;
- à la maintenance (contrôle, exploitant ou unité de maintenance) ;
- aux inspections (contrôle, exploitant ou unité de maintenance) ;
- à toute opération susceptible de compromettre l'impartialité de l'agent futur enquêteur technique non permanent.

Pour chaque enquête, une fiche « enquête » conforme à la fiche type jointe est renseignée par les deux organismes. En particulier, la partie de la fiche relative à l'analyse des conflits d'intérêts doit être renseignée sur la base des principes précités.

### **4.2. Déroulement de l'enquête**

Durant toute la durée de l'enquête, l'enquêteur non permanent est placé sous l'autorité fonctionnelle du directeur du BEA-TT pour la mission d'enquête. Il reste sous l'autorité hiérarchique du directeur du STRMTG. Il est déchargé de toutes ses activités professionnelles pouvant entrer en conflit avec sa mission d'enquêteur technique.

L'enquête est pilotée par un enquêteur permanent du BEA-TT. L'enquêteur non permanent vient en appui à ce dernier.

En particulier, l'enquêteur non permanent, ne doit pas prendre l'initiative de saisir ou de prendre des contacts avec des services ou organismes concernés par l'enquête sans en avoir préalablement reçu l'autorisation du BEA-TT.

L'enquêteur technique non permanent, *intuitu personae*, a la faculté de proposer au BEA-TT d'émettre des recommandations de portée immédiate visant à préserver ou renforcer la sécurité du système ou de l'installation en cause ainsi que de dispositifs analogues. Cette faculté n'exclut pas que le STRMTG ou la DGITM puissent, s'ils le jugent opportun, préconiser des mesures de même portée auprès des Préfets compétents. Dans ce cas, la décision correspondante ne peut en aucun cas émaner de l'agent enquêteur technique non permanent, afin de ne pas mélanger les missions de l'agent en tant qu'enquêteur non permanent et celles en tant qu'agent du STRMTG.

### 4.3. Indépendance

L'intervention de l'enquêteur technique non permanent s'effectue dans le cadre de l'article L. 1621-7 du code des transports qui précise que « *dans le cadre de l'enquête technique, l'organisme et 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* ».

Cet article vise à protéger les enquêteurs techniques, permanents ou non permanents, de toutes pressions susceptibles de s'exercer à leur rencontre.

Il est rappelé que l'impartialité est un corollaire de la neutralité qui est un principe à valeur constitutionnelle régissant le fonctionnement des services publics. En outre, l'obligation de neutralité impose que les décisions prises par les agents publics ne soient dictées que par l'intérêt général et ne soient pas au service d'un intérêt personnel ou privé.

Les infractions se rapportant à la probité sont définies à l'article 432-11 du Code pénal.

### 4.4. Confidentialité

L'article L. 1621-16 du code des transports dispose que : « *Les personnels de l'organisme permanent, les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs de première information et les membres des commissions d'enquête ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par l'article 226-13 du code pénal* ».

L'obligation de secret professionnel concerne l'hypothèse dans laquelle l'enquêteur technique non permanent est détenteur de renseignements confidentiels qu'il ne peut partager qu'avec des agents habilités à recueillir de telles informations. Le non-respect du secret professionnel est constitutif d'un délit. Ainsi, l'article 226-13 du code pénal dispose que « *La révélation d'une information à caractère secret par une personne qui en est dépositaire soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire, est punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende* ».

Les principes rappelés ci-dessus ne dispensent pas les agents du STRMTG du nécessaire respect de l'ensemble des obligations définies par la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires.

#### **4.5. Classement et archivage de la documentation, clôture de l'enquête**

Durant l'enquête, les données papier liées à l'enquête et en possession de l'enquêteur non permanent sont stockées par ce dernier. Les données électroniques sont stockées et archivées sur un support d'un niveau de sécurité suffisant et dont l'accès est limité au seul enquêteur non permanent (espace réseau personnel ou support spécifique).

La mission se termine à la date de publication du rapport sur le site du BEA-TT.

