

GRAND PORT MARITIME
DE BORDEAUX (GPMB)

SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ



SOMMAIRE

- Qu'est-ce que la sûreté portuaire ?
Sur quels fondements textuels et juridiques repose-t-elle ?
- Au sein de quelles installations/zones cette sûreté s'illustre-t-elle dans les ports ? au GPMB ?
- Quels sont les acteurs de la sûreté portuaire ? au sein du GPMB ?



LA DIFFÉRENCE **SÛRETÉ/SÉCURITÉ**

La sûreté

est, au sens de l'ordre public du terme, la protection contre les actes de malveillance
(Instruction sur la sûreté et la sécurité des ports maritime de commerce)

La sécurité

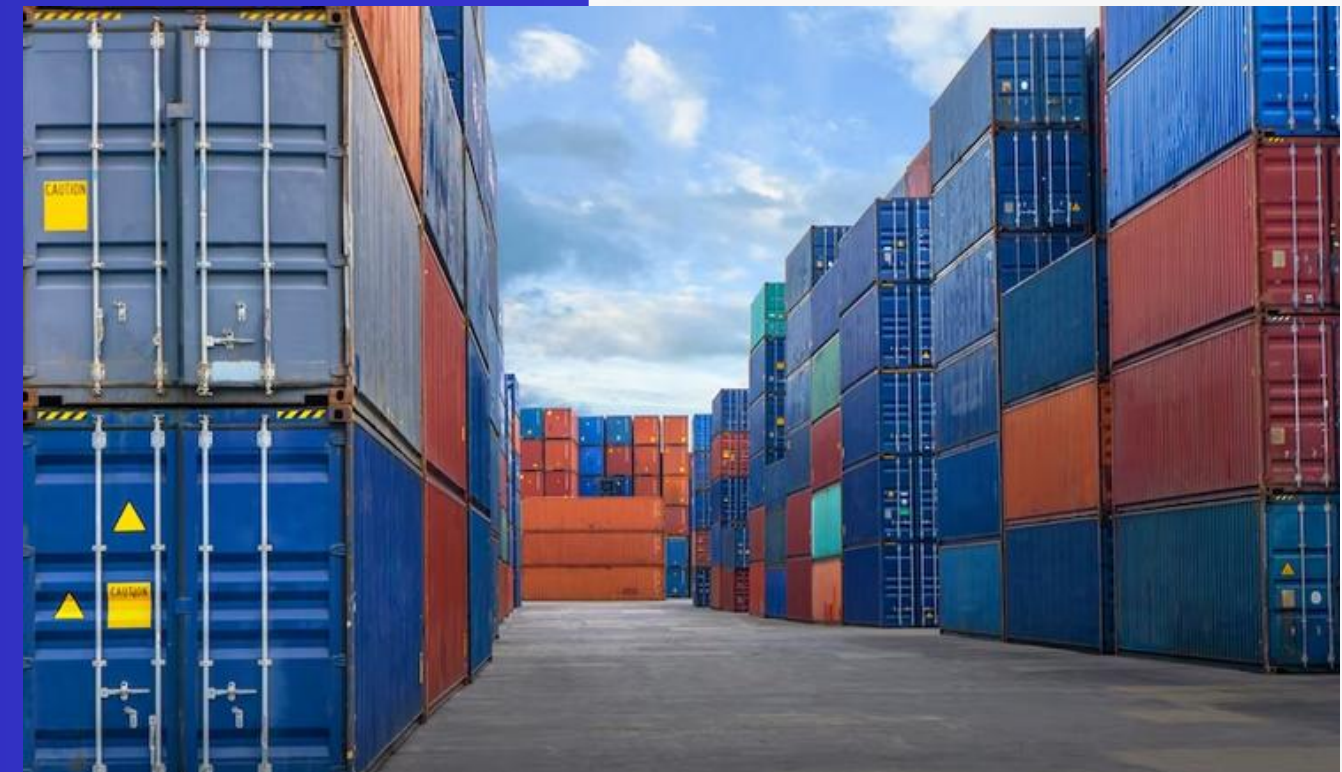
correspond aux mesures de prévention et secours contre les sinistres liés aux risques naturels ou technologiques majeurs ou qui peuvent résulter de faits de guerre ou de terrorisme (Instruction sur la sûreté et la sécurité des ports maritimes de commerce)

