
Contribution du Haut Comité Français pour la Défense Civile et Économique des Pays de la Loire

mars 2011

LE GRAND PORT MARITIME DE NANTES – SAINT-NAZAIRE

(Le nouveau statut du Port et la Sûreté-Sécurité)

MEMOIRE

RAPPORTEUR

Jean-Louis RENAULT

GROUPE DE TRAVAIL



Jean-Louis RENAULT

avec la participation de :



Guy PAICHEREAU



Claude BLIN



Daniel MARBOEUF



Marc MOUSSION

Nantes – Mars 2011



**HAUT COMITE FRANÇAIS POUR LA DEFENSE
CIVILE ET ECONOMIQUE DES PAYS DE LA LOIRE**

**LE GRAND PORT MARITIME DE
NANTES – SAINT-NAZAIRE**
(Le nouveau statut du Port et la Sûreté-Sécurité)

MEMOIRE

RAPPORTEUR
Jean-Louis RENAULT

GROUPE DE TRAVAIL
Jean-Louis RENAULT
avec la participation de :
Guy PAICHEREAU
Claude BLIN
Daniel MARBOEUF
Marc MOUSSION

Nantes – Mars 2011



Port de Saint-Nazaire et de Montoir



Port de Montoir et de Donges



Port de Nantes



Bassin de Saint-Nazaire



Port de Montoir



Port de Nantes Cheviré

Le Grand Port Maritime **de Nantes - Saint-Nazaire**

(Le nouveau statut du port et la sûreté-sécurité)

Mémoire

Introduction.

La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire modifie profondément la structure et le fonctionnement des ports et par conséquent la répartition des responsabilités au sein du complexe portuaire de Nantes - Saint-Nazaire.

Au vu de ces modifications, sachant que de nombreux sites industriels sensibles sont inclus dans l'enceinte du port de Nantes - Saint-Nazaire, le HCFDCE* des PdL s'est interrogé sur la nouvelle organisation et en particulier sur la nouvelle répartition des responsabilités pour assurer la sécurité et la sûreté des sites sensibles et des navires en escale et prévenir les risques que peuvent représenter les mouvements des personnels, équipages, immigrés clandestins, trafics en tous genres, etc.

Afin de rappeler l'importance économique et sociale de cet outil majeur du développement de l'Ouest, le chapitre 1 donne un descriptif de l'ensemble du port et de ses activités. Les chapitres suivants ont pour but d'informer public, élus et responsables, sur les nouvelles structures, les implications au plan sécurité, en précisant les risques et menaces et accessoirement d'émettre remarques et suggestions.

Préambule.

En 2005 le port de Nantes - Saint-Nazaire était le 5^{ème} port français avec : 34, 5 millions de tonnes. En 2009, du fait de la crise, le tonnage a chuté à 30 millions de tonnes. Il est le 38ème port européen et le premier pour l'alimentation du bétail. Son activité est prépondérante pour le développement économique de l'ouest de la France et en particulier pour la métropole Nantes - Saint-Nazaire.

Il emploie 700 personnes, il induit indirectement environ 26.000 emplois et son activité génère environ 2,7 milliards d'Euros de valeur ajoutée sur les régions de l'ouest de la France.

Chaque année on compte environ 6.000 mouvements (5.000 navires de commerce et 1.000 bâtiments divers).

Chapitre 1 :

Le site portuaire et économique de Nantes - Saint-Nazaire.

Le site portuaire de Nantes - Saint-Nazaire s'étend sur 20.000 hectares, dont 1.300 sont aménagés pour les terminaux.

1.1. Géographie.

Le port de Saint-Nazaire a été fondé en 1846 pour éviter aux navires, dont les dimensions et les tirants d'eau devenaient de plus en plus importants, la difficile remontée de la Loire qui, en l'absence de moyens efficaces de dragage, s'ensablait¹. Le port est situé sur la rive nord du fleuve qui s'ouvre sur l'Atlantique par un estuaire large de 6 nautiques entre les pointes de Chemoulin au nord et celle de Saint-Gildas au sud.

Accessible par un chenal bien balisé, de jour comme de nuit, l'accès du port peut se faire par, à peu près, toutes les conditions météorologiques.

La desserte des installations portuaires est assurée par un chenal maritime de 36 nautiques (66km) de longueur qui se décompose en deux sections :

Le chenal d'accès à Donges : large de 300m de la bouée du Chatelier aux postes de Donges.

Deux zones d'évitage ont été réalisées devant les appontements méthaniers d'une part et devant les appontements pétroliers d'autre part.

Ouverture d'une zone de dégagement de navires hors chenal, entre la bouée n° 8 et le pont de Saint-Nazaire, sur une largeur de 150 m au nord de l'accroche nord du chenal.

Le chenal d'accès à Nantes : large de 150m.
Zone d'évitage à Trentemoult pour navires de 225 m de long.

Les installations portuaires se répartissent sur environ 30 nautiques, depuis Nantes jusqu'à Saint-Nazaire.

Le chenal extérieur, jusqu'à la bouée d'amerrissage SN1, est de 10 nautiques.

Le domaine maritime, propriété de l'Etat, s'arrête, en amont, au pont Anne de Bretagne.

¹ De 1882 à 1892, pour tenter de concurrencer le développement du nouveau port de Saint Nazaire, la CCI* de Nantes, entrepris le creusement du Canal Maritime de la Basse Loire (canal de la Martinière). Entre temps, de nouveaux moyens de dragage permirent de rectifier le lit de la Loire et son creusement. Ceci et l'augmentation continue du tonnage et du tirant d'eau des navires, provoquèrent peu à peu la désaffection de ce canal.

