



Monsieur Michaël QUERNEZ
Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance
17, rue Henri-Bocquillon
75015 Paris

Objet : *Proposition d'une action contentieuse commune contre le décret n° 2026-753 du 8 août 2026*

Monsieur le Président,

Le décret n° 2026-753 du 8 août 2026, pris pour l'application de l'article L. 232-9 du Code de la sécurité intérieure, organise les obligations de collecte, de vérification, de conservation et de transmission de données imposées aux autorités portuaires dans le cadre de la lutte contre le narcotrafic.

Plusieurs organisations syndicales représentatives de la branche ont, comme la Fédération Française des Ports de Plaisance, exprimé leur soutien sans réserve aux objectifs de lutte contre les trafics de stupéfiants et de sécurisation des espaces portuaires. Elles ont toutefois également alerté les pouvoirs publics sur les difficultés juridiques, humaines, financières et opérationnelles résultant du dispositif envisagé.

Le texte définitif apporte quelques évolutions, notamment la réduction à deux ans de la durée de conservation des données. Il maintient néanmoins l'essentiel des difficultés précédemment identifiées et place les gestionnaires de ports ainsi que leurs salariés dans une situation de responsabilité particulièrement déséquilibrée.

Dans ce contexte, et compte tenu du délai de recours contentieux courant à compter de la publication du décret, le PSCN CFE-CGC propose à la FFPP d'examiner, avec les autres organisations syndicales représentatives qui le souhaiteront, les modalités juridiquement les plus adaptées d'une action contentieuse commune ou étroitement coordonnée devant le Conseil d'État.

Une telle démarche permettrait de réunir les intérêts complémentaires des gestionnaires de ports et des salariés chargés de mettre concrètement en œuvre le dispositif. Nos positions ne se confondent pas nécessairement sur tous les sujets, mais elles convergent sur un constat essentiel : les ports de plaisance peuvent et doivent contribuer à la vigilance et à la coopération avec les services de l'État, sans devenir pour autant, sans pouvoirs, moyens ni protections adaptés, le premier niveau déconcentré du contrôle d'identité et du renseignement en matière de narcotrafic.



L'objectif de cette démarche n'est donc pas de soustraire les ports de plaisance au dispositif de lutte contre le narcotrafic, mais de garantir que leur contribution soit juridiquement définie, opérationnellement réalisable et proportionnée aux moyens dont ils disposent.

Sans préjuger de l'analyse qui devra être conduite par un avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, plusieurs séries d'arguments nous paraissent susceptibles de constituer le canevas d'une action commune ou coordonnée.

1. L'absence de responsabilisation et d'obligation de coopération du plaisancier

Le décret impose à l'autorité portuaire ou à son délégataire de recueillir et de vérifier les données relatives au navire, à son propriétaire, aux personnes présentes à bord et à l'itinéraire suivi. Il ne définit cependant aucune conséquence claire en cas de refus de déclaration, de refus de présentation d'un document, de déclaration manifestement incomplète ou de comportement faisant obstacle à la vérification.

Le texte ne confère pas davantage aux agents portuaires le pouvoir de contraindre la personne à produire un document, de procéder à une vérification dans un fichier de l'État, de différer l'escale ou de refuser l'accès au port.

En pratique, le texte ne précise pas la conduite à tenir lorsque le plaisancier refuse de présenter un document ou fournit des informations manifestement inexactes. L'agent ne peut ni contraindre l'intéressé, ni refuser l'accès au port, ni retenir le navire. Si le décret lui impose d'informer la police, la gendarmerie ou les douanes en cas de doute, il ne fixe ni protocole opérationnel, ni délai d'intervention, ni conduite à tenir dans l'attente de l'arrivée éventuelle des services compétents.

Le dispositif fait ainsi peser l'obligation et le risque de sanction sur l'autorité portuaire, alors que le plaisancier qui refuse de coopérer ne fait l'objet d'aucune obligation spécifiquement sanctionnée par le dispositif.

Cette asymétrie soulève des questions de sécurité juridique, d'applicabilité et d'adéquation du dispositif à son objectif. Elle expose directement les agents aux contestations, conflits et pressions, sans leur fournir les moyens juridiques de traiter la situation.

Il conviendrait donc d'examiner si le pouvoir réglementaire a suffisamment défini les conditions d'exécution de l'obligation législative et s'il n'a pas instauré une obligation matériellement difficile, voire impossible, à satisfaire dans certaines situations.