LA SÛRETÉ PORTUAIRE ET SES RAISONS D'ÊTRE

La sûreté maritime correspond à :
la combinaison des mesures préventives visant à
protéger le transport maritime et les installations
portuaires contre les menaces d'actions illicites
intentionnelles (Règlement (CE) 725/2004)

Les raisons d'être de la sûreté portuaire sont :

- Vols
- Trafics
- Clandestins
- Actes de piraterie
- Actes de terrorisme (notamment attentats du 11 septembre 2001)



LES FONDEMENTS TEXTUELS DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE



NIVEAU INTERNATIONAL

- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (Convention SOLAS)
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires adopté en 2002 et applicable depuis 2004 (Code ISPS)



NIVEAU EUROPÉEN

- Règlement européen (CE) n°725/2004 renforçant le code ISPS pour les navires battant pavillon d'un Etat membre et les installations portuaires situées sur son territoire
- Directive européenne 2005/65/CE permettant l'extension du périmètre de sûreté à l'échelle du port



NIVEAU NATIONAL

- Code des transports (articles L5332 et s., et R5332 et s.)
- Décrets d'application (n°2007-476 du 29 mars 2007 et n°2007-937 du 15 mai 2007)
- Arrêtés (inter)ministériels d'application
- Arrêtés (inter)préfectoraux

LE CONTENU

DES FONDEMENTS TEXTUELS DE SÛRETÉ PORTUAIRE INTERNATIONAUX

Le Code ISPS et les normes l'appliquant concernent :

- Les navires qui effectuent des voyages internationaux (navires à passagers et engins à grande vitesse ; navires de charge jauge > 500 UMS ; unités mobiles de forage au large)
- Les installations portuaires fournissant des services à de tels navires

La partie A du Code ISPS est obligatoire et met principalement en avant que le Gouvernement se doit d'établir des niveaux de sûreté pour ses ports (installations portuaires) et ses navires :

01

Niveau de sûreté 1

C'est le niveau mis en place lorsque des mesures de protection minimales doivent être maintenues en permanence.

02

Niveau de sûreté 2

C'est le niveau mis en place lorsque des mesures de protection supplémentaires appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.

03

Niveau de sûreté 3

C'est le niveau mis en place lorsque des mesures de protection supplémentaires spécifiques doivent être maintenues pendant une période limitée car un incident de sûreté est probable (même s'il n'est pas possible d'en identifier la cible précise donc).

LE CONTENU

DES FONDEMENTS TEXTUELS DE SÛRETÉ PORTUAIRE EUROPÉENS

Le règlement (CE) 725/2004 rend la partie B du Code ISPS (existante à titre de recommandations) partiellement obligatoire.

Le règlement (CE) 725/2004 permet l'extension du champ d'application à certains trafics nationaux (art. 3.2 et 3.3).

La directive 2005/65/CE complète les mesures introduites par le règlement (cf *supra*) en prenant par exemple en compte des points névralgiques du port non inclus dans les installations portuaires.

LE CONTENU

DES FONDEMENTS TEXTUELS DE SÛRETÉ PORTUAIRE NATIONAUX

Il est constitué d'un corpus national qui permet donc l'application des normes internationales et européennes aux différents ports français (arrêtés ministériels correspondants).

Des spécificités sont ajoutées telle que l'introduction de notions en particulier comme celle de zone à accès restreint* dans les ports et installations portuaires.

