



*Prise de position de l'UIRR sur la proposition de la Commission Européenne d'un Règlement relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement COM(2006) 79 du 27.02.2006*

L'Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR) partage l'avis de la Commission Européenne selon lequel le terrorisme représente une grave menace. L'UIRR a constitué un groupe de travail sur la sécurité et la sûreté et a publié, dès l'automne 2004, ses premières recommandations pour renforcer le niveau de sécurité en Transport Combiné.

*Méthode fondamentale*

Dans sa communication, la Commission Européenne n'a malheureusement pas opté pour une approche coordonnée des Autorités et des opérateurs économiques face au terrorisme ; elle a plutôt repris à son compte les propositions de l'étude DNV pour imposer la charge principale aux opérateurs économiques. Tout comme dans l'étude, une analyse fondamentale des risques fait défaut. Il ne suffit pas d'avancer qu'« une analyse des risques serait importante ». Encore faut-il que celle-ci constitue le fondement sur lequel s'appuient les mesures antiterroristes. A défaut d'une telle analyse, la Commission préconise l'approche d'une sécurité générale de la chaîne de transport dans son ensemble. Une telle approche est toutefois trop indifférenciée et mène à un emploi inefficace des ressources. Par ailleurs, l'annonce d'une application volontaire des mesures définies dans le cadre de cette approche n'est que faussement rassurante. Ce caractère bénévole demeure en effet théorique dès lors qu'une pression est exercée de multiples façons sur les entreprises. Ainsi, une entreprise qui ne serait pas certifiée « fiable » devra, en cas de crise, voire avant, faire preuve de beaucoup de patience et d'endurance financière lors des contrôles.

L'UIRR considère qu'il faut, pour une stratégie appropriée, une combinaison équilibrée de mesures :

- améliorant la sécurisation du réseau de transports à ses frontières extérieures,
- incluant une approche proactive et coordonnée des services de douane, de police et de renseignement,
- intégrant des dispositions générales modérées pour l'économie, ainsi que
- des mesures spécifiques de sécurité ciblées pour les maillons de la chaîne de transport identifiés comme faibles.

La sûreté est avant tout une matière ressortissant à l'Etat ; ceci dit, elle doit être soutenue par une collaboration de toutes les entreprises et des citoyens. Jusqu'ici, les attentats terroristes n'ont pas réussi à déstabiliser sérieusement l'économie mondiale. Il faut cependant s'assurer que les mesures militaires et civiles visant à améliorer la sécurité dans tous les domaines importants ne prennent pas une ampleur plus conséquente que celle des actes terroristes qu'elles devraient empêcher, à savoir imposer à l'économie mondiale des coûts et des obstacles administratifs qui pourraient conduire à une récession. Il est par conséquent important de prendre des mesures qui sont en harmonie avec la stratégie de Lisbonne visant à faire de l'Union européenne une zone économique concurrentielle, à réduire les obstacles bureaucratiques et à simplifier la législation.



Pour l'UIRR, le soutien à l'approche de la Commission visant à introduire une certification de sûreté est nécessairement lié à deux garanties préalables :

1. La coordination par la Commission des différents projets de certification en cours et la proposition d'une approche unique et harmonisée.
2. La démonstration du caractère raisonnable, modéré et efficace de chacune des mesures exigées.

### *Une certification unique*

L'économie est actuellement confrontée à un flot de certifications : en plus de la « certification qualité ISO », la DG TREN propose des certificats « d'opérateur sûr », un autre pour « la qualité de la logistique intermodale » ainsi que l'embauche de « logisticiens certifiés ». Parallèlement, la DG Douane exige la certification d'entreprises en tant qu'« opérateurs économiques agréés ». Tout ceci accroît le travail administratif et les coûts. La Commission Européenne devrait tout au moins coordonner ses différentes exigences et imposer une certification unique mettant l'accent sur la sécurité et la sûreté.

### *Mesures générales modérées ...*

Des mesures générales s'appliquant à toutes les entreprises de la chaîne de transport doivent être raisonnables et modérées.

