

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Europe

Sécurité des transports : la méthode communautaire fait son chemin

Les marées noires et catastrophes aériennes de ces dernières années ont eu comme effet de pousser l'Union européenne à ériger la sécurité des transports en véritable politique communautaire. Un vaste ensemble de normes de sécurité est désormais appliqué. Même si les Etats continuent à assurer aujourd'hui une large part des tâches opérationnelles de sécurité, l'Europe est de plus en plus présente sur le terrain, notamment à travers ses trois agences de sécurité maritime, aérienne et ferroviaire dont les compétences semblent appelées à s'élargir ...

La montée en puissance du dispositif communautaire

La sécurité a toujours été l'un des éléments de la politique européenne des transports qui inclut un nombre croissant de textes imposant des règles communes en la matière. A la suite de plusieurs accidents maritimes et aériens, il a été décidé d'accroître l'action de l'Europe dans ce domaine. Trois objectifs : renforcer non seulement la législation mais aussi le contrôle de son application, créer au niveau communautaire une capacité d'expertise scientifique et technique et mettre en commun des moyens. De là est né le concept d'agence européenne dans le domaine des transports. C'est le secteur maritime qui a été le premier doté d'une agence spécifique. Instituée par un règlement en date du 27 juin 2002, l'agence européenne pour la sécurité maritime compte aujourd'hui une

centaine de personnes. Ses compétences s'étendent aux 25 Etats membres ainsi qu'à la Norvège et à l'Islande et elle entend bien promouvoir dans le monde entier son expérience. A peine un mois plus tard, le 15 juillet 2002, était créée l'agence européenne de la sécurité aérienne, à laquelle la Suisse a décidé de participer. L'enjeu : donner à l'Europe de véritables autorités en matière de sécurité aérienne. 300 personnes y travaillent aujourd'hui. Enfin, en 2004, est née l'agence ferroviaire européenne, une initiative rendue indispensable dans le cadre de la constitution d'un espace ferroviaire européen intégré, à la fois pour développer une approche commune de la sécurité ferroviaire et pour favoriser l'interopérabilité ferroviaire. Son effectif initial est de 100 personnes.

Chacune de ces agences est une entité juridique autonome dotée d'un conseil d'administration où sont représentés les Etats membres, la Commission et, dans le cas du maritime et du ferroviaire, les partenaires professionnels.

→ Comme la plupart des agences spécialisées de l'Union européenne, ces trois agences sont réparties sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne : l'agence pour la sécurité maritime est installée à Lisbonne, l'agence de sécurité aérienne à Cologne et l'agence ferroviaire à Valenciennes,

avec un centre de conférences à Lille. Les représentants de la France sont respectivement Francis Vallat, président de l'Institut français de la mer, Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile et Patrick Vieu, directeur des transports ferroviaires et collectifs à la DGMT.



La Commission européenne préconise de renforcer le fonctionnement des agences européennes chargées de la sécurité dans les transports et d'étendre progressivement leurs missions. On reste toutefois loin d'un modèle d'agence fédérale, tel que la Federal Aviation Administration ou les Coastguards américains.

Des tâches de conseil et de contrôle

En créant ces agences, l'Union européenne répond à plusieurs besoins : un besoin d'expertise technique, un besoin d'élaborer des normes propres à assurer le plus haut niveau de sécurité, et un besoin de les faire appliquer et de les contrôler. Les trois agences ont des compétences et un périmètre d'intervention différents mais des similitudes émergent néanmoins :

- elles conseillent la Commission aussi bien pour l'élaboration des règles et normes (exemple : les normes en matière de signalisation ferroviaire) que pour la mise en place de méthodes et de règles communes (exemple : les méthodes d'enquête après un accident maritime) ;
- elles assurent un contrôle, soit en amont par des processus de certification (exemple : la certification des produits aéronautiques), soit en aval par des inspections auprès des Etats membres (exemple : les inspections des installations de réception portuaire ou le suivi continu des performances de sécurité en matière ferroviaire) ;
- elles favorisent l'échange d'informations et de bonnes pratiques, (exemple : la publication des informations relatives aux navires et à leur cargaison ou encore la publication de la liste noire des compagnies aériennes).

→ Les agences aérienne et maritime sont aujourd'hui pleinement opérationnelles. L'agence ferroviaire est en cours de mise en place pour être totalement opérationnelle fin 2006. La Commission avait envisagé de doter le fluvial d'une

agence mais cette question ne fait pas l'objet d'un consensus, plusieurs Etats membres ayant manifesté leur opposition et une préférence pour le système actuel des commissions de navigation existantes (Rhin et Danube).

La prise en charge par les agences de certaines tâches d'exécution se justifie lorsqu'une action collective est plus efficace et plus économique qu'une action individuelle des Etats membres.

Un transfert progressif de compétences jusque là exercées par les Etats membres

Avec la création de ces agences, on assiste à un transfert important de compétences des Etats vers la communauté européenne : ce n'est plus seulement le pouvoir législatif qui « change de main » mais aussi certains instruments de régulation et des tâches opérationnelles. Et ces agences voient leurs compétences s'étendre progressivement. Aujourd'hui, l'agence de la sécurité aérienne met en œuvre des actions de certification de produits ; elle s'occupe de l'approbation d'organisations et de personnels travaillant dans le domaine de l'entretien. La Commission européenne a proposé d'élargir son rôle aux domaines de la surveillance des exploitants d'aéronefs

(y compris ceux des pays tiers) et des licences de pilote et de lui donner des compétences en matière de certification et de surveillance des opérateurs. Cette proposition fait encore l'objet de débats, la France étant par exemple réservée sur un transfert de compétences en matière de certification des opérateurs. La compétence de l'agence pour la sécurité maritime a été récemment étendue au soutien opérationnel aux Etats membres dans leur lutte contre toute pollution maritime importante. Seule l'agence ferroviaire, qui a essentiellement un rôle d'assistance à la conception de réglementation technique, n'exerce pas, à ce stade, de tâche opérationnelle.

→ Dans le domaine de la sécurité routière, c'est le principe de subsidiarité qui s'applique. La Commission européenne souligne cependant le nombre élevé de victimes sur les routes (beaucoup plus que dans les autres modes de transport) et indique que l'objectif de réduire de moitié le nombre de morts au

cours de la période 2001-2010 nécessitera « une action concertée associant les gouvernements à tous les niveaux, y compris par la voie réglementaire le cas échéant ». La sécurité est bien devenue un sujet phare de la politique communautaire et l'Union européenne se dote d'instruments pour réussir.

Retrouvez sur l'internet Europe et international une information complète sur les agences de sécurité européennes : http://www.europe-international.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=89

DAEI - direction des Affaires économiques et internationales
Tour Pascal A, 92055 La Défense cedex - Tél: 01 40 81 27 26 - Fax: 01 40 81 21 56
Directeur de la publication: Dominique Bureau - Rédactrice en chef: Béatrice Vinstock