* Anciennement zone d'accès restreint

⚠ A noter l'application récente de l'article 11 du décret n°2023-1231 du 21 décembre 2023 assurant un réagencement des dispositions réglementaires, ou encore diverses clarifications de certaines dispositions du Code des transports ⚠

FOCUS SUR LE

DÉCRET N° 2023-1231 DU 21 DÉCEMBRE 2023

Il constitue l'une des dernières modifications du Code des transports qu'il est nécessaire de prendre en compte. L'article 11 de ce présent décret porte diverses dispositions en matière portuaire, et notamment de sûreté portuaire.

- L'article 11 codifie la procédure d'agrément des organismes de formation en sûreté portuaire (OFSPA) au sein du Code des transports.
- L'article 11 réagence et met en cohérence les dispositions réglementaires avec les dispositions législatives impliquant alors une renumérotation de l'ensemble des articles, ainsi qu'une uniformisation des termes techniques usuellement employés (zones à accès restreint, agent de sûreté du port, évaluation de sûreté du port etc.)
- L'article 11 clarifie certaines dispositions (suppression définitive du concept de zone portuaire de sûreté au profit de celui de limite portuaire de sûreté ; modification numérotation des catégories d'installation portuaire).



LE CHAMP D'APPLICATION DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

LA LIMITE PORTUAIRE DE SÛRETÉ (LPS)

Elle comprend les installations portuaires, les autres zones terrestres et maritimes intéressant la sûreté portuaire et, peut aussi s'étendre au-delà des limites administratives du port (art. L5332-6). Elle constitue la zone d'étude de l'évaluation de sûreté (cf. *infra*) Elle est délimitée par l'autorité administrative (préfet).

LA ZONE NON LIBREMENT ACCESSIBLE (ZNLA)

Elle correspond à une zone dont l'accès est soumis à la détention de titres spéciaux ou à des règles particulières. Elle doit rester dans le périmètre de la limite portuaire de sûreté. Si elle se situe dans une IP, son périmètre doit exclure la ZAR. Elle est délimitée par arrêté du préfet.

L'INSTALLATION PORTUAIRE (IP)

Elle correspond à un emplacement où à lieu l'interface navire/port. Sa définition est proposée par l'autorité portuaire et validée par l'autorité administrative (préfet). In fine, elle existe par le biais d'un arrêté définissant l'exploitant et les limites de l'installation portuaire.

LA ZONE À ACCÈS RESTREINT (ZAR)

Sauf exception, elle est incluse dans le périmètre d'une IP. Elle est créée dans toute IP dédiée à l'accueil de navires à passagers, à l'accueil de navires porte-conteneurs ou à l'accueil de navires pétroliers, gaziers ou transportant des marchandises dangereuses. Elle est créée par arrêté du préfet après avis de l'exploitant de l'IP et de l'autorité portuaire.

LE CHAMP D'APPLICATION DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

LES CONTRÔLES D'ACCÈS

Ces contrôles visent à vérifier les titres d'accès (ce qui doit être systématique), voire au rapprochement documentaire d'identité.

LES CONTRÔLES DE SÛRETÉ

Ces contrôles consistent en des examens visuels des personnes, bagages et véhicules, ou encore possiblement, en un passage aux détecteurs (magnétomètres, portiques).

Selon la zone, ils peuvent être aléatoires et assez peu contraignants, ou prendre la forme d'opérations d'inspection-filtrage.

LES CONTRÔLES APPROFONDIS DE LEVÉE DE DOUTE

Ils sont souvent réalisés postérieurement aux inspections-filtrages, à la suite desquelles il semble subsister des doutes. Ces contrôles correspondent à des palpations de sûreté, des fouilles de véhicules, des contrôles par endoscope etc.

La LPS et la ZNLA bénéficient systématiquement de contrôles d'accès. L'IP bénéficie en plus de possibles contrôles dits de sûreté effectués par un agent de sûreté (AS). *In fine*, la ZAR nécessite l'exercice de contrôles d'accès, de contrôles de type inspection-filtrage et enfin de contrôles de levée de doute effectués par un agent chargé des visites de sûreté (ACVS).

