



 <p>Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre</p>	 <p>Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra Swiss Confederation</p> <p>Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST Service suisse d'enquête de sécurité SESE Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI Swiss Transportation Safety Investigation Board STSB</p>
--	---

Protocole de Coopération
entre
le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre, BEA-TT
et
le Service suisse d'enquête de sécurité, SESE

<i>CONVENU ENTRE</i>	
<i>Jean-Damien PONCET</i>	 <i>Directeur du BEA-TT</i>
<i>Pieter ZEILSTRA</i>	 <i>SESE, président de la commission</i>
Date 22 SEP. 2022	

1. SUR CE PROTOCOLE

Son objet

Le « Service suisse d'enquête de sécurité » (SESE) et le « Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre » (BEA-TT) sont les organismes permanents d'enquête pour les accidents et incidents de transport respectivement en Suisse et en France.

Le présent protocole a pour objet d'affirmer leur volonté de coopérer et d'organiser cette coopération sur leur périmètre d'action commun : les transports ferroviaires et guidés, les transports fluviaux, certains transports routiers, pour les événements se situant sur des sections frontalières ou situés dans l'un des pays et impliquant des acteurs de l'autre pays.

Son statut

Le présent protocole est un guide opérationnel visant à une meilleure efficacité pour la réalisation des enquêtes et des études.

Il est sans incidence sur le respect des réglementations nationales respectives.

Il ne modifie donc pas le principe selon lequel chacun ne peut ouvrir d'enquête que sur son territoire, et reste maître de sa décision.

Il n'induit pas de modification dans les responsabilités et modes opératoires de chacun des partenaires dans son propre système d'acteurs.

Il ne prévoit donc pas d'enquête conjointe, afin que chaque enquête s'inscrive dans un cadre juridique clair, et sur un seul référentiel qualité. Ceci n'exclut pas que deux enquêtes soient menées parallèlement, par exemple si l'accident fait des victimes ou des dégâts de part et d'autre de la frontière. Dans un tel cas la nécessité de coopérer est d'autant plus forte, ceci afin de coordonner les analyses et d'émettre des recommandations cohérentes.

Il ne confère aucun pouvoir aux enquêteurs hors de leur propre territoire national à moins qu'un pouvoir ne leur ait été formellement donné dans le cadre des législations nationales concernées.

Il n'a pas de valeur contractuelle, il ne prévoit aucune disposition financière. Les frais engagés pour une enquête sont à la charge de l'organisme porteur de cette enquête.

Sa durée

Il s'applique à compter de sa signature. Il est modifiable à tout moment, sous la forme d'une nouvelle version signée par les signataires initiaux (es-qualité).

Chacune des parties peut le résilier par simple notification écrite émanant de son signataire (es-qualité).

2. LE CADRE INSTITUTIONNEL DES ENQUETES TECHNIQUES

2.1 Le cadre français

BEA-TT intervient sur tous les modes de transports terrestres. Il est l'organisme permanent d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires en France, qui, conformément à la Directive 2016/978, doit être en place dans chaque pays membre de l'Union Européenne.

Ses activités sont régies par le code des transports, articles L1621-1 à L1622-2, et R1621-1 à R1621-26.

Notamment, ces articles

- attestent les pouvoirs d'investigation et l'indépendance du BEA-TT,
- installent les relations entre le BEA-TT et les acteurs judiciaires,
- précisent que le BEA-TT peut associer des enquêteurs techniques de nationalité étrangère, ainsi que participer aux enquêtes techniques menées par un autre Etat (art R1621-8 et -25)
- établit pour les enquêteurs, permanents ou occasionnels, l'obligation de secret professionnel
- transposent les dispositions de la directive 2016-798 qui précisent, pour le ferroviaire, les cas d'enquête obligatoire et les modalités de coopération entre états membres.

Dans le cadre de ce protocole, il est admis que ces modalités de coopération peuvent s'appliquer à la Suisse et aux modes de transport autres que ferroviaires.

2.2 Le cadre suisse

Le « Service suisse d'enquête de sécurité » SESE diligente une enquête de sécurité pour élucider les circonstances, le déroulement et les causes de tout accident ou incident grave survenu dans l'exploitation des chemins de fer, de bus, des transports à câbles ainsi que de la navigation intérieure, pour autant qu'ils soient soumis à une concession fédérale.

Ses activités sont régies par la législation suisse propre à chaque mode de transport soit par :

- les articles 15, 15 a, 15 b, 15 c et 95 de la loi fédérale sur les chemins de fer,
- l'article 1, chiffre 4 de la loi fédérale sur la navigation intérieure,
- l'article 18 alinéa a de loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes.