Accès aux grands navires, jusqu'au poste pétrolier n°6, à hauteur de Donges : tirant d'eau 12m80 plus la hauteur de marée (marnage moyen : + 5m), au zéro des cartes. Tirant d'eau d'exploitation : 12m50.

En remontant la Loire, la hauteur d'eau moyenne jusqu'aux appontements de Cheviré est de 8 m50, marée incluse.

Sur la rive nord, en face de Cheviré, aux appontements de Roche Maurice, utilisés pour desservir les silos à grains, les souilles de stationnement sont réduites à 8,5 m à pleine mer.

1.2. Les voies de communication.

D'une manière générale les terminaux du port bénéficient de raccordements assez bien adaptés au trafic actuel, vers de grands axes de circulation². Mais le raccordement de ces axes vers le sud, le sud-est de la France et le reste de l'Europe, pâtit quelque peu de la structure radiale des maillages centrés sur Paris. La nouvelle organisation pour l'exploitation des voies ferrées devrait améliorer la desserte du port, du moins au départ de l'estuaire.

1.2.1. Voies routières.

La voie express N171, est la seule voie rapide permettant la desserte du port à destination ou en provenance de son hinterland agroalimentaire. Cependant, le raccordement depuis les terminaux vers cette voie rapide, est une voie secondaire, qui supportera, à terme, difficilement un trafic routier intense. La D100 assure la quasi-totalité du trafic routier induit par la raffinerie de Donges et par les terminaux à grains de Montoir³.

La desserte la plus logique vers le sud se fait normalement par le pont de Saint-Nazaire⁴. Mais le gabarit des routes au débouché de ce pont est mal adapté pour un trafic intense de poids lourds. D'autant plus que l'application de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation, dans son article 11, prévoit la réalisation d'une étude d'impact pour une augmentation de 40 à 44 tonnes pour les poids lourds. Cette mesure, actuellement en vigueur dans les ports pour des trajets maximum de 100km, sera étendue à 150km.

Le but de cette mesure est d'optimiser l'utilisation des poids lourds et de réduire leur trafic. Mais ceci aura, pour effet pervers, l'accélération de l'usure des chaussées.

Le moyen le plus rapide pour relier les terminaux du port aux autoroutes vers le sud de la France consiste à utiliser le périphérique nantais et le pont de Cheviré, contribuant ainsi à leur encombrement, en particulier aux heures de pointe.

² Fin 2010, une nouvelle voie ferrée de 5km de long a été mise en place pour relier les différents terminaux de Montoir. Un prestataire sera choisi pour, début 2011, en assurer l'exploitation, la gestion et la maintenance.

³ Le trafic routier au départ de la raffinerie de Donges est d'environ 100 camions citernes jour. Celui des silos d'aliments pour le bétail et pour le blé au départ et à l'arrivée de Montoir est estimé à 500 camions/ jour.

⁴ En 2007 le HCFDCE des PdL a communiqué au Conseil Général une étude sur la vulnérabilité de ce pont.

En direction du nord de la France et donc de l'Europe du nord, la liaison Saint-Nazaire Rennes la plus directe est la N 171 qui, depuis Savenay, rejoint la N 137-E 3 à hauteur de Nozay. Cet axe, entre ces deux villes, sur 31 km, est à deux voies, avec un profil peu adapté au trafic des poids lourds (voie relativement étroite et sinueuse, avec la traversée de deux villages : Bouvron et La Grigonnais).

La mise en service de l' "autoroute maritime" entre Montoir et Gijón en Espagne, avec trois départs et trois arrivées de navires rouliers par semaine, qui a débuté en septembre 2010, devrait apporter progressivement une augmentation importante du trafic de poids lourds, détournant ainsi une part, que l'on espère importante, du flux routier à destination et en provenance de la péninsule Ibérique.

Cet afflux de poids lourds provoquera la saturation de cette portion de la N171, qu'il est urgent de mettre à 4 voies si on ne veut pas voir augmenter, en même temps que la fréquentation, le nombre des accidents et l'usure.

