

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

Mardi 23 juillet 2013  
17 h 15

## Commission des affaires européennes

Communication de M<sup>me</sup> Danielle Auroi sur la proposition de règlement sur le transport des matières radioactives (COM (2012) 561 final – E 7757)



COMMUNICATION  
de Mme Danielle AUROI  
**sur le système communautaire d'enregistrement  
des transporteurs de matières radioactives**

*Proposition de règlement du Conseil établissant  
un système communautaire d'enregistrement  
des transporteurs de matières radioactives (ESCRég)*

**COM (2012) 561 du 1<sup>er</sup> octobre 2012 – E 7757**

*Réunion de Commission du 23 juillet 2013*

**I. UN QUADRUPLE SOUCI DE SIMPLIFICATION, DE SÉCURITÉ, DE SUIVI ET  
D'HARMONISATION**

**A. L'ARSENAL LÉGISLATIF EN VIGUEUR**

**1. La directive CE sur le transport des marchandises dangereuses**

Une directive de 2008<sup>1</sup>, adoptée au titre de l'article 71 du traité instituant la Communauté européenne<sup>2</sup>, encadre le transport intérieur de marchandises dangereuses par route, chemin de fer ou voie navigable, dans le respect, notamment, de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, (ARD), du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et de l'accord

---

<sup>1</sup> Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (Journal officiel L 260/13 du 30 septembre 2008).

<sup>2</sup> Repris à l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

## 2. La directive EURATOM sur la protection sanitaire contre les rayonnements ionisants

D'autre part, une directive de 1996<sup>3</sup>, relevant du traité EURATOM, prescrit aux États membres d'adopter les dispositions de nature à faire respecter des normes de base en matière de protection sanitaire des travailleurs et de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants. Ces normes de base portent sur :

- les doses maximales admissibles ;
- les expositions et les contaminations maximales admissibles ;
- les principes fondamentaux de surveillance médicale des travailleurs.

La directive s'applique à toutes les pratiques comportant un risque dû aux rayonnements ionisants – émanant soit d'une source artificielle, soit d'une source naturelle de rayonnement –, notamment à leur transport, en vertu de l'article 2, paragraphe 1 a).

Or, ces opérations de transport de matières radioactives étant couramment transfrontalières, de nombreux transporteurs doivent se plier à ces procédures de déclaration et d'autorisation dans plusieurs États membres, selon des modalités différentes d'un pays à l'autre. La directive EURATOM de 1996 prévoit bien que les transporteurs de substances radioactives soient soumis à un régime d'autorisation et de déclaration mais la directive CE de 2008 ne répond pas à la question.

## B. LA PROPOSITION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Dans un quadruple souci de simplification, de sécurité, de suivi et d'harmonisation, la Commission européenne a donc présenté, le 1<sup>er</sup> octobre 2012, une proposition de règlement tendant à remplacer ces procédures nationales de

---

<sup>3</sup> Directive 96/29/EURATOM du Conseil du 13 mai 1996 fixant les normes de base relatives à la protection sanitaire de la population et des travailleurs contre les dangers résultant des rayonnements ionisants (Journal officiel L 159 du 29 juin 1996).

déclaration et d'autorisation des transporteurs par un système d'enregistrement et de certification unique au niveau communautaire.

Précisons qu'il s'agit ici de légiférer à propos de l'habilitation des entreprises de transport à véhiculer des matières radioactives. Chaque opération de transport de matières radioactives continuera à être soumise à des mesures de déclaration et d'autorisation ; l'entrée en vigueur du présent règlement n'exonérera pas les transporteurs de leurs obligations préexistantes en la matière.

### 1. Simplification

Les transporteurs assurant l'acheminement de matières radioactives d'un point à l'autre de l'Union européenne, au départ d'un pays tiers vers l'Union européenne ou en provenance de l'Union européenne vers un pays tiers, par route, chemin de fer ou voie navigable, devront formuler une demande d'habilitation par l'intermédiaire d'une interface *web* centrale, le Système électronique d'enregistrement des transporteurs (ESCREg<sup>4</sup>).

Les informations exigées, décrites dans un tableau annexé à la proposition de règlement, seront simples :

- identification du demandeur ;
- nature du transport ;
- couverture géographique de l'activité de transport ;
- type et nombre de colis transportés ;
- programme de radioprotection ;
- programme d'assurance de la qualité.