2. Le caractère limité, voire partiellement artificiel, de la vérification demandée aux ports

Le décret qualifie la mission confiée aux autorités portuaires de mission de « vérification ». En réalité, les agents portuaires pourront seulement comparer certaines données déclarées avec celles figurant visuellement sur un document présenté.

Ils ne disposent ni des compétences techniques ni de l'accès aux bases de données permettant d'établir l'authenticité du document, sa validité, son éventuel signalement ou la véritable identité de son détenteur.



De nombreuses informations collectées ne sont par ailleurs pas vérifiables au moyen d'un document d'identité : adresse électronique, numéro de téléphone, itinéraire, escale précédente, destination suivante ou qualité réelle de propriétaire ou d'utilisateur du navire. La situation du propriétaire absent du bord demeure également insuffisamment traitée.

Il existe donc un écart important entre l'étendue des données recueillies, l'objectif de lutte contre le narcotrafic et la capacité réelle des ports à vérifier la fiabilité des informations.

Cet écart paraît devoir être examiné au regard des principes de nécessité, de pertinence, de minimisation et de proportionnalité applicables aux traitements de données personnelles, ainsi qu'au regard du risque d'erreur manifeste d'appréciation dans la définition des modalités d'application de la loi.

Un dispositif national de déclaration préalable par l'utilisateur, assorti d'une transmission directe aux services de l'État et de contrôles ciblés par les autorités compétentes, offrirait une répartition plus cohérente des responsabilités.

3. Les incertitudes relatives à la responsabilité du traitement de données personnelles

Dans son avis n° 2026-076 du 9 juillet 2026, publié au Journal officiel, la Commission nationale de l'informatique et des libertés a relevé que le ministère de l'Intérieur détermine les principales caractéristiques du dispositif : finalités, catégories de données, destinataires, durée de conservation et conditions générales de transmission. Elle en a déduit que le ministère devrait être regardé comme responsable du traitement et a demandé que le périmètre de cette responsabilité soit clarifié.

Le décret définit pourtant les autorités locales mettant en œuvre les traitements comme responsables de ceux-ci. Il reporte ainsi sur chaque autorité portuaire ou organisme gestionnaire des responsabilités relatives à l'information des personnes, à l'exercice de leurs droits, à la sécurité des données, aux habilitations, à la gestion des incidents et aux éventuelles violations de données.

Cette organisation conduit à une fragmentation nationale du dispositif et à la multiplication de traitements locaux portant sur des données sensibles, alors que leurs finalités et leurs caractéristiques essentielles sont déterminées par l'État.

Il conviendrait d'examiner la cohérence de cette qualification au regard du RGPD, de la loi Informatique et Libertés et des observations formulées par la CNIL, ainsi que l'insuffisance éventuelle des garanties prévues pour assurer une gouvernance homogène et sécurisée des traitements.

4. L'insuffisance de la traçabilité et des garanties de sécurité

Le décret prévoit la journalisation des consultations et des transmissions lorsque le traitement est automatisé. Cette rédaction paraît laisser subsister des procédures papier, des échanges par messagerie ou des traitements semi-manuels ne bénéficiant pas du même niveau de traçabilité.

Or les ports ne disposent pas actuellement d'un système national unique, sécurisé et distinct de leurs outils de gestion commerciale. Ils pourraient être conduits à conserver localement des copies de documents d'identité et des informations relatives aux déplacements de nombreuses personnes.



Le texte ne définit pas suffisamment les modalités d'authentification des demandes émanant des services de l'État, les canaux sécurisés de transmission, la séparation avec les logiciels ordinaires du port, la gestion des incidents, l'effacement effectif des données ou les conditions de continuité du service.

Cette absence d'harmonisation accroît simultanément les risques de perte, de détournement, de consultation injustifiée, de cyberattaque et de mise en cause des gestionnaires et de leurs salariés.

La proportionnalité du dispositif et le niveau des garanties prévues pour la protection de la vie privée pourraient, sur ce fondement également, être soumis à l'appréciation du Conseil d'État.