L'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OIET) règle l'organisation et les tâches du SESE ainsi que les procédures d'enquêtes.

Dans le domaine du transport routier (bus), le SESE n'investigue pas les incidents sur la voie publique imputables à une violation des règles de la circulation routière.

Du fait de son positionnement dans le système d'acteurs suisse, de son implantation et de la géographie, le SESE a une meilleure capacité que le BEA-TT à se rendre rapidement sur le lieu d'un accident situé à ses frontières, ainsi qu'une grande maîtrise des investigations immédiatement consécutives à un accident.

3. ECHANGES D'INFORMATIONS

Chacun des organismes informe l'autre lorsqu'il est informé d'un accident ou incident pouvant justifier une action de sa part. C'est notamment le cas dans les situations suivantes :

- Accident sur une section ferroviaire frontière ou particulière. La liste de ces sections est donnée en annexe N3;
- Accident sur le Léman ; Annexe N4
- Accident situé en France et impliquant un opérateur basé en Suisse, et inversement.

Les modalités d'information seront d'autant plus rapides que l'accident est grave ou que la transmission d'information peut prévenir un risque grave.

Les informations sont transmises par l'un des moyens repris à l'annexe 5.

Lorsque l'un des organismes estime devoir investiguer sur un accident ou incident relevant de ces cas, il fait connaître ses intentions à l'autre organisme et ils examinent ensemble les besoins et modalités de coopération.

4. COORDINATION BEA-TT - SESE LORS DES ENQUETES TECHNIQUES

4.1 Cas particulier du CEVA

Le plan de secours bilatéral signé par le préfet de Haute-Savoie et le Conseil d'Etat genevois prévoit :

• Modalités relatives à l'enquête de sécurité.

Le principe de territorialité s'applique par défaut à l'enquête de sécurité. En cas d'accident sur la section frontière CEVA, les deux services d'enquête (BEA-TT et SESE) coopèrent. Sur la section frontière CEVA, le SESE procède comme suit :

- Il réceptionne l'alarme reçue des CFF et informe le BEA-TT de la situation.
- Si l'accident est sur sol français, le BEA-TT informe le SESE de sa décision d'ouvrir une enquête. Le SESE agit par délégation jusqu'à l'arrivée du BEA-TT.
- Le SESE en liaison avec les autorités judiciaires françaises sécurisent les éléments usuels sur site nécessaires à l'enquête de sécurité et les mets à disposition du BEA-TT.

S'agissant de l'enquête menée par le BEA-TT, cette délégation prendra la forme du commissionnement d'un enquêteur du SESE par le directeur du BEA-TT (annexe 1). Dans les plus brefs délais :

- L'enquêteur désigné par le SESE signe un engagement de respect des règles du BEA-TT, conforme au modèle fourni en annexe 1, et l'envoie (scan ou photo) par Email au BEA-TT.
- Le BEA-TT communique par retour et par les mêmes voies, au SESE ainsi qu'au procureur local : la décision d'ouverture d'enquête et la décision de commissionnement (annexe 2) signées.

L'enquête est ensuite menée par le BEA-TT en associant étroitement l'enquêteur du SESE. Celui-ci peut participer, à sa convenance, aux réunions tenues par le BEA-TT. Il contribue autant que possible, il constitue un relais dans son Etat pour tous les besoins d'interventions, de fourniture d'informations ou de documentations, dans la limite de ses possibilités et prérogatives en l'absence d'une enquête ouverte par le SESE.

Le SESE est consulté sur le projet de rapport (délai de 30j), en vue de sa mise au point avant publication.

Au cas où l'accident et ses conséquences sont clairement localisés en Suisse, le SESE informe le BEA-TT et ils conviennent ensemble de l'implication de ce dernier. Ceci peut également prendre la forme de la mise à disposition d'un enquêteur accrédité du BEA-TT conformément à l'article 28 alinéa 3 de l'OIET. Le BEA-TT sera consulté sur le projet de rapport.

Lorsqu'une enquête est ouverte par un seul organisme, il est seul à pouvoir communiquer.

Dans le cas où, compte tenu de l'étendue des effets de l'accident, des acteurs impliqués, des causes pressenties, et notamment dans le but de disposer du maximum de pouvoirs d'investigations, une enquête est ouverte par chacun des dirigeants des deux organismes sur un même accident :

Ils coopèrent avec l'objectif de réaliser l'enquête conjointement et de produire des rapports au contenu commun.