Une fois saisie dans l'ESCREg, la demande sera instruite :

- pour les transporteurs des États membres, par l'autorité nationale compétente du pays dans lequel est situé leur siège social ;

---

<sup>4</sup> *Pour* Electronic System for Carrier Registration.

- pour les transporteurs extra-communautaires, par l'autorité nationale compétente du pays où ils ont l'intention d'accéder en premier lieu sur le territoire de l'Union européenne.

De fait, la Commission européenne, à travers cette proposition législative, a pour principale préoccupation la simplification des procédures dans une optique de libre circulation des marchandises et d'optimisation du marché intérieur.

## 2. Sécurité

Mais le texte doit aussi garantir la sûreté et la protection sanitaire de la population.

Lorsque le dossier sera jugé conforme aux normes de base fixées dans la directive de 1996, le transporteur sera enregistré dans la base de données et se verra remettre un certificat d'une durée de cinq ans, l'habilitant à effectuer des transports de matières radioactives selon les modalités indiquées dans son formulaire de demande.

La proposition retient, en son article 3, une approche graduée des risques :

- en excluant de la procédure d'enregistrement les transporteurs acheminant exclusivement des « colis exceptés<sup>5</sup>» ;

- en laissant aux États membres la possibilité de renforcer, sur leur propre territoire, les exigences inhérentes à l'enregistrement des transporteurs de certaines matières fissiles et des matières hautement radioactives.

En outre, les transporteurs pour compte propre seront exonérés de la nouvelle procédure, lorsque leur activité de détention ou d'utilisation de la source aura fait l'objet d'une autorisation ou d'un récépissé de déclaration conforme à la directive 96/29/Euratom et visant expressément l'activité de transport.

Les autres actes législatifs communautaires – notamment la directive 2008/68/CE – et les règles internationales relatives à la protection physique, aux garanties et à la responsabilité civile continueront de s'appliquer.

---

<sup>5</sup> C'est-à-dire des colis dont le contenu radioactif se situe en-deçà de normes limites définies par l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). Voir la définition exacte à l'article 2, paragraphe (f), de la proposition de règlement.

La Commission européenne estime que l'enregistrement des transporteurs aériens et maritimes n'est pas nécessaire pour permettre aux États membres d'assurer le respect des normes de base. Les certificats délivrés par les autorités de l'aviation civile<sup>6</sup> et les systèmes de comptes rendus des navires<sup>7</sup> sont en effet censés mettre en œuvre de manière satisfaisante les exigences de déclaration et d'autorisation découlant de la directive EURATOM de 1996.

### 3. Suivi

Outre la vérification des conditions de sécurité garanties par chaque transporteur, le système offrira aux autorités compétentes une meilleure vision globale du marché du transport de matières radioactives dans leur pays.

### 4. Harmonisation

Enfin, à l'article 9 de la proposition de règlement, il est prévu que les autorités compétentes des États membres coopèrent en vue d'harmoniser leurs modalités de mise en œuvre et de contrôle du respect des dispositions du futur règlement.

## **II. UN TEXTE CERTES UTILE MAIS QUI PERSISTE À IGNORER PLUSIEURS PROBLÈMES DE FOND ESSENTIELS**

### A. UNE BASE JURIDIQUE CONTESTABLE

La base juridique choisie par la Commission européenne pour cette proposition de règlement est le chapitre III du traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, dit « EURATOM » – chapitre consacré à « la protection sanitaire » –, notamment ses articles 30 et 32. Votre rapporteure conteste ce choix avec véhémence.

---

<sup>6</sup> Conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (Journal officiel L 373 du 31 décembre 1991).

<sup>7</sup> Conformément à la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 (Journal officiel L 208 du 5 août 2002).

## 1. Les défauts intrinsèques du traité EURATOM

Contrairement au traité instituant la Communauté économique européenne, qui fut signé simultanément, en mars 1957, le traité EURATOM n'a jamais été modifié de manière substantielle. Or, depuis cinquante ans, les connaissances relatives à la nocivité de l'industrie nucléaire et au potentiel des énergies alternatives ont considérablement progressé :

- la recherche dans le secteur énergétique a ouvert de nouvelles perspectives malheureusement négligées ;

- en outre, les désastres humains, écologiques et économiques consécutifs aux catastrophes nucléaires qui ont jalonné l'histoire contemporaine devraient nous inciter à revisiter la façon dont nous appréhendons la question de l'énergie nucléaire.