1.2.2. Voies ferrées.

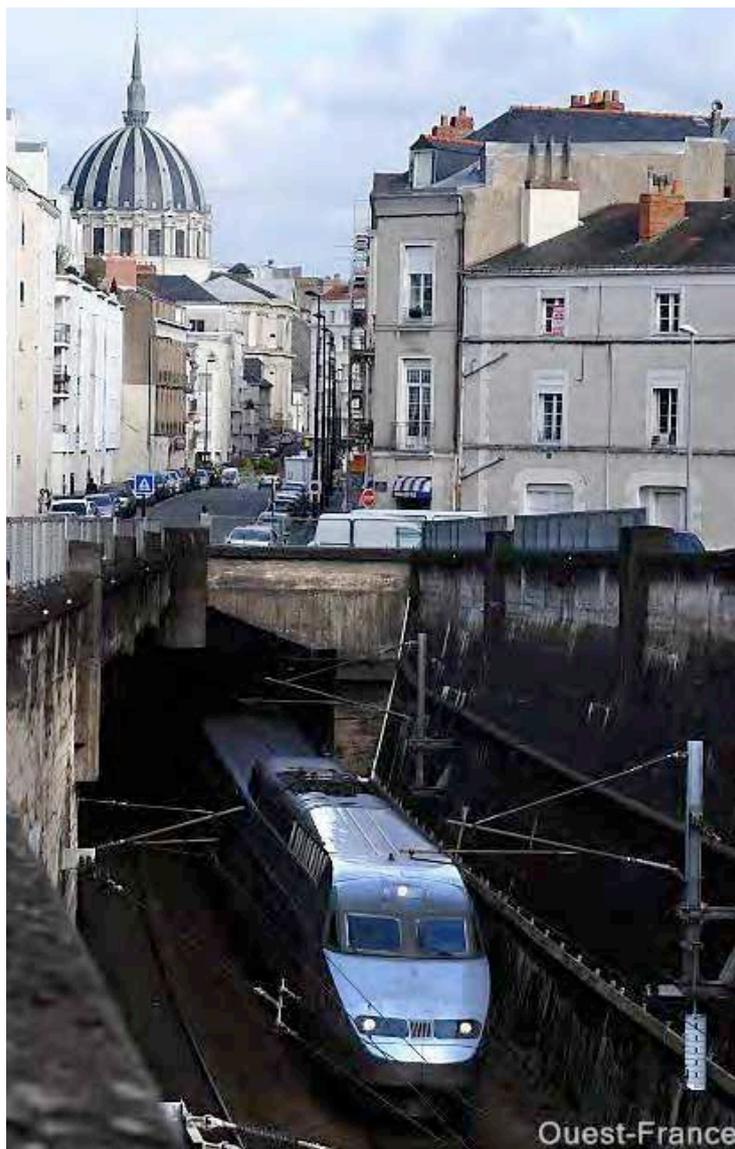
Dans l'état actuel des choses, la totalité du trafic ferroviaire du port passe par la voie Le Croisic, Saint-Nazaire, avec éclatement possible à partir de Savenay, soit vers Nantes, Angers, la région parisienne, le centre et le sud de la France, soit vers Pontchâteau, Redon, Rennes et l'ouest de la Bretagne. Même si le trafic d'hydrocarbures en provenance de la raffinerie de Donges, est en diminution depuis quelques années, quelques milliers de tonnes de produits raffinés, transitent chaque année vers l'est, empruntant, pour la traversée de Nantes, le dangereux tunnel de Chantenay. Sans compter quelques wagons vides qui, s'ils ne sont pas dégazés, sont tout autant dangereux.

Une rupture de cette voie entraînerait un sinistre important avec des conséquences économiques et sociales et un report non négligeable de ce trafic sur les axes routiers.

L'augmentation prévisible du coût des carburants fossiles et le plan stratégique du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire provoqueront une augmentation du trafic marchandises sur cette voie. Liée à l'augmentation du trafic de voyageurs, il est à craindre que si rien n'est fait il y ait, là, un risque de saturation.

Une réflexion sur la réhabilitation de la voie ferrée, Montoir-Pontchâteau, (38 km) est en cours. Cela permettrait de dédoubler les possibilités de liaisons ferrées. Mais le rétablissement de ce parcours, nécessitera la construction d'un ouvrage d'art important pour permettre à la voie express N171 de passer par-dessus la voie ferrée qui devra être rétablie, le doublement, l'électrification et le renforcement de la voie existante, ainsi que la suppression de nombreux passages à niveau.

Il est à remarquer que si le trafic hydrocarbure de Donges utilise cette possibilité, la dangereuse traversée de Nantes et du tunnel de Chantenay sera remplacée par la non moins dangereuse traversée de Pontchâteau (et son tunnel), Redon et Rennes.



Le trafic ferroviaire du Grand Port Maritime passe le tunnel de Chantenay.

Dans cette optique, le contournement de l'agglomération nantaise, par le nord (Savenay- Ancenis ou Savenay- Sablé), prioritairement consacré au trafic marchandise, en plus de l'aspect sécuritaire, apporterait un plus à l'attractivité du port et à celle de l'aéroport de Notre-Dame des Landes.

1.2.3. Les voies fluviales.

Contrairement aux autres ports du nord de la France et de l'Europe, les dessertes fluviales du port de Nantes - Saint-Nazaire sont quasiment inexistantes⁵. On ne recense que trois trafics dont un seul va au-delà des ponts de Nantes :

⁵ En 2009, le transport fluvial pour les pré- et post acheminements, du port de Rotterdam a représenté 33% du trafic, contre 56% au routier et 11% pour le rail. Alors que celui de Nantes - Saint-Nazaire était de 2,2 millions de tonnes, soit environ 7%.

-Trafic sablier jusqu'à Saint-Julien de Concelles. (2 à 3 rotations par semaine)⁶.

- Le transport par barges, depuis le terminal charbonnier de Montoir, du charbon alimentant la centrale de Cordemais.

- Le transport par barges généré par les sous-ensembles Airbus, entre Montoir et Bouguenais, qui devrait s'intensifier si l'aéroport de Nantes-Atlantique est totalement désaffecté suite à la mise en service de Notre-Dame des Landes.

Pourtant, la Loire qui traverse la ville pourrait être une voie prioritaire de communications non seulement pour Airbus ou les sables, mais aussi pour l'approvisionnement du centre ville et plus encore de la future Île de Nantes qui verra, du fait de la densification urbaine, s'accroître ses besoins d'approvisionnement et l'augmentation des tonnages de déchets à évacuer⁷.