ORGANISATION DU GPMB (7 TERMINAUX)



Projet de 1 IP (Le Verdon) ; 1 IP (Pauillac) ; 2 IP (Blaye) ; 4 IP (Ambès) ; 1 IP (Grattequina) ; 1 IP (Bassens) ; 2 IP (Bordeaux)

LES DIFFÉRENTES CONCRÉTISATIONS DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

- L'évaluation de sûreté du port (ESP)
- L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP)

Elles visent à recenser les menaces et risques qui sont susceptibles de peser sur un port ou sur une installation portuaire. Elle doivent avoir une durée maximale de 5 ans

- Le plan de sûreté du port (PSP)
- Le plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP)

Ils sont constitués sur la base de l'évaluation et visent à déterminer les moyens humains et matériels devant être mis en place pour la sûreté.

Ils ne doivent pas avoir une durée excédant celle de l'évaluation.

LES DIFFÉRENTES CONCRÉTISATIONS DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

- La mise en oeuvre du plan de sûreté

- Les exercices et entraînements (art. R5332-21 pour le PSP ; art. R5332-27 pour le PSIP)

Ces exercices et entraînements permettent de mesurer l'effectivité et l'efficacité de la mise en oeuvre du plan de sûreté. Cela permet également d'apprécier le niveau de formation, ainsi que les capacités de réaction et d'intervention des personnels.

Les exercices sont organisés annuellement et les entraînements sont organisés trimestriellement. Ils donnent lieu à un compte rendu de l'ASP ou de l'ASIP en guise de bilan, inséré au sein d'un registre de sûreté.

- Les inspections et audits (art. R5332-20)

Ils visent principalement à mesurer et contrôler la conformité des installations portuaires ou des ports avec le niveau de sûreté, à évaluer la maîtrise du système de sûreté.

Un rapport d'audit sera par la suite rédigé par un auditeur (agent du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) affectés au département de la sûreté dans les transports (DSûT)).

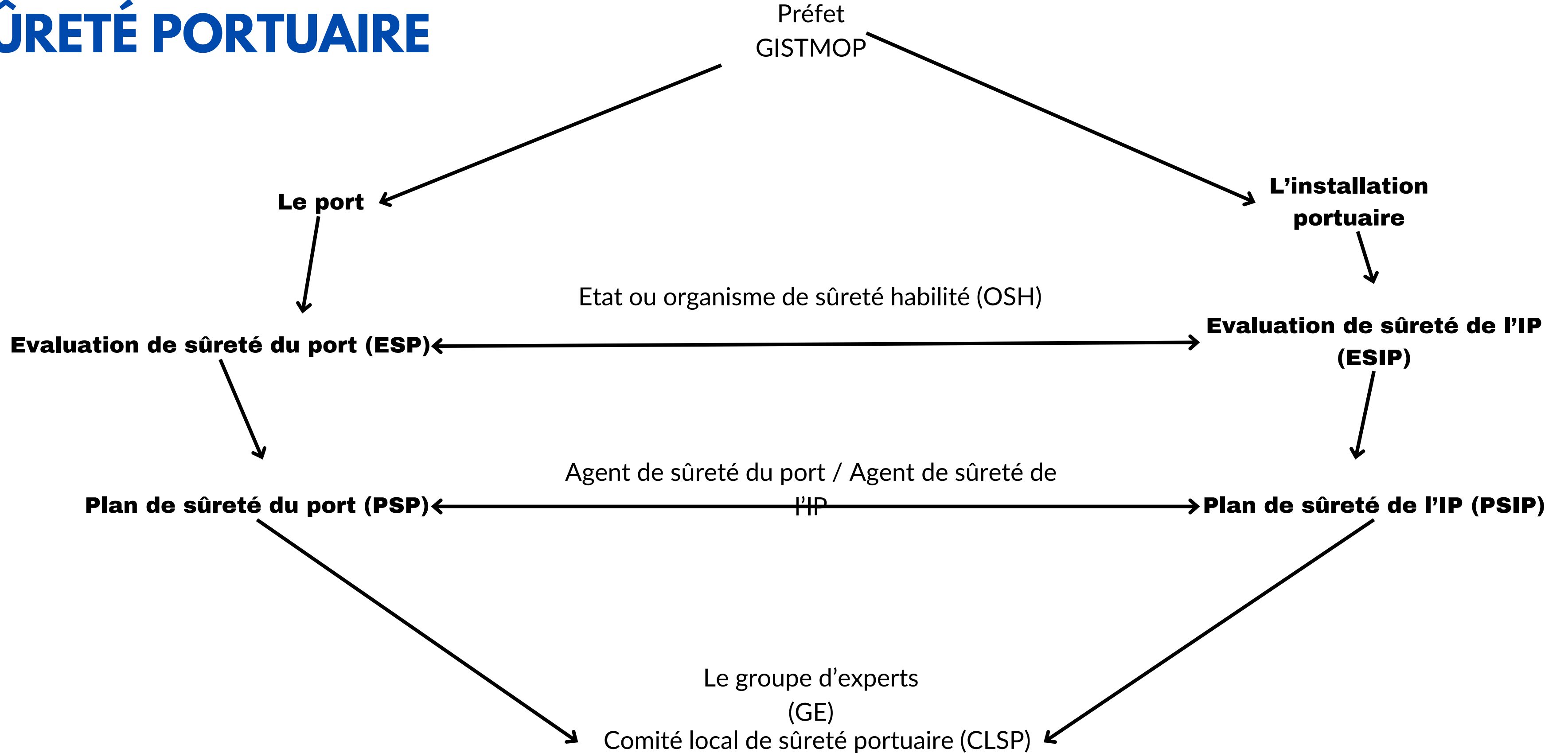
LES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