Ils se consultent pour définir les modalités permettant d'assurer la cohérence des investigations. Ils se mettent d'accord sur les méthodes d'enquête, sur l'organisation des travaux, et déterminent les principes de la répartition des tâches et des coûts d'éventuelles prestations. Ils partagent toutes les données et informations, ainsi que leurs analyses.

Dans le cas où deux enquêtes sont ouvertes sur le même accident, les deux organismes s'informent mutuellement des sollicitations qu'ils reçoivent, et de leurs projets en matière de communication. Ils se coordonnent afin que chacun ne mette pas l'autre en difficulté, notamment vis-à-vis des pouvoirs judiciaires ou du secret professionnel, ou en termes de réputation.

4.2 Enquête sur un accident ferroviaire survenu sur une autre section frontière

Le terme ferroviaire est ici entendu au sens large, incluant les tramways.

Pour des raisons analogues (notamment proximité, rapidité d'intervention, professionnalisme), à celles qui ont conduit à adopter les dispositions relatives au CEVA, le BEA-TT souhaite que les mêmes modalités s'appliquent aux autres sections ferroviaires décrites à l'annexe 4.

Ceci dans le respect des souhaits et possibilités du SESE, qui reste maître de l'allocation de ses ressources.

4.3 Enquête sur un accident de navigation survenu sur le Léman

Mêmes dispositions qu'au 4.2.

4.4 Accident survenu dans un pays et impliquant des opérateurs basés dans l'autre pays

Chaque organisme s'efforcera de faciliter la recherche de données et informations, les contacts utiles à l'autre, avec ses autorités nationales et avec les opérateurs basés dans son pays, dans la limite des réglementations nationales applicables.

5. RECOMMANDATIONS

Les engagements de coopération pris pour la rédaction du ou des rapports d'enquête, s'appliquent également aux recommandations.

Etant donné les différences entre la France et la Suisse en ce qui concerne les modalités de diffusion de ces recommandations, puis de suivi des réponses et enfin de suivi des actions annoncées par les destinataires de recommandation, le BEA-TT et le SESE définiront ensemble au cas par cas les voies les modalités à adopter pour la meilleure efficacité possible.

Les informations relatives au suivi des recommandations reçues par un organisme sont transmises, pour information, à l'organisme partenaire.

Les organismes d'enquête rechercheront pareillement un accord sur la rédaction des recommandations urgentes qu'ils considèrent nécessaire de publier pendant une enquête.

6. AUTRES SUJETS DE COOPERATION

La France et la Suisse disposent de quelques installations de remontées mécaniques communes. On appliquera les mêmes dispositions que pour le ferroviaire. Dès maintenant, des échanges sont souhaitables, étant rappelé que nos deux pays concentrent la grande majorité des remontées mécaniques, des industriels et des compétences en Europe.

Le champ de responsabilité du SESE en matière de transports routiers est plus restreint que celui du BEA-TT : il porte sur le transport de personnes effectué dans le cadre de concessions publiques (*seuls les incidents de nature technique font l'objet d'investigation par le SESE*) ce qui laisse encore d'assez grandes occasions d'échanges et de coopération.

Le SESE peut enquêter sur d'autres incidents s'il y a lieu de supposer qu'une enquête est susceptible de fournir des résultats importants pour la prévention de futurs incidents ainsi que préparer et publier des informations générales utiles pour la prévention des accidents.

Le BEA-TT a également vocation à réaliser des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie, ainsi qu'à recueillir, exploiter et diffuser des informations.

Le BEA-TT et le SESE conviennent de coopérer sur des analyses de retours d'expérience ; d'échanger et de s'entraider, notamment sur les sujets nouveaux tels que les véhicules automatisés, les nouvelles énergies et motorisations... ; de se réunir au moins une fois par an pour des échanges techniques. Cette réunion sera programmée avec un préavis de 2 mois et fera l'objet d'une préparation commune.

7. EVALUATION

Le directeur du BEA-TT et le Chef du service d'enquête SESE procéderont à un examen annuel de la mise en œuvre et de l'efficacité de ce protocole.

Je soussigné

Nom : Prénom :

Fonction au SESE :

Ayant fourni par Email ma carte d'identité ou ma carte professionnelle

En vue de mon commissionnement par le BEA-TT pour participer à l'enquête technique relative à l'accident suivant :

- Mode de transport, nature de l'accident, lieu de l'accident commune).....
- Ouverte par décision du directeur du BEA-TT du(date)
- Menée à titre principal par l'enquêteur du BEA-TT suivant :

Nom : Prénom :

Tel E-mail

M'engage sur l'honneur

A agir conformément aux termes

- de la présente convention
- de la charte de déontologie du BEA-TT (charte du CGEDD)
- du système qualité du BEA-TT notamment ses dispositions relatives au secret professionnel, au règlement général de protection des données, à la sécurité informatique...