Une politique de développement du fluvial permettrait à la métropole Nantes - Saint-Nazaire, moyennant l'aménagement de points d'escale et de chargement-déchargement, d'assurer des dessertes plus respectueuses de l'environnement. En particulier la desserte des usines d'incinération qui sont à proximité du fleuve. La collecte et la distribution se faisant, à partir de ces plateformes logistiques, au moyen de véhicules plus petits, mus par l'électricité⁸.

De même, on pourrait envisager un trafic conteneurs à destination et en provenance d'Angers. Et pourquoi pas au-delà ?

De toute manière, moyennant la mise en service de barges adaptées (tirant d'air), il est important de garder toutes possibilités, tant administratives, que techniques, de mettre en place un trafic fluvial, au moins jusqu'à Bouchemaine, pour une desserte de l'agglomération d'Angers⁹.

⁶ Le navire sablier *Saint Germain* transporte à chaque rotation environ 1000 tonnes de sable et économise ainsi 80 mouvements de camions de 25T de port. Soit 160 à 240 mouvements de camions par semaine.

⁷ Londres, Amsterdam et d'autres villes portuaires et/ou fluviales, connaissent, de jour comme de nuit, un intense trafic par barges, bateaux et autres embarcations qui assurent en particulier le transport de frets..

⁸ Dans l'agglomération parisienne, la circulation par camion des sables, ciments et gravats, ainsi que les camions porte-voitures est interdite. Ces trafics sont assurés par voie fluviale. Le Port Autonome de Paris traite ainsi un tonnage important qui soulage d'autant la circulation automobile et permet de desservir le cœur de l'agglomération avec, en prime, un minimum d'émission de CO2.

Dans cette optique, Ports de Paris a un projet stratégique pour promouvoir le fluvial, avec pour filière à investir, entre autres, les déchets. Le Port Autonome de Paris gère les installations portuaires réparties sur les 500km de voies navigables d'Île de France.

⁹ Le transport fluvial (ou maritime) est le plus économique en énergie : Avec 1 kilo de carburant, une tonne de marchandise parcourt : 20km par la route, 80 par le fer, 104 par le fluvial. Mais la réactivation du trafic fluvial sur la Loire qui permettrait d'agrandir l'hinterland en présentant une alternative aux moyens "route" et "rail" suppose un vaste et long réaménagement du fleuve qui va à l'encontre de beaucoup d'intérêts, politiques, économiques (transporteurs routiers, SNCF) et écologiques (diverses associations), etc.

Le barging fluvial de conteneurs a fonctionné pendant un an entre Montoir et Cheviré puis a été interrompu. Il est envisagé de le réactiver ultérieurement.



La barge Gabarre à Cheviré (© : MARFRET)



Conteneurs : navette fluviale de Marfret entre Nantes et Montoir



Marfret : La barge Gabarre dans l'estuaire de la Loire



Pour l'heure, le trafic fluvial concerne surtout des éléments d'Airbus entre Nantes Cheviré et Montoir



Trafic fluvio-maritime
Le sablier Saint-Germain remontant la Loire jusqu'à Saint-Julien de
Concelles.

1.2.4. Lignes maritimes et les ports desservis.

1°) Les lignes ‘‘feeder*’’¹⁰.

Au départ ou à l’arrivée de Nantes - Saint-Nazaire (Montoir) il existe des lignes ‘‘feeder’’ qui alimentent le trafic du port. Les ports desservis par ces lignes sont :

Dublin, Cork, Rotterdam, Anvers, Dunkerque, Brest, Bordeaux.

Les compagnies qui assurent ce trafic sont : BG Freight (GB) en particulier pour Rotterdam, CMA-CGM (France), MSC (Suisse) et Maersk (Danemark).

Par ailleurs, il est possible de faire partir ou arriver régulièrement des frets vers ou en provenance de plus de 500 destinations dans le monde : fréquence hebdomadaire ou tous les dix jours, selon les destinations.

2°) Les lignes directes.

Les lignes directes sont essentiellement à destination des Antilles, de l’Afrique et via Valence pour la Méditerranée et le canal de Suez à destination de l’Océan Indien et du Pacifique.

A signaler une ligne régulière directe entre Montoir et Vigo (Espagne) pour le transport des voitures fabriquées en Galicie.

3°) Les autres liaisons.

A travers le monde, à partir du port de Nantes - Saint-Nazaire on peut desservir, soit en direct soit via des hubs*, environ 400 ports, dont :

- Afrique de l’Est : 16 destinations dans 11 pays.
- Afrique de l’Ouest : 33 destinations dans 24 pays.
- Maroc, Algérie, Tunisie : 10 destinations dans 3 pays.
- USA : 14 destinations.
- Côte Atlantique de l’Amérique du Sud, 26 destinations dans 8 pays.
- Côte Pacifique de l’Amérique du Sud, 10 destinations dans 4 pays.
- Amérique Centrale, 12 destinations dans 7 pays, (4 au Mexique).
- Antilles : 32 destinations.
- Australie-Océanie 16 destinations dans 4 pays, dont la Tasmanie (Australie).
- Europe 45 destinations dans 19 pays dont Les Canaries (Espagne).
- Extrême orient : 64 destinations dans 13 pays, (13 en Chine et 7 au Japon).
- Méditerranée Orientale : 24 destinations dans 9 pays.
- Mer Noire : 10 destinations dans 7 pays.

¹⁰ Lignes à courte et moyenne distance qui permettent de concentrer, sur un port, à la manière d’un hub*, un ou des trafics au profit des lignes à longue distance.

