



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité des biens et des personnes

Question écrite n° 4449

Texte de la question

M. Xavier Bertrand attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales sur le problème de la sécurité des voyageurs dans les transports ferroviaires et maritimes. Les événements du 11 septembre ont amené les compagnies aériennes à renforcer considérablement les mesures de sécurité, tant à l'embarquement des voyageurs, qu'à la prise en charge des bagages. Cependant, il lui fait remarquer que les lignes ferroviaires et maritimes, également très fréquentées, ne semblent pas jouir d'un niveau de sécurité identique. En effet, les bagages en gare et les véhicules embarquant à bord de ferries ne font pas l'objet de vérifications similaires. Il sollicite de sa part des indications quant aux mesures qui pourraient être prises par les autorités mais également par les professionnels afin de renforcer la sécurité des déplacements de voyageurs sur ou à partir du territoire national.

Texte de la réponse

La sûreté est une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels visant à prévenir et protéger tous types de transport contre des actes malveillants volontaires. La notion de sécurité, en revanche, concerne la prévention et le secours contre les défaillances mécaniques, structurelles, météorologiques ou tout événement involontaire en général. Contrairement au domaine aérien, la sûreté dans le transport maritime n'est organisée que depuis la loi du 26 février 1996, qui a inséré, dans le code des ports maritimes, l'article L. 323-5. Celui-ci prévoit qu'« en vue d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y attachent, les officiers de police judiciaire (OPJ) et, sur l'ordre et la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire (APJ), ainsi que les agents des douanes, peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires pénétrant ou se trouvant dans les zones portuaires non librement accessibles au public, délimitées par arrêté préfectoral ». Ainsi, contrairement au domaine aéroportuaire, où leur activité est limitée aux bagages de soute en trafic international, les douaniers peuvent ici procéder à la visite des personnes et intervenir sur du trafic national. Par ailleurs, l'arrêté du 14 mai 1999 a créé un Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes (CNS) et des comités locaux de sûreté portuaire dans sept ports autonomes, vingt ports d'intérêt national et un port départemental. Le CNS, présidé par un haut fonctionnaire nommé par le ministre des transports, a pour mission d'« apprécier l'application des conventions et accords internationaux, des mesures législatives et réglementaires traitant de la sûreté des transports et des ports maritimes, ainsi que de proposer toute mesure, au regard de l'expérience ou de l'analyse des menaces existantes ou prévisibles ». Pour faire suite aux événements du 11 septembre 2001, l'article 26 de la loi sur la sécurité quotidienne du 15 novembre 2001, en modifiant l'article L. 323-5, a autorisé les agents privés de sûreté, désignés par les personnes publiques gestionnaires des ports et agréés par le préfet et le procureur de la République, à procéder sous les ordres des OPJ et agents des douanes à ces mêmes visites de sûreté. Il convient de noter, d'ailleurs, que la douane assure la visite de sûreté des passagers et des véhicules sur le car-ferry Liberté lorsque celui-ci effectue la rotation Marseille-Alger. La PAF, quant à elle, sécurise le site. Au plan international, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en chantier après les événements de septembre 2001 une modification de la convention internationale de 1974

pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite « SOLAS », afin d'aborder la question de la sûreté des installations portuaires, peu traitée jusqu'alors. Dans ce but, une conférence diplomatique devrait adopter en décembre 2002 le « code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ou code ISPS ». Dans le domaine du transport ferroviaire, les mesures de sûreté ne concernent que le lien fixe trans-Manche (article 5 du décret n° 87-757 du 9 septembre 1987 portant publication du traité franco-britannique de construction et d'exploitation de la liaison fixe trans-Manche [LFT], la loi du 21 avril 1993 de ratification du protocole de Sangatte et l'accord particulier entre la France et le Royaume-Uni relatif aux questions de sûreté concernant la LFT du 15 décembre 1993). C'est ainsi que l'Eurostar bénéficie des mêmes contrôles de sûreté que ceux effectués dans les aéroports. Leur mise en oeuvre a été confiée à la douane pour ce qui concerne le contrôle des voyageurs et de leurs bagages. A cet effet, il a été créé dans les gares de Paris-Nord, de Marne-la-Vallée - Chessy, d'Avignon-Centre, de Lille-Europe et de Calais-Fréthun une zone dite « en sûreté » réservée à la prise en charge des voyageurs Eurostar. Les taux de contrôle sont fixés par directives du secrétariat général au tunnel sous la Manche (SGTM). La douane est autorisée à déroger à la règle du 100 % si des circonstances non prévisibles l'exigent et pour des périodes de temps limitées, de façon à permettre la fluidité et la régularité du trafic. Parallèlement, la SNCF est responsable de la mise en sûreté et du maintien en sûreté du site trans-Manche. Pour accomplir cette mission, elle fait appel à des sociétés privées de surveillance ou de gardiennage.

Données clés

Auteur : [M. Xavier Bertrand](#)

Circonscription : Aisne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4449

Rubrique : Sécurité publique

Ministère interrogé : intérieur

Ministère attributaire : intérieur

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 14 octobre 2002, page 3542

Réponse publiée le : 16 décembre 2002, page 4994