



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS  
CONSEIL DES MINISTRES**

**Conseil des Ministres**

**SECURITE DANS LES TRANSPORTS ET TERRORISME**

**NOTE DE SYNTHESE ET DECLARATION**

*Le présent document a figuré au point 5 "Sécurité dans les transports et terrorisme" de l'ordre du jour de la session ministérielle de Bucarest.*

*Il comporte une Déclaration ministérielle relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports qui a été adoptée par le Conseil des Ministres.*

**JT00127652**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine  
Complete document available on OLIS in its original format

## 1. CONTEXTE

Les attentats terroristes commis en septembre 2001 à New York et à Washington ont modifié peut-être à tout jamais l'approche de la sécurité dans le secteur des transports. L'utilisation de moyens de transport comme armes de destruction visant tant les passagers des véhicules que les hommes et les femmes présents dans les bâtiments pris pour cible a ajouté un nouveau degré à la vulnérabilité du système de transport. Face à des destructions matérielles et des pertes de vies humaines d'une ampleur auparavant insoupçonnée, les autorités des transports et les fournisseurs de services de tous niveaux et de tous les secteurs se voient contraints de revoir leurs procédures et moyens traditionnels d'évaluation de la sécurité pour gérer ce nouveau risque et y répondre efficacement<sup>1</sup>.

Les infrastructures et équipements de transport étaient, bien avant ces actes de terrorisme commis aux Etats-Unis, la cible d'actes de cette nature pour toute une série de raisons et notamment parce qu'ils:

- sont relativement accessibles,
- peuvent attirer l'attention du public et des médias,
- sont souvent comme les compagnies aériennes, entourés d'une aura nationale,
- peuvent toucher beaucoup de monde en une fois.

Ce qui s'est fait pour protéger les transports contre le terrorisme après les événements de la fin de 2001 laisse subsister certaines zones d'ombre. Les autorités des transports et les opérateurs sont, depuis le 11 septembre, en quête de réponse à plusieurs questions qui se posent en matière de sécurité.

- Les mesures et procédures de sécurité sont-elles suffisantes dans le contexte de l'après 11 septembre? En quoi le système reste-t-il vulnérable et comment y remédier? Suffit-il simplement d'appliquer mieux et avec plus de rigueur les procédures existantes ou faut-il prendre de nouvelles mesures?
- Les moyens actuels d'évaluation, notamment les méthodes d'évaluation des risques et de la vulnérabilité, suffisent-ils pour donner l'information nécessaire aux décideurs eu égard à la gravité et à l'impact potentiel de la menace terroriste compte tenu, plus particulièrement, du sentiment accru d'insécurité perceptible dans certains domaines depuis les attentats? Quel est le coût de ces moyens et qui doit les prendre en charge ? Où se situe le niveau de risque tolérable?
- A partir d'où y a-t-il "assez" de sécurité? Jusqu'où faut-il aller, en d'autres termes, dans le renforcement de la sécurité pour ne pas provoquer une hausse peut-être inutile, et que ne compense aucun avantage supplémentaire, du coût des transports propre à inhiber l'activité d'un secteur indispensable à la santé des économies nationales?

Soucieuses de s'attaquer à ces questions et à d'autres encore, les autorités responsables des transports se sont réunies aux niveaux local, régional, national et, dans certains secteurs, multilatéral pour faire le point sur les problèmes de sécurité soulevés par la lutte contre le terrorisme, s'informer sur ce qui se fait de mieux dans ce domaine et réfléchir aux ajustements techniques, législatifs et judiciaires à opérer pour maximiser la protection sur la base des risques inhérents à la lutte contre les activités terroristes dans les transports.

---

1 . Pour une bibliographie complète voir le document de référence CEMT/CM(2002)19

L'expérience dans le monde des transports depuis les événements de la fin de 2001 fait apparaître que la plupart des mesures prises depuis lors pour renforcer la sécurité s'inscrivent dans un cadre strictement unimodal<sup>2</sup>. La lutte contre le terrorisme aérien et maritime reste, même si des organisations multilatérales s'en préoccupent aujourd'hui activement, menée séparément par chaque mode. La sécurité des chemins de fer s'avère être largement affaire d'initiatives nationales, sans guère d'échanges internationaux à ce jour. Le terrorisme routier ne retient qu'assez peu l'attention. Il semble aussi que les risques de terrorisme fluvial ne soient pas débattus au niveau multilatéral. Dans le domaine des transports publics, il semble bien qu'on ait appris, aux niveaux local et national, à penser la politique et les mesures de lutte contre le terrorisme dans une optique intermodale systémique, même si le débat reste logiquement cantonné à ces mêmes niveaux.