- Le groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires (GISTMOP) est une instance de proposition pour les ministères représentés concernant les règlements et leur application (art. R5332-2 et s.).
- Le préfet de département assure de manière locale le pilotage de la sûreté du port et des IP (notamment le pilotage des évaluations de sûreté). La préfecture coordonne l'ensemble des actions concernant la sûreté du port, en ayant compétence dans les limites administratives du port (art. R5332-5 et s.). La préfecture maritime est compétente en mer au delà de ces limites (art. R5332-8).
- L'autorité portuaire a des obligations tirées de la directive 2005/65/CE, dont il ressort notamment une obligation de préparer et de mettre en oeuvre le plan de sûreté portuaire. Elle désigne également un agent de sûreté du port (art. R5332-22).
- L'exploitant désigne un agent de sûreté de l'installation portuaire et lui donne les moyens nécessaires à la mise en oeuvre du PSIP (art. R5332-14 et R5332-28). Il prend également les mesures qui s'imposent dans le cadre d'une ZAR (art. R5332-33).

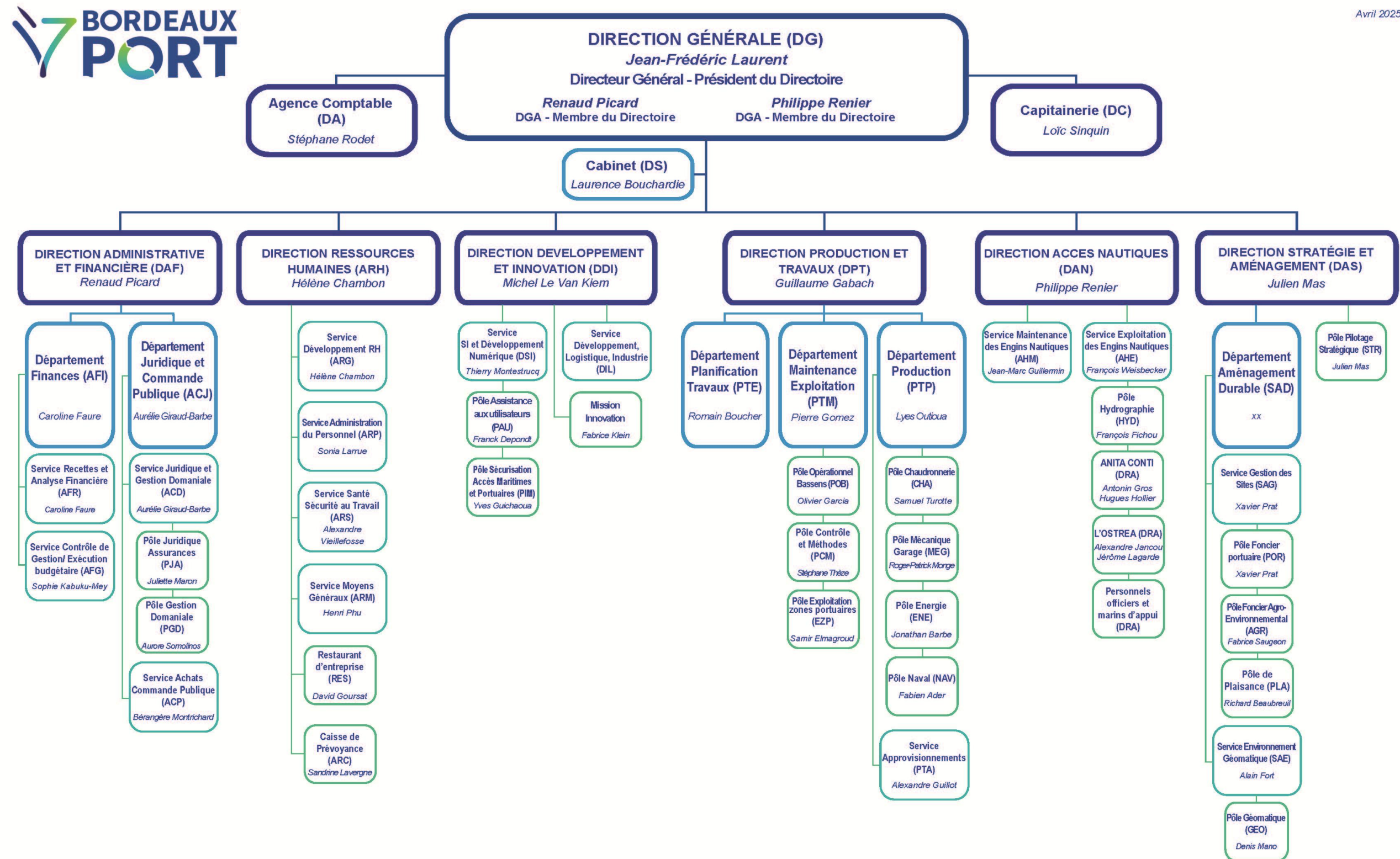
LES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