5. L'absence de compétences, de pouvoirs et de protections comparables aux autres dispositifs de sûreté portuaire

Le décret n° 2026-524 relatif à la sûreté des ports de commerce prévoit, lorsque des personnels portuaires exercent de véritables missions de contrôle, des formations initiales et continues, des référentiels nationaux, des procédures d'habilitation, des plans de sûreté, des exercices et, dans certaines circonstances, la possibilité de refuser l'accès à une personne refusant de se soumettre au contrôle.

Aucune protection équivalente n'est organisée par le décret n° 2026-753.

L'habilitation spéciale mentionnée par celui-ci porte essentiellement sur l'accès aux données personnelles. Elle ne constitue ni une qualification professionnelle à la détection des faux documents, ni une formation à la gestion des conflits, ni un pouvoir de police, ni un régime de protection des personnels.

Le dispositif expose pourtant les salariés à des risques nouveaux : violences externes, intimidations, tentatives de corruption, représailles, risques psychosociaux et exposition particulière des salariés travaillant seuls, de nuit ou sous contrats saisonniers.

La mission ne constitue pas une formalité ponctuelle : elle devra être assurée de manière permanente dans des ports fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, y compris la nuit et le week-end, parfois par des agents saisonniers ou travaillant seuls. Une obligation de contrôle dépourvue de véritable pouvoir de contrôle crée ainsi, par elle-même, des situations prévisibles de confrontation.

Le texte ne précise pas davantage les conséquences d'une erreur d'identification ou de saisie, de la non-détection d'un document falsifié ou d'une transmission erronée. En l'absence de formation, de procédure nationale et d'outils permettant une vérification fiable, il en résulte un risque de mise en cause professionnelle tant pour les agents que pour les gestionnaires.

Le décret ne prévoit aucun circuit national d'alerte protégeant l'identité du salarié, aucune interdiction de confrontation directe, aucun délai d'intervention des services compétents, aucune assistance juridique particulière et aucun dispositif de protection contre les menaces ou représailles.

Cette carence pourrait être invoquée à l'appui d'une contestation de la proportionnalité et de l'adéquation du dispositif, notamment au regard des responsabilités transférées aux ports et de l'obligation générale de protection de la santé physique et mentale des travailleurs.



Au-delà de ces cinq séries de moyens, le recours pourrait également porter, selon l'analyse du conseil retenu, sur la possibilité de confier à un délégataire privé la vérification documentaire prévue par le décret, sur les incertitudes entourant certaines notions telles que celle de « port d'attache », ainsi que sur l'absence d'évaluation suffisante des charges humaines, techniques et financières imposées aux gestionnaires.

L'entrée en vigueur du décret est certes subordonnée à la publication de l'arrêté conjoint déterminant les ports concernés. Cette entrée en vigueur différée ne suspend toutefois pas le délai de recours contre le décret lui-même. Le décret ayant été publié au Journal officiel le 9 août 2026, l'action devra, sous réserve de l'analyse du conseil retenu, être introduite au plus tard le 9 octobre 2026. Il paraît donc nécessaire d'engager sans délai l'examen contentieux, puis d'étudier séparément l'arrêté d'application lors de sa publication.

Nous proposons en conséquence que la FFPP organise, dans les meilleurs délais, une réunion réunissant ses représentants et les organisations syndicales représentatives de la branche souhaitant participer à la démarche. Cette réunion pourrait permettre :

- d'examiner les modalités juridiquement les plus adaptées d'une action commune ou coordonnée ;
- de déterminer les dispositions dont l'annulation totale ou partielle serait demandée ;
- de sélectionner conjointement un conseil spécialisé ;
- de réunir les éléments techniques, financiers et sociaux utiles ;
- de définir les modalités de répartition des frais ;
- et de coordonner la communication institutionnelle accompagnant cette action.

Une démarche commune ou coordonnée des représentants des gestionnaires et ceux des salariés donnerait une force particulière à cette action. Elle démontrerait que les difficultés soulevées sont partagées par ceux qui assurent la gestion des ports comme par ceux qui devront mettre concrètement en œuvre le dispositif.

Dans l'attente de votre retour, nous nous tenons à votre disposition pour organiser cette rencontre dans les délais compatibles avec l'introduction du recours.

Nous adressons parallèlement cette proposition aux autres organisations syndicales représentatives de la branche, afin que chacune puisse décider librement de s'y associer.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

À Marseille, le 16 août 2026

Pour le PSCN CFE-CGC
Jean-Emmanuel CREPIN
Secrétaire Général

Copie : organisations syndicales représentatives de la branche