## **2. COORDINATION DE LA SECURITE ENTRE LES MODES ET LES SECTEURS**

Si la lutte contre le terrorisme reste bien de dimension purement modale dans la plupart des pays, il serait sans doute nécessaire de replacer les liens entre les transports aériens et maritimes, le rail et la route, les voies navigables et le transport maritime dans le contexte d'un cadre de sécurité intermodal. Plusieurs facteurs revêtent ici une importance particulière. Si certaines mesures antiterroristes sont de toute évidence propres à un mode, comme par exemple l'interdiction d'accès au poste de pilotage ou l'obligation d'installation de systèmes d'identification automatique des navires, d'autres influent en revanche sur plusieurs modes, par exemple le suivi des marchandises conteneurisées transportées par la route, le rail ou les voies navigables jusqu'à un aéroport ou un port de mer. La multiplicité des modes mobilisés dans ce dernier exemple semble imposer une approche coordonnée de la sécurité: un défaut de vigilance entachant un maillon quelconque de la chaîne de transport peut rendre toute la chaîne vulnérable à des actes de terrorisme.

La sécurité a un coût et la fragmentation de la sécurité par mode peut être source d'inefficience dans la distribution des ressources à l'intérieur du secteur. Il importe, notamment pour le monde des transports, que la coordination et l'égalité de traitement soient assurées en matière de coûts parce que l'application à un mode de mesures de sécurité qui ne tiennent pas compte de celles qui sont prises à l'égard des autres modes auxquels il est lié, peut enlever toute cohérence aux contraintes imposées aux fournisseurs et opérateurs de services de transport. La coopération avec le secteur privé peut être particulièrement importante de ce point de vue.

La coordination, entre modes, entre secteurs public et privé ou entre pays, des mesures de sécurité et de lutte contre le terrorisme dans le domaine des transports requiert un certain degré de transparence des politiques suivies en la matière. La sensibilité des informations relatives au terrorisme dans le domaine des transports incite actuellement, et de façon tout à fait compréhensible, certes à la plus grande prudence, mais les autorités nationales pourraient néanmoins avoir intérêt à partager autant que faire se peut, dans un cadre multilatéral, l'expérience qu'elles ont acquise en matière de lutte contre le terrorisme dans les modes de transport autres que l'aviation et le transport par mer (pour lesquels la coordination multilatérale fait déjà partie des réalités). Il est ainsi possible de partager des pratiques exemplaires (par exemple d'échanger des informations sur les nouvelles technologies de sécurité), de mieux cerner les vulnérabilités du système (pour y remédier plus efficacement) et de mieux coordonner les actions des différents pays. La CEMT pourrait, si ses membres jugent l'initiative potentiellement utile, servir de cadre à l'approfondissement du débat sur le terrorisme et la sécurité dans le secteur des transports et à son accession à la dimension multimodale.

---

2. Voir le document de référence CEMT/CM(2002)19 pour les activités spécifiques à chaque mode.

### **3. ROLE DES MINISTERES ET DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

Les Ministres des transports se retrouvent régulièrement sous les feux des projecteurs après des attaques violentes contre les infrastructures et l'équipement de transport. Ils sont alors obligés de convaincre un public inquiet que les mesures de sécurité nécessaires sont prises pour assurer la sécurité des transports. Il leur incombe en outre, en période d'activités terroristes et d'autres violences, de coordonner les initiatives prises par le secteur des transports en matière de sécurité. Il est, après les événements du 11 septembre, devenu particulièrement évident qu'il appartient aux Ministères d'identifier et de corriger non seulement les faiblesses de chacun des modes de transport, mais aussi celles qui sont communes à tous.

Il ressort des informations recueillies à ce jour que les Ministères des transports pourraient, dans un certain nombre de domaines, utilement encadrer l'examen des problèmes d'ordre politique et technique soulevés par la lutte contre le terrorisme dans les transports.

Les Ministres et les Ministères des transports peuvent:

- coordonner, avec les autres Ministères compétents en matière de sécurité nationale et de terrorisme (c'est-à-dire les Ministères de la défense et de l'intérieur), les mesures de sécurité prises dans le secteur des transports en les situant dans un cadre intermodal ;
- promouvoir l'évaluation des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local ;
- partager dans toute la mesure du possible avec leurs homologues d'autres pays l'expérience acquise et les pratiques exemplaires mises en œuvre en matière de sécurité des transports et de lutte contre le terrorisme, étant observé à ce niveau que le cadre multilatéral qui existe pour les transports aérien et maritime fait défaut pour les transports de surface.
- affiner autant que faire se peut les mesures déjà prises pour améliorer la sécurité et réduire la criminalité dans les transports (suivi des transports de marchandises, etc.) afin de renforcer l'efficacité des transports et de la lutte contre le terrorisme,
- réfléchir à des mesures qui rendent la sécurité, la sûreté et la lutte contre le terrorisme complémentaires.