Avant cette date, l'ensemble du dossier de l'enquête (supports papier et électronique) de l'enquêteur non permanent est transmis au BEA-TT.

#### **5. Le suivi des recommandations émises par le BEA-TT**

Lors de l'envoi du rapport aux destinataires des recommandations, le BEA-TT rappelle le délai de 90 jours pour répondre aux recommandations en demandant que la réponse précise les délais de mises en œuvre des actions en réponse aux recommandations.

Le BEA-TT s'assure du respect de ce délai de réponse de 90 jours et réalise les relances nécessaires. Au vu des réponses, il vérifie que les recommandations ont bien été comprises par leurs destinataires. Si la recommandation a été mal comprise ou si la réponse est incomplète, ou insuffisamment précise (jalons, planning) pour permettre un suivi efficace, il demande des compléments ou des modifications à ces réponses.

Le partage du suivi des recommandations est le suivant :

- les recommandations émises vers le STRMTG sont bien évidemment mises en œuvre et suivies par le STRMTG ;
- pour les recommandations émises vers les exploitants (de transports guidés ou de remontées mécaniques), vers les autorités organisatrices, vers les constructeurs de matériel roulant et vers la DGITM, le STRMTG informe en janvier le BEA-TT de celles dont il n'est pas en mesure d'assurer le suivi ;
- Les recommandations émises vers d'autres entités (BNF, DSR, constructeurs autres que matériel roulant tels que Vossloh par exemple...) sont suivies par le BEA-TT sauf accord contraire au cas par cas.

Le STRMTG dresse au moins une fois par an le bilan du suivi des recommandations émises. Ce bilan, émis au plus tard fin mai, fait l'objet d'une transmission électronique au BEA-TT. Le suivi indique pour chaque recommandation son statut et les actions effectivement planifiées, engagées ou mises en œuvre.

La mise en forme du suivi des recommandations transmis par le STRMTG au BEA-TT fait l'objet d'un accord entre les deux services. Elle doit permettre de comprendre l'évolution du stock et pour chacune, son évolution par rapport à l'année précédente.

## 6. Fonctionnement de la convention

La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les deux parties et se substitue à la précédente convention liant les parties, signée le 19 décembre 2012.

À tout moment, la présente convention peut être modifiée sur proposition écrite de l'une ou l'autre des parties et d'un commun accord. Le délai d'entrée en vigueur des modifications après la date de notification du consentement est convenu entre les parties au cas par cas. Ce délai est précisé au sein de la convention ainsi modifiée.

Les deux parties se réunissent annuellement pour évaluer l'efficacité des dispositions prévues par la présente convention et les faire évoluer le cas échéant.

Chacune des parties pourra cependant décider, à tout moment mais avec un préavis de 30 jours, de résilier la présente convention. Cette résiliation sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

À Paris, le 25 octobre 2021,

Le directeur du BEA-TT

A blue ink signature consisting of a large, sweeping oval shape followed by a horizontal line and a small downward stroke.

Jean-Damien PONCET

Le directeur du STRMTG

A blue ink signature consisting of a stylized, cursive 'D' followed by a horizontal line and a small downward stroke.

Daniel PFEIFFER

**FICHE pour la désignation d'un agent du STRMTG  
comme enquêteur technique non permanent du BEA-TT**

**Éléments relatifs à l'enquête considérée  
(à remplir par le BEA-TT)**

**Installation ou système concerné :**

**Date de l'accident ou de l'incident :**

**Nom de l'enquêteur du BEA-TT :**

**Champ d'intervention et contenu de la mission de l'enquêteur technique non permanent :**

**Compétences attendues de l'enquêteur technique non permanent :**

<b>Signature du directeur du BEA-TT</b>	
-----------------------------------------	--

**Éléments relatifs à l'enquêteur technique non permanent proposé  
(à remplir par le STRMTG)**

**Nom proposé :**

**Analyse des conflits d'intérêts :**

<b>Signature du directeur du STRMTG</b>	
<b>Signature de l'enquêteur proposé</b>	