- Moyen-Orient : 26 destinations dans 11 pays.
- Océan Indien : 18 destinations dans 6 pays.
- Sous-continent Indien : 20 destinations dans 4 pays.
- Pacifique sud : 1 destination : Tahiti (Papeete).

1.3. Les entreprises du site portuaire.

L'UMNP - (Union Maritime Nantes Ports)

Cette association, loi de 1901, créée en 1945, rassemble l'ensemble des compétences maritimes et portuaires qui animent les ports de l'estuaire : industriels, chargeurs-réceptionnaires, négociants, entreprises de services à la marchandise, (Manutentionnaires, transitaires), ou aux navires (Consignataires), les entreprises d'accueil des navires (Pilotage, remorquage, lamanage), prestataires de services maritimes (Assurance, avocats, sociétés de classification et de certification, etc.).

Elle représente l'éventail des compétences permettant le dynamisme et le développement de la place portuaire de Nantes - Saint-Nazaire. La liste des adhérents de cette union figure en annexe n°1.

1.3.1. Les entreprises portuaires.

Au premier rang il y a les Chantiers de l'Atlantique, dénommés maintenant STX, dans lesquels le Gouvernement a gardé une minorité de blocage et tous les sous-traitants qui concourent à la construction et à l'équipement des navires.

Les autres entreprises portuaires se répartissent sur les différents terminaux :

Saint-Nazaire : - Terminaux Spécialisés : Frigorifique (viande, produits laitiers).
Agroalimentaire. Fruitier.
Colis lourds. Huile. Céréales.

- Formes de réparation navale.

Montoir : - Terminaux spécialisés : Roulier (Ro-Ro¹¹).

Conteneurs.

Marchandises diverses.

- Méthanier. Agroalimentaire. Charbonnier. Ciments et divers.

Donges : - Terminal pétrolier.

Cordemais : - Terminaux produits liquides (hydrocarbures).

Cheviré : - Terminaux spécialisés : Produits forestiers.

Roulier (Ro-Ro). Produits sidérurgiques.

- Ferrailles. Engrais.

Roche Maurice : - Terminal céréalier.

¹¹ RO-RO : Roll-on, Roll-off.

Quai Wilson (Nantes) : - Croisières.



Silos à grains du bassin de Saint-Nazaire



Porte-conteneur arrivant au Terminal de Montoir



Les Terminaux de Montoir



Terminal Méthanier de Montoir



Terminal Méthanier de Montoir



Pétrolier FLANDRE à Saint-Nazaire (Photo Christian Plagué)