A faire part à l'enquêteur principal de tout doute sur l'interprétation ou la conformité de mes actes au regard de cet engagement.

A n'engager aucune dépense dans le cadre de l'enquête du BEA-TT mentionnée ci-dessus sans avoir obtenu l'autorisation de l'enquêteur principal du BEA-TT ou de sa hiérarchie.

SIGNATURE :

ANNEXE N2 : Modèle de décision de commissionnement par le directeur du BEA-TT

REPUBLIQUE FRANCAISE

Ministère de

Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)

Décision du(date)

Portant désignation et commissionnement d'un enquêteur technique non permanent au BEA-TT

Le directeur du BEA-TT

Vu le code des transports et notamment ses articles L1621-6, L1621-8, L1621-16, R1621-8, R161-17, R1621-24, R1621-25,

Vu l'acte d'engagement signé le (date) par de M.(Nom, Prénom, fonction au Service suisse d'enquêtes de sécurité (SESE)),

Décide

Article 1^{er}

Monsieur (Nom, Prénom) est désigné en qualité d'enquêteur technique non permanent et commissionné à cet effet pour la durée de l'enquête technique, ouverte par décision du Concernant l'accident de transport (mode) ayant eu lieu le (date) à (heure) sur (infra) dans la commune de ...

Article 2

Monsieur (Nom, Prénom) est soumis au secret professionnel, et plus généralement au respect des mêmes règles, dans les mêmes conditions, que les agents permanents du BEA-TT.

Article 3

La présente décision sera publiée au Bulletin officiel du ministère de.....

Fait le

Le directeur

Jean-Damien PONCET

ANNEXE N3 : Cartes ferroviaire des lignes transfrontalières Suisse - France



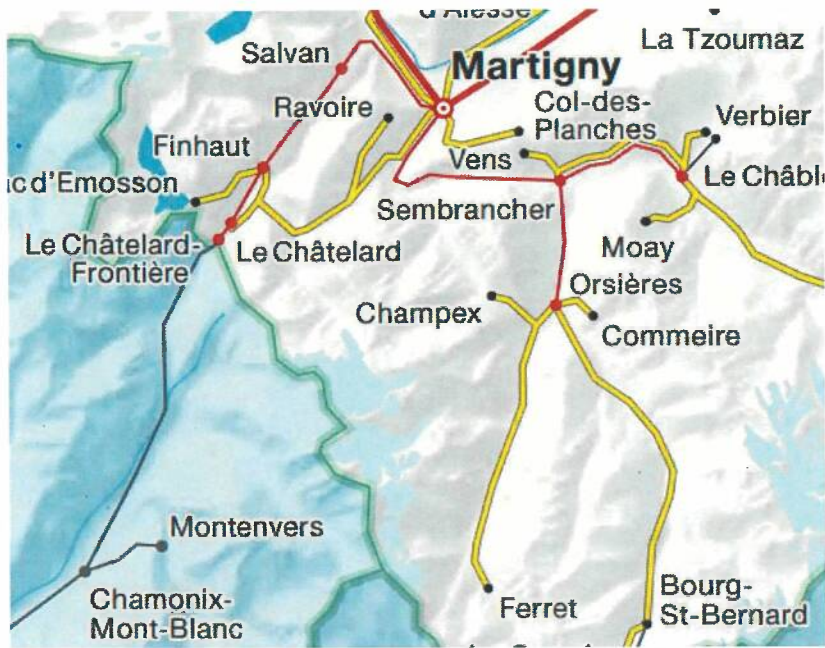
Carte de détail de la région de Genève - Ligne du CEVA (Genève- Annemasse) et Genève –La Plaine.

Lien vers le : [Plan de sécurité binational CEVA](#) pour les détails : (Coopération BEA-TT_SESE , pages 26 et 36).



Carte de détail de la ligne Vallorbe - Frasne

Lien vers le plan d'intervention : [Plan intervention Gare de Vallorbe-Tunnel](#) pour les détails.



Carte de détail de la ligne Martigny - Chamonix ; (spécificité : l'entreprise de transport TMR circule jusqu'à Vallorcine sur le territoire français).



Carte de détail de la ligne La Chaux-de-Fonds - Besançon



Carte de détail de la ligne Boncourt – Delle.