Ce traité demeure donc entaché de défauts intrinsèques :

- il n'aborde pas des questions cruciales comme la sécurité des installations, l'élimination des déchets ou le stockage définitif ;

- il ne prévoit aucune norme de sécurité commune aux États membres ;

- surtout, en vertu de son article 7, les textes législatifs présentés sur sa base juridique sont adoptés par le seul Conseil, ce qui prive le Parlement européen de son pouvoir de codécision, lui laissant une simple fonction consultative.

## 2. Les conséquences du choix du traité EURATOM comme base juridique, dans le cas d'espèce du futur ESCReg

Choisir le traité EURATOM comme base juridique de la présente proposition de règlement constitue donc, de ce point de vue, un recul par rapport à la directive de 2008, qui avait été adoptée sous le régime de la procédure législative ordinaire.

Distinguer les modalités de transport des matières nucléaires et des autres marchandises dangereuses peut en outre paraître incohérent. Il n'est en effet pas rare qu'une cargaison contienne à la fois des produits radioactifs et d'autres marchandises dangereuses ; l'incendie de l'*Atlantic Cartier*, survenu le 1<sup>er</sup> mai 2013 dans le port de Hambourg, a mis ce problème en évidence.

Quoi qu'il en soit, il est inadmissible qu'un texte aussi important pour la sécurité et la santé de nos concitoyens se voie soustrait à l'autorité législative du Parlement européen, qui représente tout de même la souveraineté populaire à l'échelle de l'Union européenne.

Le Parlement européen avait déjà soulevé le problème à deux reprises, en 2011 puis en 2013, à l'occasion de l'examen de textes relatifs à la contamination radioactive des denrées alimentaires<sup>8</sup> et des eaux destinées à la consommation humaine<sup>9</sup>.

La modification de base juridique a en outre été recommandée, à l'unanimité, par la Commission des affaires juridiques (JURI) du Parlement européen, sur proposition de son rapporteur Axel Voss (PPE, Allemagne). Dans son avis du 10 juillet 2013<sup>10</sup>, elle considère, au regard de l'objectif et du contenu de la proposition, que l'article 91 du TFUE constitue la base juridique appropriée.

Le service juridique du Conseil, invité à se prononcer par le Groupe questions atomiques (GQA), a également considéré que les articles 31 et 32 du traité EURATOM « ne constituent pas une base juridique correcte pour la proposition »<sup>11</sup>.

Pour toutes ces raisons, votre rapporteure préconise de modifier la base juridique de la proposition de règlement : les articles 91, paragraphe 1, et 192, paragraphe 1, du TFUE, relatifs respectivement à la « politique commune des transports » et à la « politique de l'Union dans le domaine de l'environnement », seraient substitués aux articles 31 et 32 du traité EURATOM.

---

<sup>8</sup> *Proposition de règlement (EURATOM) du Conseil COM (2010) 184 du 27 avril 2010 fixant les niveaux maximaux admissibles de contamination radioactive pour les denrées alimentaires et les aliments pour bétail après un accident nucléaire ou dans toute autre situation d'urgence radiologique.*

<sup>9</sup> *Proposition de directive du Conseil COM (2012) 147 du 28 mars 2012 fixant des exigences pour la protection de la santé de la population en ce qui concerne les substances radioactives dans les eaux destinées à la consommation humaine.*

<sup>10</sup> *Avis 7676/13 du 19 mars 2013.*

<sup>11</sup> *PE516.596v01-00 / JURI\_AL(2013)516596.*



### 3. Mesures d'exécution

Enfin, les articles 10 et 11 de la proposition de règlement prévoient que ses actes d'exécution seront pris par la Commission européenne, assistée d'un comité consultatif *ad hoc*. Celui-ci suivrait les modalités simplifiées propres aux textes examinés selon la procédure de consultation, établie à l'article 4 du règlement de 2011 relatif aux actes délégués<sup>12</sup>, consécutif à l'abolition par le traité de Lisbonne de l'ancien système de la comitologie.

Pour conférer au Parlement européen un pouvoir de contrôle politique plus puissant en aval de l'adoption de la proposition législative, il importe, là encore, de changer de base juridique, afin de recourir au mécanisme de l'article 290 du TFUE, à savoir les actes délégués. Ceux-ci, contrairement aux actes d'exécution prévus à l'article 291 et décrits dans le règlement de 2011, permettent en effet au Parlement européen :

- de révoquer la délégation de pouvoir accordée à la Commission européenne ;

- de faire obstruction à l'adoption des actes délégués en émettant une objection.