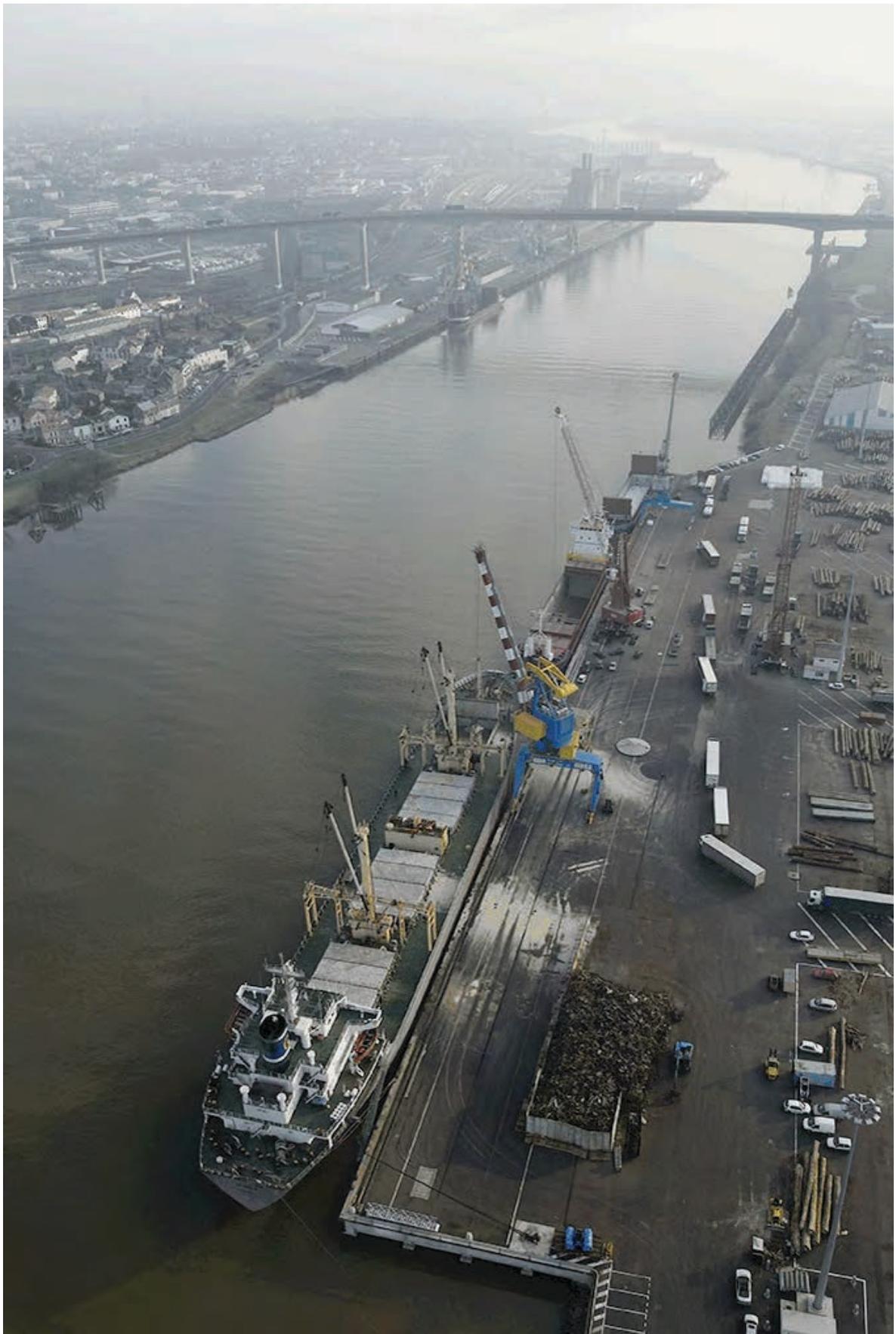
Terminal Pétrolier de Donges



Terminal Charbonnier de Montoir



Terminal Ro Ro de Montoir



Terminal de Cheviré



Terminal céréalier de Roche-Maurice

1.3.2. Les sites sensibles.

Les entreprises les plus exposées, sont celles qui assurent la manipulation, le stockage, la transformation et la distribution de marchandises et produits dangereux. Sans oublier les installations de construction et de réparation des navires.

La plupart de ces entreprises sont qualifiées "ICPE", Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Parmi celles-ci, il existe cinq entreprises classées SEVESO* (seuil haut) :

Deux sont situées à Donges : TOTAL et ANTARGAZ et trois à Montoir : YARA FRANCE (Engrais chimiques), GAZ de France (ELENGY-SUEZ) MÉTHANIER et CÉRÉGRAIN (Silos et stockage de céréales).

1.3.3. Les prestataires de service.

La lecture de la liste des prestataires de services portuaires donne un nombre important d'intervenants. Mais beaucoup de ces services sont regroupés au sein d'une même compagnie, avec différents bureaux à Nantes, Saint-Nazaire ou autres sites de l'estuaire.

Ainsi, la COGEMAR qui a un bureau à Nantes et un autre à Montoir peut effectuer les opérations d'agent maritime*, de commissionnaire de transports*, de transitaire*, de consignataire* (agent de ligne et de tramping*) et de manutentionnaire. La Compagnie Ligérienne de Transport, avec un bureau à Nantes et un autre à Cordemais, est à la fois armateur et consignataire.

Les chiffres donnés ci-dessous, sont ceux du nombre (approximatif) de services et agences mis à la disposition des usagers du port et non pas le nombre de sociétés ou compagnies.

Armateurs : 14 sociétés d'armement sont présentes ou représentées sur le site portuaire de Nantes - Saint-Nazaire. Deux ont leur siège social sur l'estuaire (La Compagnie Ligérienne de Transport et la Compagnie Maritime Nantaise) et une (Euronav) a son siège à Saint-Herblain.

Agences maritimes : 20 agences maritimes se répartissent entre Nantes, Montoir, Trignac, Bouguenais, Indre, Saint-Nazaire et Donges.

Commissionnaires-transitaires : 48 agences réparties dans les diverses agglomérations de l'estuaire.

Consignataires : environ 45.

Manutention : environ 15.

Auxquelles il convient d'ajouter 1 entreprise d'avitaillement*, 2 entreprises de courtage, environ 30 de stockage entreposage (Dont 3 d'entreposage sous froid), 3 cabinets d'experts maritimes, 5 de gestion des dockers, 17 de groupage et distribution, 2 de lamanage*, 1 de pilotage (La Coopérative de Pilotage de la Loire), 1 de remorquage, 5 de service aux conteneurs, 15 transporteurs routiers, 3 sociétés de classification des navires, 2 services de contrôle (Inspection Frontalière et Service Phytosanitaire) et 1 de contrôle des produits agricoles.

Sans oublier les administrations : Affaires Maritimes, Douanes, DGCCRF (Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes). Ainsi que les Chambres de Commerce, la SNCF, et l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Par ailleurs l'aéroport de Montoir, à proximité immédiate des terminaux du GPMNSN, apporte à l'ensemble une forte valeur ajoutée.

Chapitre 2 : Du Port Autonome au Grand Port Maritime.

2.1. Les ports concernés par la réforme.

Les ports concernés sont : DUNKERQUE, LE HAVRE, ROUEN, NANTES - SAINT- NAZAIRE, LA ROCHELLE, BORDEAUX, MARSEILLE.

Dès lors, les ports qui conservent le statut de port autonome sont les ports fluviaux de métropole et les ports maritimes d'outre-mer.

2.2. L'ancien cadre juridique.

En France, le statut de port autonome a été institué par une loi en 1920 pour les ports de Bordeaux et du Havre.

En 1965 quatre autres ports autonomes ont été créés (Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille). Le port autonome de La Rochelle a été créé en 2006.

Le Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire avait été créé par le Décret n° 65-938 du 8 novembre 1965, dans le cadre de la loi 65-491 du 29 juin 1965, portant création des Ports Autonomes.

Selon cette loi, le Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire était affectataire des terrains qu'il occupait et propriétaire des grues et portiques.

Grutiers et portiqueurs, travaillant sur ces matériels étaient salariés du port.

Le port autonome est un Etablissement Public à caractère Administratif et Commercial (EPIC) sous la surveillance de l'Etat et la tutelle du Ministère des Transports.