- L'agent de sûreté du port (ASP) a notamment pour rôle d'élaborer le PSP et de le mettre à jour, ou encore de mettre en oeuvre les mesures de sûreté (art R5332-22). L'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP) a pour mission d'élaborer le PSIP et de le maintenir à jour et veille également à sa mise en oeuvre (art R5332-28).
- Un organisme de sûreté habilité (OSH) est une société dont la compétence en matière de sûreté portuaire a été reconnue par une commission nationale d'habilitation sur présentation d'un dossier. Cette habilitation est concrétisée par la publication d'un arrêté pris par le ministre chargé des ports maritimes. Il est chargé de l'ESP et de l'ESIP (art. R5332-17 et R5332-23).
- Le groupe d'experts (GE) a également un rôle dans le cadre de la sûreté portuaire, et notamment un rôle d'expertise et de conseil pour le compte du Préfet sur différents points, tels que la rédaction et/ou révision des évaluations avant le passage du CLSP, ou encore la validation des plans de sûreté avant le passage du CLSP.
- Le comité local de sûreté portuaire (CLSP) existe pour chaque port, est placé auprès du Préfet. Ses membres sont désignés par un arrêté du représentant de l'Etat dans le département (on y retrouve le Commandant du port et l'ASP). Ce comité émet des avis consultatifs notamment concernant les projets d'évaluations de sûreté et de plans de sûreté du port et des IP (art. R5332-9 et R5332-10).