#### B. LES LACUNES IDENTIFIÉES PAR LES COMMISSIONS DU PARLEMENT EUROPÉEN

Outre la remise en cause de la base juridique choisie par la Commission européenne, qui fait consensus au Parlement européen<sup>13</sup>, les commissions parlementaires saisies du texte ont émis plusieurs remarques intéressantes quant aux lacunes qu'il présente.

---

<sup>12</sup> *Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (Journal officiel L 55 du 28 février 2011).*

<sup>13</sup> *Procédure 2011/0225(NLE).*

## 1. L'avis de la commission environnement du Parlement européen

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) du Parlement européen, saisie pour avis, a examiné la proposition de règlement le 4 juin 2013. Dans son avis<sup>14</sup>, la rapporteure Romana Jordan (PPE, Slovénie) accueille positivement la proposition législative tout en proposant des amendements significatifs pour renforcer sa portée.

En cas de non-respect des dispositions du règlement par un transporteur, les mesures coercitives prononcées à son encontre devraient être notifiées non seulement à l'intéressé et aux autorités des autres États membres dans lesquels il envisageait de faire transiter la marchandise – comme indiqué à l'article 7, paragraphe 2 – mais aussi à l'ensemble des autres États membres.

Par ailleurs, la proposition législative ne prévoit pas de modalités de rectification en cas d'erreur administrative au cours de la procédure de délivrance d'un certificat.

L'agenda de mise en œuvre du texte reste indéterminé, dans la mesure où il n'est pas prévu de date butoir pour l'adoption des actes d'exécution établissant l'ESCReg. Il convient d'apporter cette précision, afin de garantir une mise en œuvre de la législation dans des délais raisonnables.

Enfin, compte tenu des effets potentiels des marchandises concernées sur la santé humaine et l'environnement, la commission ENVI suggère de charger la Commission européenne de publier des rapports relatifs à l'exécution du règlement, trois ans après son entrée en vigueur puis tous les cinq ans.

## 2. Le rapport de la Commission industrie du Parlement européen

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) du Parlement européen, saisie au fond, s'est réunie le 8 juillet 2013 pour examiner le projet de rapport<sup>15</sup> de Béla Kovács (NI, Hongrie). Elle s'est également montrée favorable à la proposition de règlement de la Commission européenne.

---

<sup>14</sup> PE 506.022v02-00 / ENVI\_AD(2013)506022.

<sup>15</sup> PE 510.688v01-00 / ITRE\_PR(2013)510688.

Ses propositions tendent essentiellement à insister, dans une optique d'harmonisation, sur la simplification de la procédure, l'accessibilité du système et l'efficacité des échanges d'informations entre autorités nationales.

Afin d'améliorer le suivi des professionnels et d'empêcher toute falsification de leur part, il considère que l'historique des données concernant chaque transporteur enregistré devra être consultable par les autorités nationales chargées de délivrer les habilitations.

En contrepartie, il estime nécessaire que les transporteurs puissent mettre à jour facilement leurs propres données, sans devoir subir une charge administrative trop importante.

Il préconise du reste, dans un souci pédagogique, la mise en ligne d'un guide dynamique explicitant les champs à remplir dans le document de demande de certification.

Le vote – à valeur consultative, rappelons-le – sur le texte est programmé pour le 18 septembre 2013 en commission ITRE puis pour le 22 octobre en séance plénière.

## C. LES POSITIONS ANTAGONISTES AU CONSEIL

### 1. La mise en avant du principe de subsidiarité par plusieurs États membres

Du côté du Conseil, plusieurs États membres, animés par des préoccupations diverses, voire contradictoires, s'appuient sur le principe de subsidiarité pour rechigner à consentir que les règles et procédures soient harmonisées au niveau communautaire. Citons trois pays en particulier :

- l'Allemagne, où l'opinion publique est très sensible à la thématique nucléaire et où une rupture énergétique a été prononcée en 2011, possède un système national d'enregistrement des transporteurs de matières radioactives particulièrement sophistiqué ;

- le Royaume-Uni, au contraire, où le système est moins robuste, est partisan d'une réglementation moins sévère ;

- la République tchèque souhaite préserver son système interne, dans lequel l'autorité nationale compétente se contente d'habiliter les donneurs d'ordre de l'industrie nucléaire à sélectionner des entreprises de transport jugées sérieuses.