Il n'est pas économiquement soutenable d'accepter des mesures de sécurité vastes et globales telles que l'exige l'étude DNV (coûts minimum 48 Mrd. EUR pour la première installation, ensuite 36 Mrd. EUR par an). La Commission affirme, à tort, dans son communiqué que « des résultats de recherche récentes » montrent que des mesures de sécurité améliorées pourraient avoir un effet positif sur une série de facteurs de coûts ainsi que sur la chaîne de transport elle-même et sur les entreprises participantes. Dans cette étude, il est seulement affirmé, mais aucunement démontré, que les dépenses des opérateurs économiques en matière de sécurité amélioreront automatiquement la qualité en même temps qu'elles seront compensées par des gains de productivité. Cette vision omet complètement le fait qu'un grand nombre de mesures détériorent l'efficacité. La sécurité à coût zéro est un slogan, pas une réalité.

L'adoption de mesures globales uniquement sur base de vulnérabilités théoriques serait inefficace ; elle ne correspond d'ailleurs pas à une pratique existante dans d'autres secteurs. A titre d'exemple, on n'imagine pas renforcer l'ensemble des portes et fenêtres partout en Europe pour éviter les cambriolages. Au contraire, on ne l'envisagera, par exemple, que là où ces actes se produisent souvent ou là où la présence de biens de valeur pourrait inciter au délit. Il en va de même pour la protection des personnes : alors qu'un important groupe de policiers est mobilisé lors d'une visite d'Etat, un tel effort financier ne sera pas consenti pour chaque citoyen lambda, pourtant tout aussi vulnérable a priori.

Pour accroître la sécurité dans un ordre de grandeur finançable, il faut évidemment appliquer les mesures partout, dans un but précis et sur la base d'une analyse des risques. De même, les dispositifs antiterroristes doivent être élaborés après une analyse des risques et des coûts-avantages impliquant une comparaison avec d'autres mesures de sécurité (y



compris celles relevant de la sécurité générale des transports et de la prévention des accidents), car l'objectif doit être de minimiser autant que possible les pertes humaines et les dégâts matériels dans les limites de ressources données.

*... complétées de mesures spéciales*

Dans l'annexe 5 du projet de Règlement, la Commission Européenne exige des entreprises économiques d'effectuer une évaluation des risques de menaces terroristes, ce qu'elle même n'a pas été en mesure de faire jusqu'ici avec l'aide d'un consortium de consultants.

Il est ainsi demandé au secteur de réaliser l'évaluation des risques de ses entreprises et de ses installations en fonction de prescriptions émises par les Autorités, prescriptions qui font encore largement défaut. Pourtant, les entreprises considérées comme particulièrement exposées et nécessitant, de ce fait, en priorité des mesures de protection ont besoin de l'intervention et de la solidarité financière de la Communauté et ne doivent pas être abandonnées à elles-mêmes dans la lutte contre le terrorisme.

*Collaboration des Autorités et de l'économie*

Dans le cadre d'une « Common learning action » liée au programme Marco Polo, l'UIRR s'emploie à élaborer des recommandations détaillées pour les terminaux et opérateurs de Transport Combiné. Même si les instructions de l'Etat font défaut à ce stade, l'UIRR s'efforce d'effectuer une catégorisation en fonction des risques des terminaux de TC afin de soumettre des recommandations pour des mesures de sécurité. D'autres organisations et fédérations industrielles élaborent également des recommandations et, dans quelques pays membres de l'UE, des initiatives prometteuses de collaboration entre les Autorités, la police, les pompiers et l'industrie voient le jour. Si la voie choisie est bien celle de la certification, nous considérons que de telles recommandations fondées sur la pratique devraient - là où il en existe - être au cœur de telles certifications.

Le Conseil Européen a souligné dans la stratégie de Lisbonne que les Autorités devraient consacrer une attention toute particulière aux coûts découlant des effets et du maintien des règles proposées. La communication actuelle ne comporte malheureusement qu'un plan financier qui évalue les conséquences sur le budget de l'UE mais n'intègre aucune analyse des coûts-avantages des mesures proposées pour l'économie.

La sécurité et la sûreté requièrent un déploiement considérable de ressources. Il est donc d'autant plus important d'effectuer de telles analyses avant de prescrire des mesures. L'objectif principal est de protéger la vie et de prévenir les dégâts matériels. La stratégie la plus efficace est celle capable de donner les meilleurs résultats dans le cadre d'un emploi de ressources données.

UIRR s.c.r.l.  
Rue Montoyer 31/11  
B – 1000 Bruxelles

[www.uirr.com](http://www.uirr.com)  
[headoffice.brussels@uirr.com](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)