**DECLARATION MINISTERIELLE RELATIVE A LA LUTTE CONTRE  
LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS**

Nous, Ministres des transports des pays Membres et des pays Membres associés de la Conférence Européenne des Ministres des Transports réunis en Conseil les 29 et 30 mai à Bucarest, en Roumanie,

**CONDAMNANT** les horribles attentats terroristes commis le 11 septembre 2001 contre le World Trade Center à New York et le Pentagone à Washington D. C.,

**CONSCIENTS** que la nature de ces attentats - par l'ampleur des destructions matérielles et des pertes de vies humaines ainsi que par l'utilisation de véhicules de transport pour perpétrer ces actes de violence - a changé le contexte dans lequel la politique de sécurité est conçue et mise en œuvre dans les différents modes de transport,

**DETERMINÉS** à œuvrer aux niveaux national et international pour que les transports puissent jouer leur rôle vital dans la société et l'économie, libres de toute menace d'actes de terrorisme,

**PRENANT ACTE** du travail accompli dans plusieurs enceintes dans le domaine du terrorisme et des transports, et notamment:

- de la Déclaration sur la lutte contre le terrorisme dans les transports maritime et aérien adoptée par les Ministres des transports le 15 janvier 2002 à Tokyo,
- de la Déclaration approuvant l'élaboration d'un vaste Plan d'action sur la sûreté de l'aviation approuvé lors de la Conférence ministérielle de l'OACI sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Montréal les 19 et 20 février 2002,
- du travail réalisé par des instances internationales telles que la CEAC, l'OMI, le G8, la CEE/ONU, la Commission européenne et l'OCDE pour revoir et renforcer les mesures de lutte contre le terrorisme dans le secteur des transports ainsi que des efforts accomplis par des organisations professionnelles internationales telles que l'UIC et l'IRU pour mieux faire comprendre les préoccupations nourries par leurs membres à l'égard du terrorisme dans les transports et les mesures prises pour améliorer la sécurité,

**CONSTATANT :**

- que la plupart des actions entreprises depuis le 11 septembre 2001 pour renforcer la sécurité ont été conçues et mises en œuvre à l'intérieur d'un mode et qu'une approche plus globale de la sécurité couvrant tous les maillons de la chaîne de transport est nécessaire,
- l'intérêt d'un cadre multilatéral de discussion du terrorisme pour les transports de surface à l'instar de ce qui est en place pour les transports aérien et maritime,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre:

- l'amélioration de la sécurité et la fluidité des transports intérieurs et internationaux de voyageurs et de marchandises,
- la transparence nécessaire des échanges internationaux d'idées et de pratiques exemplaires et la confidentialité indispensable à l'efficacité des mesures,

**CONVENONS** de :

- poursuivre les travaux de mise en œuvre de la Résolution 1986/58 sur la sûreté de l'aviation et des Résolutions 1997/2 et 1999/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports,
- promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sécurité dans le secteur des transports de nos pays, en collaboration avec d'autres organes compétents de nos Etats,
- partager autant que faire se peut avec d'autres Etats l'expérience que nous avons acquise et les pratiques exemplaires que nous avons mises en œuvre en matière de sécurité des transports et de lutte contre le terrorisme afin d'améliorer la compréhension et la coopération dans ce domaine,
- soutenir l'évaluation nécessaire des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local,
- rechercher des mesures propres à rendre la sécurité, la sûreté et la lutte contre le terrorisme complémentaires,

**DEMANDONS** à la CEMT de :

- développer des travaux sur la sécurité et le terrorisme,
- suivre ce qui se fait pour améliorer la sécurité des transports et partager l'expérience acquise en matière de pratiques exemplaires dans tout le secteur des transports avec les Membres et les Membres associés,
- collaborer avec l'OCDE, la CEAC et l'OMI pour porter les questions posées et les expériences tentées dans le secteur des transports aérien et maritime à l'attention des Ministres et assurer, dans toute la mesure du possible, la cohérence des approches adoptées par les différents modes,
- trouver comment concilier l'amélioration de l'efficacité et la sécurité du système de transport avec la lutte contre le terrorisme, en réfléchissant par exemple à des moyens qui permettent de suivre les marchandises tout au long de la chaîne de transport afin d'éviter l'incohérence et l'incompatibilité des normes de sécurité applicables aux différents modes,

**DEMANDONS** à la CEE/ONU :

- d'étudier si ses instruments législatifs tiennent suffisamment compte des implications des attentats du 11 septembre 2001 pour la sécurité des transports.