

Bruxelles, le 28 février 2006

La Commission européenne propose un renforcement de la protection des transports de marchandises contre le terrorisme

La Commission européenne a proposé de nouvelles règles européennes pour mieux protéger les transports de marchandises contre les attentats terroristes. Ces règles vont renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans les transports terrestres. Elles permettront aux opérateurs qui participent au système de profiter d'avantages dans le domaine des contrôles de sûreté et amélioreront leur situation sur le plan de la sûreté dans leurs relations avec leurs partenaires commerciaux, notamment les compagnies d'assurance.

M. Jacques Barrot, vice-président de la Commission responsable des Transports, a fait la déclaration suivante : « les nouvelles règles feront de l'Union européenne le premier bloc commercial dans le monde à ajouter pleinement la dimension de la sûreté à toutes les formes de transport de marchandises. Ces règles contribueront à la prévention des attentats terroristes dans l'UE ».

La proposition renforce la prévention des attentats terroristes éventuels dans l'UE en promouvant la sûreté dans les transports terrestres de marchandises par la route, le chemin de fer et également les voies navigables. Elle concilie l'objectif de renforcer la sûreté et l'objectif d'assurer des flux commerciaux rapides sur le marché européen ; elle complète aussi les règles européennes existantes concernant les transports aériens et maritimes ainsi que la sûreté des aéroports et des ports maritimes.

La proposition :

- invite les opérateurs commerciaux à améliorer leurs performances en matière de sûreté le long de la chaîne d'approvisionnement pour les porter à des niveaux européens minimaux. Ces opérateurs se verront attribuer le statut d' « opérateur sûr » par les autorités nationales pour une période de trois ans, qui pourra être renouvelée ;
- permet une reconnaissance dans toute l'UE de l'attribution du statut d' « opérateur sûr » ;
- facilite la création de chaînes d'approvisionnement sûres composées d' « opérateurs sûrs » ;
- permet à un « opérateur sûr » de profiter d'une « procédure accélérée » lors des contrôles de sûreté tant à l'intérieur de l'UE (dans des ports, par exemple) qu'aux frontières extérieures où les douanes mettent en œuvre de nouvelles règles de sûreté ;
- encourage les « opérateurs sûrs » à se démarquer d'une manière positive de leurs concurrents n'ayant pas le statut d' « opérateur sûr » dans le marché des transports.

Pour obtenir le statut d'opérateur sûr, un opérateur devra mettre en œuvre un système de gestion de la sûreté, avec toute la documentation nécessaire, veiller à prévoir des ressources pour combattre les risques en matière de sûreté, et respecter un certain nombre d'exigences spécifiques, exposées en détail dans les annexes du règlement proposé. Ces exigences portent sur des aspects tels que la protection physique des bâtiments, le contrôle de l'accès, les procédures concernant le personnel et la sûreté. Le statut d'opérateur sûr peut être retiré en cas de non-respect grave ou répété des exigences en matière de sûreté. Dans un tel cas, l'opérateur ne peut déposer une nouvelle demande qu'après un délai de deux ans.

La proposition sensibilisera davantage à la sûreté le secteur de la chaîne d'approvisionnement communautaire, qui comprend actuellement plus d'un demi million d'entreprises pour les seuls transports et services auxiliaires. Elle tient compte de la dimension considérable du marché de la chaîne d'approvisionnement et de l'impossibilité d'introduire des mesures de sûreté globales qu'il serait difficile de mettre en œuvre et de contrôler pour un coût raisonnable.

La proposition fixe un cadre souple d'exigences minimales aptes à évoluer progressivement en fonction du progrès technique et de l'évolution des risques. Elle couvre tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement et rend chacun des maillons (expéditeurs, entreprises de transport, entrepôts et installations de stockage) responsable de sa propre sûreté.

Ce système, qui n'est pas contraignant, a été élaboré dans le cadre de consultations intensives des parties intéressées. La Commission estime que de plus en plus d'opérateurs participeront à ce partenariat en matière de sûreté dans les prochaines années, eu égard notamment à la demande croissante de sûreté des transports émanant d'expéditeurs préoccupés par la sûreté de leur marque propre. Les opérateurs sûrs gagneront non seulement un temps précieux grâce à la procédure accélérée dans les ports et les terminaux, mais ils auront aussi moins de paperasse à remplir. L'interconnexion des différents modes de transport sera également facilitée, car des normes de sûreté applicables aux transports terrestres compléteront les règles communautaires strictes qui s'appliquent déjà aux aéroports et aux ports maritimes.

Un nombre croissant d'opérateurs disposés à investir dans la sûreté, mais qui hésitent, de peur de gaspiller des ressources, profiteront de ce système. Par le fait qu'elle fixe des exigences européennes minimales en matière de sûreté, la proposition aura aussi des effets positifs sur la prévention de la délinquance dans les transports.

La proposition est présentée sous la forme d'un règlement qui exige l'approbation du Parlement européen et du Conseil. Les dispositions nationales nécessaires pour octroyer le statut d'opérateur sûr devront être mises en place au plus tard dix-huit mois après l'adoption du règlement.

Pour plus d'informations sur les mesures de sûretés existantes dans les transports aériens et maritimes, et pour le texte complet du règlement proposé, voir : http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/index_fr.htm