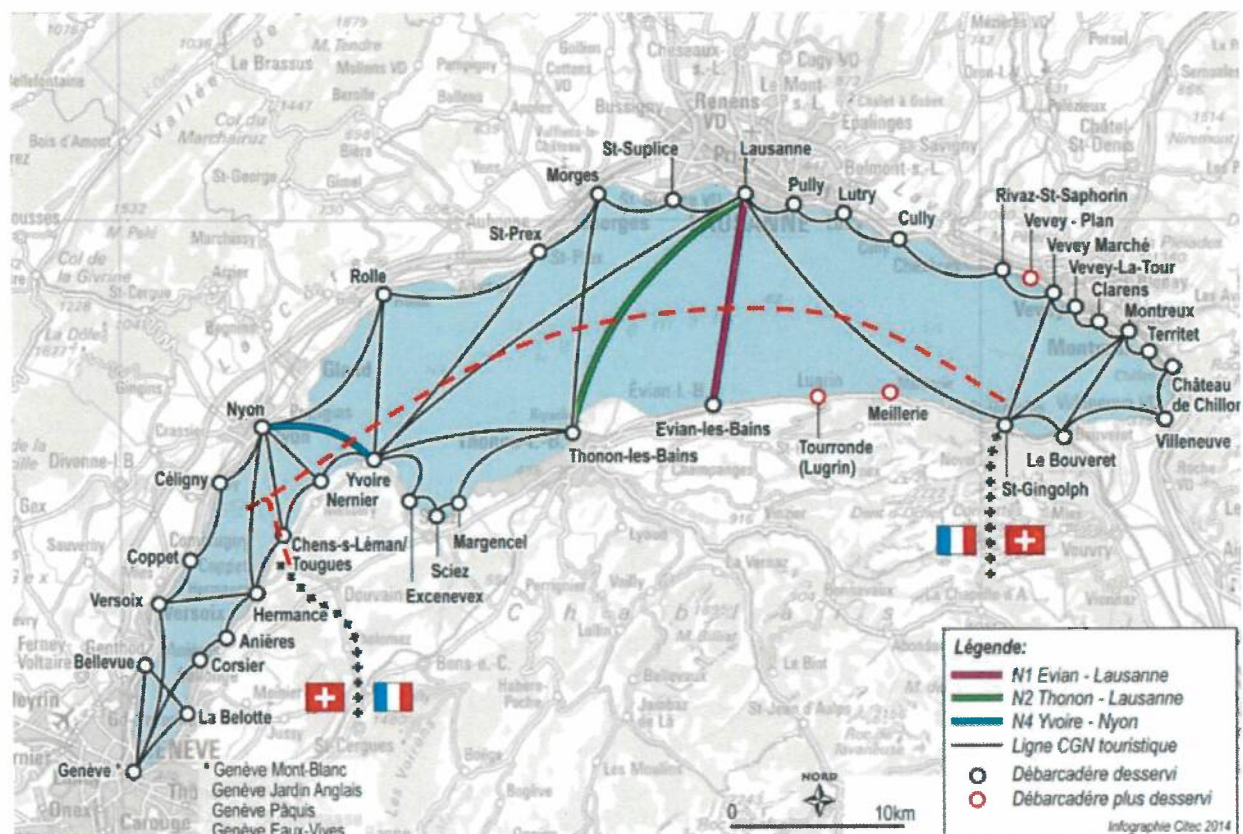
Carte de détail de la ligne Bâle – St Louis – Mulhouse.



Carte de détail de la ligne Pontarlier – Les Verrières.

ANNEXE N4

Navigation intérieure : Lac Léman



Carte de la navigation sur lac Léman (CGN) avec délimitation des zones territoriales.

ANNEXE N5

Contacts entre le SESE et le BEA-TT

A. URGENCES

SESE

Alarme de l'enquêteur de
permanence 24h sur 24h
via la REGA

00 41 333 333 333

BEA-TT

Numéro de téléphone : (24/24)

00 33 6 17 15 51 50

heures de bureau 00 33 1 40 81 38 50

00 33 1 40 81 21 83

Une fois le premier contact établi, les informations ultérieures peuvent être transmises par courriel aux personnes en charge, en utilisant les adresses courriels indiquées ci-dessous.

SESE

info@sust.admin.ch

BEA-TT

Bea-tt@developpement-durable.gouv.fr

(Pour prévenir toute défaillance de ce dispositif, le directeur du BEA-TT et le Chef du service d'enquête du SESE disposent de leurs numéros réciproques).

B. MOINDRES URGENCES

SESE

Téléphone (heures de bureau)

00 41 58 466 33 00

Courriel:

info@sust.admin.ch

BEA-TT

Téléphone (heures de bureau)

00 33 1 40 81 21 83

Courriel:

bea-tt@developpement-durable.gouv.fr