## 2. La mise en place d'un groupe technique présidé par la France

Dans ces conditions, la France, à l'invitation de la présidence irlandaise, a pris la présidence d'un groupe d'experts *ad hoc*. Celui-ci conduit des échanges informels en vue d'identifier des axes d'amélioration du texte, afin de le sauver sous la présidence lituanienne.

La préoccupation de la France est de faire évoluer le texte pour lui donner un marquage davantage sûreté nucléaire que libre circulation des marchandises, à travers plusieurs amendements visant à :

- ériger la radioprotection en ambition première du règlement, notamment en renforçant le point 5 de son annexe I, c'est-à-dire les informations relatives au programme de radioprotection de l'entreprise de transport qu'il incombera à ce dernier de renseigner dans son formulaire de demande d'enregistrement ;

- ouvrir l'accès à la base de données de l'ESCREg aux opérateurs de l'industrie nucléaire afin qu'ils soient en mesure de vérifier les antécédents de chaque transporteur et de s'assurer, notamment, qu'ils n'ont jamais été soumis à des suspensions d'activité pour violation des normes de base ;

- définir les cas de non-conformité susceptibles d'entraîner un refus de certification de la part des autorités nationales ;

- établir le partage des compétences entre autorités nationales en cas de litige concernant un transporteur.

La France a été chargée, sur la base de ces orientations, de produire un projet de règlement amendé, qui sera soumis, fin juillet, aux experts du groupe. En fonction de leur appréciation de ces propositions, la présidence lituanienne déterminera si le texte peut être réinscrit à l'ordre du jour du GQA du Conseil ou si son examen en groupe technique doit se poursuivre.

## D. UNE ACTIVITÉ RISQUÉE PAR NATURE

Il convient de rappeler que toutes les activités économiques impliquant des matières radioactives sont dangereuses par nature. À défaut de leur interdiction pure et simple, des mesures d'encadrement, de contrôle et de sanctions extrêmement strictes s'imposent. À cet égard, une harmonisation européenne doit tendre non pas à la recherche du plus petit dénominateur commun mais à la généralisation des meilleures pratiques.

Dans un souci de démocratie et de transparence, il est primordial, pour le moins, que l'accès aux informations contenues dans la base de données de l'ESCREg soit garanti pour les autorités compétentes mais également pour les citoyens, afin que ceux-ci puissent prendre connaissance des risques encourus.

Il conviendrait que les États membres puissent conserver le droit de réglementer plus sévèrement ou d'interdire le transport de matières radioactives sur leur territoire pour des motifs de sécurité nationale ou de protection de l'environnement, notamment afin de prendre en compte les spécificités de leurs choix de mix énergétique. L'intrusion pacifique de vingt-neuf militants de Greenpeace dans l'enceinte de la centrale nucléaire du Tricastin, le 15 juillet 2013, a une nouvelle fois mis en lumière combien cette activité est vulnérable à des attaques terroristes – rappelons d'ailleurs que des opérations de sensibilisation similaires ont déjà été menées pour bloquer des convois ferroviaires.

Pour réduire le risque d'accident ainsi que les conséquences des accidents potentiels, il convient de toute évidence :

- de limiter drastiquement le nombre d'opérations de transport de matières nucléaires ainsi que les distances parcourues par les véhicules qui en sont chargés ;
- de privilégier le ferroutage par rapport au transport routier ;
- d'interdire, quel que soit le mode de transport employé, les itinéraires traversant les grosses agglomérations – surtout après la catastrophe ferroviaire intervenue le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge – ainsi que, pour le transport ferroviaire, l'arrêt des convois sur les voies des gares fréquentées par le public.

En cas d'accident, comment le principe pollueur-payeur devra-t-il s'appliquer ? La responsabilité de l'indemnisation incombera-t-elle au donneur d'ordre – par exemple le propriétaire du combustible ou le producteur des déchets acheminés – ou au transporteur ? Dans la seconde hypothèse, les entreprises de transport devraient être suffisamment assurées pour faire face à des indemnisations qui peuvent s'avérer très lourdes, la catastrophe de Fukushima nous le rappelle.

Enfin, compte tenu de la longueur de la durée de validité du certificat d'habilitation – cinq ans, rappelons-le –, l'autorité compétente qui l'a délivré devrait en outre être chargée de vérifier, par des contrôles inopinés, que le transporteur enregistré continue de satisfaire aux exigences.

\*

\* \*

INSERER compte-rendu des débats (après la réunion de commission).