Il est dirigé par un Conseil d'Administration et un Comité de Direction.

2.3. Le nouveau cadre juridique.

2.3.1. Lois, décrets et arrêtés.

La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 fixe le nouveau statut des Grands Ports Maritimes

Le Code des Ports Maritimes : décret 2008-1032 pris en application de la Loi, précise les conditions d'exploitation des ports.

Le statut de Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire a été effectivement créé le 9 octobre 2008.

2.3.2. Gouvernance.

Le port de Nantes - Saint-Nazaire est désormais dirigé et administré de la manière suivante :

Un Conseil de Surveillance composé de 17 membres (première réunion le 8 janvier 2009) 5 représentants de l'Etat, 4 représentants des Collectivités Locales, 3 représentants du personnel et 5 personnalités qualifiées.

Un Directoire composé de 3 membres : 1 président directeur général nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance et 2 membres nommés par le conseil de surveillance sur proposition de président du directoire.

Un Conseil de Développement composé de 30 membres répartis en 4 collèges : 9 représentants de la place portuaire, 3 représentants des personnels des entreprises portuaires et de manutention, 9 représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements et 9 personnalités qualifiées, dont associations de défense de l'environnement, gestionnaires d'infrastructures de transports, opérateurs ferroviaires etc.

Le Directoire, assurera la gestion du port sous le contrôle du Conseil de Surveillance qui élaborera la stratégie de développement et la prospective.

A la date du 15 mars 2010 :

Monsieur Pierre KLEIN a été désigné Président du Conseil de Surveillance, auquel, depuis, a succédé Monsieur BERTOLOLI.

Monsieur Jean-Pierre CHALUS, a été nommé Directeur Général, Président du Directoire, entouré d'un Contrôleur de Gestion : Madame Florence YOU et du délégué au Pilotage stratégique, Monsieur Stéphane PIN.

Monsieur Jean-Michel MAILLET, Directeur du Terminal méthanier, a été élu Président du Conseil de Développement du Port.

Monsieur François CHEVALIER est Directeur du Développement.

En ce qui concerne particulièrement les problèmes de sûreté-sécurité, les responsables sont :

Le Commandant du Port assisté par deux Commandants de Port Adjoints.

2.3.3. Propriétés, concessions et exploitations.

2.3.3.1. Opérateurs de terminaux

Les opérateurs de terminaux deviennent exploitants, titulaires d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (A.O.T*) pour les terrains situés sur le domaine maritime de l'Etat. Les grues, les portiques et autres outillages de manutention seront désormais gérés par des entreprises privées, passant ainsi du domaine public au domaine privé.

2.3.3.2. Les voies ferrées du site portuaire.

Par ailleurs, une ordonnance du 2 août 2005 prévoyait le transfert des voies ferrées situées à l'intérieur des limites de circonscription portuaires.

Ces voies, alors propriété de Réseau Ferré de France, sont devenues propriété des ports, suite aux arrêtés parus le 20 février 2008. Ce changement est effectif depuis septembre 2008. Pour le port de Nantes - Saint-Nazaire, 38 km de voies ont ainsi changé de propriétaire. La gestion de ce réseau ferré portuaire a été confiée à la SNCF, en attendant la désignation, sur appel d'offre, d'un prestataire¹².

Dans le même cadre juridique le port de La Rochelle a vu, le 4 décembre 2009, la mise en place du premier Opérateur Ferroviaire de proximité (OFP) qui a pour objectif 450 trains complets par an en 2012¹³. Il en sera bientôt de même pour Nantes, avec des objectifs tout aussi ambitieux. A ce jour, le port de Nantes-Saint-Nazaire génère environ 250 trains complets par an.

L'augmentation du nombre de trains complets, générés par le port aura un impact sur l'utilisation des sillons entre Saint-Nazaire et Angers.



2.3.4. Statuts du personnel.

Comme les dockers en 1992, les salariés qui étaient employés de l'Etablissement Public du Port Autonome, seront désormais salariés des entreprises privées qui assureront les opérations de manutention. Cela ne se fait pas sans réticence de la part des partenaires sociaux. Environ 150 personnes sur 450 sont concernées.

2.4. La répartition des compétences.

- Le domaine régalién.

Désormais, le port ne gardera sous sa responsabilité que les fonctions régaliennes : aménagement des espaces à terre (quais, terre-pleins, voies de

¹² Le port de Dunkerque est propriétaire de 200km de voies ferrées dont l'exploitation et la maintenance ont été confiées à Europorte Service, filiale d'Eurotunnel.

¹³ "Le Marin" du 11 décembre 2009.

communication) et en mer (approches maritimes, opérations de dragage etc.). De même, la sécurité, domaine régalien essentiel, demeure sous la responsabilité du port, qui devra s'assurer de la bonne mise en œuvre des moyens par les opérateurs.

- Le domaine public.

Les ports autonomes étaient affectataires des terrains qu'ils occupaient ; un nouvel article (L. 101-6) du code des ports maritimes et l'article 15 de la loi proposent un transfert en pleine propriété du *domaine portuaire de l'État* aux Grands Ports Maritimes (hors domaine public naturel maritime et fluvial).

- Le domaine privé.

Les équipements : grues, portiques, tapis et canalisations de transfert deviennent propriété des entreprises privées exploitantes. Ces entreprises seront désignées dans une première phase par marché de gré à gré. Les dossiers de candidature seront étudiés par le Ministère qui donnera, ou non son accord.

