



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

**budget : services extérieurs**

Question écrite n° 64637

### Texte de la question

M. Philippe Goujon appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les moyens financiers et techniques de l'administration douanière permettant d'assurer le contrôle des marchandises et la sécurité sur l'ensemble du territoire et la sécurisation de l'ensemble des espaces portuaires et aéroportuaires. À l'heure actuelle, la direction des douanes ne dispose en effet que de 4 scanners pour tout le territoire national, pouvant radiographier chacun 10 conteneurs à l'heure, et qui sont actuellement en réfection en raison de leur ancienneté. Or plus de 5 millions de conteneurs circulent annuellement sur les seuls ports du Havre et de Marseille et les affréteurs recherchent, sur le plan commercial et contre paiement, à faire *scanner* leurs conteneurs car de nombreux pays, dont les États unis d'Amérique, demandent aujourd'hui un "*scannage*" au départ des navires. En outre, les espaces aéroportuaires ne disposent d'aucun matériel de "*scannage*", que ce soit pour le contrôle des marchandises ou la sécurité du matériel informatique. Aujourd'hui, 18 *scanners* fonctionnent aux frontières orientales de l'Europe entre la Roumanie et l'Ukraine et ont été très vite rentabilisés en raison des prises de marchandises de contrebande ou de trafics divers (cigarettes, drogues) qu'ils ont permis. Aussi il lui demande de lui indiquer quels moyens techniques et matériels il entend mettre en place pour assurer la sécurité du territoire et le contrôle des marchandises qui entrent sur celui-ci et de lui préciser si l'équipement des douanes en *scanners* nouvelle génération permettant de contrôler aussi bien d'importants conteneurs que des camions ou des avions est prévu.

### Texte de la réponse

La direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) participe activement à la mission de sécurisation des acheminements de marchandises en provenance ou à destination des pays tiers à l'Union européenne ainsi qu'en transit sur le territoire national. La douane est ainsi un acteur majeur en matière de sûreté, notamment au titre des contrôles de sûreté Transmanche réalisés sur les sites d'embarquement Eurostar et Eurotunnel et portant sur les flux de personnes et de marchandises empruntant le tunnel sous la Manche. Sur le site Eurotunnel, la douane arme 1 scanner fixe destiné à radiographier les poids lourds empruntant le tunnel sous la Manche. Un second scanner fixe dédié aux contrôles des vans commerciaux est en cours de déploiement sur le site Eurotunnel. Il sera également armé par la douane. La douane assure également la supervision des contrôles de sûreté effectués sur le fret aérien à Roissy, Orly et Le Bourget. En ce qui concerne précisément la sécurisation des flux aériens, la totalité du fret et du courrier embarqués sur des aéronefs est soumise à un contrôle de sûreté, en application de la réglementation européenne. Cette sécurisation est effectuée par des sociétés agréées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la douane et la gendarmerie nationale restant chargées de la supervision de ces contrôles de sûreté, via des inspections régulières dans les locaux des sociétés ou au pied des avions. Les enjeux de sûreté/sécurité devenant déterminants à l'échelle mondiale, sous l'impulsion notamment des États-Unis, le contrôle des produits à l'importation est devenu une priorité pour l'Union européenne qui a souhaité instaurer un niveau équivalent de protection aux frontières de l'Union pour toutes les marchandises en provenance de pays tiers. A cet effet, le système Import Control System (ICS) est entré en vigueur le 1er janvier 2011. Ce processus repose sur un ciblage anticipé des flux, une phase de traitement du risque en matière de sûreté et de sécurité, et la prise de mesures adéquates selon l'évaluation du risque. Concrètement, les opérateurs (des transporteurs dans la majorité des cas) ont l'obligation d'envoyer par

voie électronique au premier point d'entrée de l'Union européenne avant l'arrivée de la marchandise sur le territoire de l'Union, une "déclaration sommaire d'entrée" contenant des données sûreté-sécurité. L'administration des douanes est ainsi en capacité de procéder à une analyse de risque conduisant à l'exécution de contrôles ciblés à la fois sur des aspects de sûreté et/ou de sécurité. En sus du dispositif ICS, si le fret et le courrier sont réputés avoir été sécurisés au départ, la réglementation européenne s'est aussi renforcée concernant les vols entrants ("Air Cargo or mail Carrier operating into the union from a third Country airport - ACC3") : ce processus a débuté en 2012. Il comporte notamment un dispositif d'agrément en matière de sûreté aérienne de couples compagnies aériennes/escales. Sous l'angle de la lutte contre la fraude, la douane cible, particulièrement sur le vecteur aérien, les passagers et leurs bagages à leur arrivée sur le sol national et dispose à cet effet de scanners (bagagix). Enfin, dans le but de prévenir, détecter et poursuivre plus efficacement les actes de terrorisme et les formes graves de criminalité en milieu aéroportuaire, la douane participe activement, depuis 2010, à la mise en œuvre du projet Passenger Name Record (PNR) France. Celui-ci prévoit la transmission, par les compagnies aériennes, des données PNR et advanced passengers informations (API), soit les données relatives au voyage et à l'identité des passagers collectées par elles et conservées dans leur système de réservation. Ces informations permettront d'affiner les techniques de ciblage des passagers en milieu aéroportuaire. Sur les flux import empruntant les ports français, la douane assure une mission de lutte contre la fraude. Des scanners sont utilisés à cet effet afin de contrôler des conteneurs ciblés. Des constatations en lien avec la sûreté (détection notamment de produits explosifs, armes et munitions) peuvent être réalisées à titre incident. La douane arme aujourd'hui 4 scanners mobiles à haute énergie (appelés SMS) qui permettent de radiographier des poids lourds et des conteneurs maritimes. 2 SMS sont utilisés respectivement sur les ports du Havre et de Marseille, les 2 premiers ports français de par leur activité (totalisant 3,4 millions d'équivalent vingt pieds -EVP- par an). Les 2 autres scanners mobiles sont utilisés de manière itinérante sur l'ensemble du territoire national, lors d'opérations renforcées programmées. Un programme de remise à niveau de ces équipements a permis d'allonger la durée de vie des 4 SMS jusqu'en 2019. Enfin, pour être exhaustif sur les capacités de détection en matière d'équipements de radiographie RX, la DGDDI exploite au quotidien 72 appareils RX de format bagages ou petits colis pour le contrôle des voyageurs (dans les terminaux aéroportuaires et portuaires sur l'ensemble du territoire), ainsi que pour le fret express et postal. 3 nouveaux appareils vont venir compléter ce dispositif dans les mois à venir et de nouveaux projets d'acquisition ont déjà été recensés.

## Données clés

**Auteur :** [M. Philippe Goujon](#)

**Circonscription :** Paris (12<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 64637

**Rubrique :** Ministères et secrétariats d'état

**Ministère interrogé :** Intérieur

**Ministère attributaire :** Budget

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 15 décembre 2015

**Question publiée au JO le :** [23 septembre 2014](#), page 7991

**Réponse publiée au JO le :** [3 mai 2016](#), page 3732