\*

\* \*

Au cours de sa réunion du 23 juillet 2012, la Commission des affaires européennes a *approuvé/rejeté* les conclusions suivantes :

### CONCLUSIONS

La Commission des affaires européennes,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vus les articles 91, paragraphe 1, 192, paragraphe 1, et 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Considérant la proposition de règlement du Conseil établissant un système communautaire d'enregistrement des transporteurs de matières radioactives [COM (2012) 561 du 1<sup>er</sup> octobre 2012 – n° E 7757],

Considérant que le transport de matières radioactives, susceptible d'avoir des conséquences graves sur l'environnement et la santé humaine, doit être encadré de façon plus draconienne sur la totalité du territoire de l'Union européenne, organisé sous le contrôle de la représentation parlementaire communautaire et transparent pour les citoyens,

1. Reconnaît que l'établissement d'un système électronique d'enregistrement des transporteurs de matières radioactives serait de nature à simplifier les procédures, à consolider la sécurité, à améliorer le suivi des opérateurs des entreprises du secteur et à harmoniser les pratiques des autorités nationales compétentes ;

2. S'oppose toutefois à la base juridique choisie par la Commission européenne, à savoir les articles 31 et 32 du traité EURATOM, et demande que leur soient substitués les articles 91, paragraphe 1, et 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

3. Conteste également, à titre accessoire, la base juridique retenue pour les mesures d'exécution, et recommande de recourir aux actes délégués prévus à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne plutôt qu'aux actes d'exécution prévus à l'article 291 ;

4. Insiste au demeurant sur le fait que la nocivité démontrée des rayonnements ionisants pour la santé et l'environnement doit conduire à prendre toutes les dispositions possibles pour réduire le risque d'accident ainsi que les conséquences des accidents potentiels :

a) en limitant de façon draconienne le nombre d'opérations de transport de matières nucléaires ainsi que les distances parcourues par les véhicules qui en sont chargés ;

b) en privilégiant le ferroutage par rapport au transport routier ;

c) en interdisant, quel que soit le mode de transport employé, les itinéraires traversant les grosses agglomérations – surtout après la catastrophe ferroviaire intervenue le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge – ainsi que, pour le transport ferroviaire, l'arrêt des convois sur les voies des gares fréquentées par le public ;

5. Salue la démarche du Gouvernement français, qui a pris la présidence d'un groupe technique afin de faire évoluer le texte, sous la présidence lituanienne, en vue de lui donner un marquage davantage sûreté nucléaire que libre circulation des marchandises ;

6. Souligne les lacunes de la proposition de règlement, lequel :

a) fait l'impasse sur l'information des travailleurs et du public ;

b) n'ouvre pas non plus l'accès à la base de données aux opérateurs de l'industrie nucléaire, ce qui les empêchera de vérifier les antécédents des transporteurs ;

c) établit des règles insuffisamment strictes en ce qui concerne le programme de radioprotection des transporteurs ;

d) ne donne aucun éclairage sur les modalités d'application du principe pollueur-payeur en cas d'accident, ni sur les obligations de couverture assurancielle des transporteurs en cas d'accident ;

e) ne garantit pas que l'historique des données concernant chaque transporteur enregistré puisse être consultable par les autorités nationales chargées de délivrer les habilitations ;

f) ne prévoit pas la transmission à l'ensemble des États membres des notifications des mesures coercitives prononcées à l'encontre des transporteurs ayant violé ses dispositions ;

g) omet de confier à l'autorité nationale compétente la charge de contrôler que le transporteur enregistré continue de satisfaire à ses exigences durant toute la période de validité du certificat ;

h) ne définit pas les cas de non-conformité susceptibles d'entraîner un refus de certification de la part des autorités nationales ;

i) n'indique pas comment s'effectuera le partage des compétences entre autorités nationales en cas de litige concernant un transporteur ;

j) ne fixe pas d'agenda d'adoption des actes d'exécution nécessaires à sa mise en œuvre ;

k) néglige de charger la Commission européenne de rédiger des rapports d'exécution réguliers et d'examiner l'opportunité d'adopter des mesures complémentaires ;

l) ne laisse pas aux États membres le loisir de réglementer ou d'interdire le transport de matières radioactives sur leur territoire pour des motifs, par exemple, de sécurité nationale ou de protection de l'environnement ;

7. Recommande vivement aux co-législateurs européens de combler ces lacunes pour que le texte réponde davantage aux impératifs de sûreté nucléaire.