SCHÉMA SÛRETÉ PORTUAIRE



ORGANIGRAMME
DU GPMB



DGA = Directeur Général Adjoint

ORGANISATION DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE DU GPMB

La mise en oeuvre de la politique générale de la sûreté portuaire :

Jean-Frédéric Laurent (directoire)

Renaud Picard (directoire)

Philippe Renier (directoire)

Loïc Siquin (agent de sûreté du port)

Franck Dupreuilh (agent de sûreté des installations portuaires croisière)

Philippe Lietard (agent de sûreté des installations portuaires non croisière)

Michel Le Van Kiem (autorité qualifiée pour la sécurité des systèmes d'information (AQSSI))

Sécurité des systèmes d'information :

Michel Le Van Kiem (AQSSI)

Thierry Montestrucq (responsable de la sécurité des systèmes d'information (RSSI))

ORGANISATION DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE

DU GPMB

La direction sûreté portuaire est rattachée à la capitainerie.

Le commandant de port est l'agent de sûreté du port.

Il a des agents de sûreté du port suppléants (missions spécifiques) :

- Philippe Lietard (ASP suppléant)
- Franck Dupreuilh (ASP suppléant)
- Thierry Montestrucq (ASP suppléant, référent sûreté SSI)
- Henri Phu (ASP suppléant référent sûreté du site de Bacalan/Bassins à flots)

Les commandants adjoints sont agents de sûreté des installations portuaires du GPMB (art. R. 5332-32) :

- Franck Dupreuilh (ASIP de Bordeaux rive gauche et Pauillac)
- Philippe Lietard (ASIP de Bassens et Le Verdon)

Ils ont des agents de sûreté des installations portuaires suppléants (mission spécifiques) :

- Loïc Siquin (ASIP suppléant)
- Fabien Ader (ASIP suppléant référent forme 3)

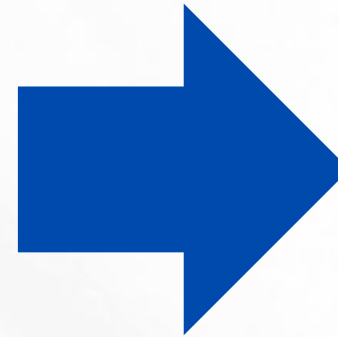
D'autres agents sont également à prendre en compte tels que le poste central de sûreté (PCS), les agents de sûreté (AS) et les agents chargés des visites de sûreté (ACVS).

Pour toute question, contactez : sûreté.portuaire@bordeaux-port.fr

FOCUS SUR LES **ACCÈS ET BADGES**

Deux situations peuvent se présenter en pratique :

Autorisation d'accès permanent par le biais de la détention d'un badge



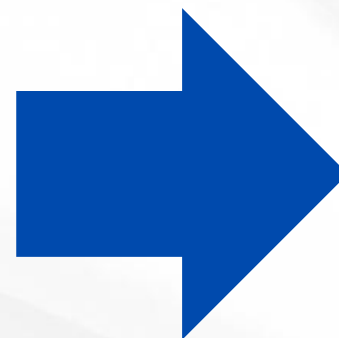
Cela concerne toute personne qui utilise de manière régulière les installations portuaires du GPMB. L'attribution de badges dépend de :

- la désignation par l'entreprise d'un responsable sûreté
- le groupement des demandes de badges
- la facturation des badges par le GPMB
- la validité du badge allant de 2 à 5 ans et le coût fixé à 8 euros

Cela concerne toute personne souhaitant accéder ponctuellement aux installations portuaires du GPMB. La demande d'autorisation d'entrée peut être entreprise par :

- le visiteur (présentation au PCS)
- le personnel du GPMB (demande rempli via le site <http://websame.bordeaux-port.fr>)
- le référent sûreté de l'entreprise visitée (fiche de renseignement transmis par mail au PCS)
- le titulaire d'un badge permanent (accompagnateur du visiteur lors de son passage)

Autorisation d'accès occasionnel





**La sûreté est l'affaire de tous
!
Merci de votre attention**