Dans une deuxième phase, si les négociations de gré à gré n'ont pas abouti des appels d'offre seront lancés, au plan européen.

- Le domaine filialisé.

Si les deux phases précédentes n'ont pas eu de résultat pour certains trafics, en principe les moins rentables, ceux-ci devront être filialisés par le Grand Port Maritime pour une durée de 5 ans, ou exploités en régie si les trafics sont considérés comme accessoires par l'Etat.

2.5. Les espaces gérés par le Port.

Les terrains demeurent la pleine propriété du port, mais demeurent dans le domaine public, sous couvert d'une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire). Seuls les « outils » sont vendus aux opérateurs. Les terrains sont loués, les entreprises étant propriétaires de leurs bâtiments.

Mais le port conserve son rôle d'aménageur de zone d'activité et fixe les règles. En particulier, le port est coordinateur de risques et en anime, auprès des entreprises, la culture du risque¹⁴.

Dans ce rôle le port gère quatre types d'espaces :

Trois types sont traditionnels :

- Les espaces proprement portuaires : terminaux et activités.
- Des terrains éparses, seul ou en coopération avec des collectivités locales :
Roche Maurice.

¹⁴ Parmi les espaces gérés par le port, deux sites sont classés pollués et ne pourront pas être disponibles avant au moins quatre ans : l'ancien site de la SOFERTI (25 ha à Indre, en bordure de Loire) et l'ex dépôt d'essence de Roche Maurice.

Avec la ville de Nantes, la partie arrière du quai des Antilles, dont les hangars restent propriété du port. Une partie du quai Wilson, le site anciennement occupé par Beghin Say.

- La zone du Pellerin, disponible pour implantation d'activités nécessitant la proximité du fleuve et de la mer.¹⁵

Le quatrième type d'espace est nouveau :

- Les espaces naturels.

¹⁵ Le développement de l'éolien off-shore, et des énergies "marine", nécessitera des infrastructures de manutention et de stockage spécialisées. (*"Le Marin"* du 20 août 2010). Pour ce genre d'activité, envisagé dans le projet stratégique du port, le site de Saint Nazaire, moyennant la construction de nouveaux quais et espaces de stockage, a de nombreux atouts à faire valoir. En particulier l'environnement industriel, un terminal spécialisé dans les colis lourds et des zones, parmi lesquelles celle du Pellerin pourraient parfaitement convenir pour l'implantation d'un site voué aux énergies renouvelables "marines" : éolien, utilisation de la houle, des courants, etc. D'après Ouest France du 11-12 septembre 2010, le marché éolien marin pourrait générer un marché de 3,5 milliards d'euros.

Chapitre 3 : Risques, menaces et problèmes.

3.1. Généralités : Sécurité-Sûreté.

Essais de Définitions.

Selon les professions et les domaines d'activités les termes de SÉCURITÉ et SÛRETÉ n'ont pas tout à fait la même signification.

En particulier, en matière de prévention VOL/INCENDIE on peut définir :

Sûreté : Pour qualifier le bon fonctionnement d'un appareil, d'un organe, ou d'un dispositif.

Sécurité : Pour désigner l'ensemble des méthodes et moyens intéressant la protection des biens et des personnes.

Pour les services de l'Etat, le terme SÉCURITÉ s'entend "contre les risques technologiques et naturels". Le terme SÛRETÉ exprimant la notion de protection contre l'intervention humaine (Malveillance, intrusion, terrorisme).

3.1.1. Sûreté et sécurité portuaires.

Avant la réforme, l'exploitant et le port étaient la même personne. Désormais, le port et les exploitants sont parfaitement distincts, que se soit pour la sûreté ou pour la sécurité, qu'ils doivent assurer sur les périmètres et installations qui leur sont propres. Ceci dans le respect des lois et règlements édictés par l'Etat. Cependant, étant aménageur, le Port demeure chargé, dans ces domaines, d'assurer la coordination interentreprises.

Il convient de différencier SÛRETÉ et SÉCURITÉ dont les problématiques nécessitent des analyses et des traitements différents. Mais les conséquences, en matière de sinistre, peuvent être les mêmes. D'où la nécessité de gérer ces risques en commun.

3.1.1.1. La sûreté.

- La sûreté des approches maritimes est sous la responsabilité du Préfet Maritime (Brest).
- La sûreté générale du territoire est sous la responsabilité du Préfet de la Loire-Atlantique.
- La sûreté des sites portuaires est sous la responsabilité du port.
- La sûreté des installations est sous la responsabilité des opérateurs de terminaux ; avec cependant le contrôle des autorités portuaires, en particulier pour la partie « bord à quai ».

Nota : dans le cadre des démarches « qualité », il existe une norme internationale ISO 28 000* établie pour la sûreté des entreprises et installations.

Le Comité Local de Sûreté Portuaire (CLSP).

Un Comité Local de Sûreté Portuaire, présidé par le Préfet de la Loire-Atlantique, comprenant l'Autorité Portuaire et des services de l'Etat, dont la Gendarmerie, le SDIS* et l'Armée, etc. assurent la coordination des différents acteurs.

Dans ce cadre, l'autorité portuaire définit les installations portuaires (interface NAVIRE ↔ TERRE), les autres installations étant sous la responsabilité des opérateurs.

Les services de l'Etat définissent une évaluation des risques y compris par vandalisme, en tenant compte des éléments fournis par le Port et les industriels, qui n'ont pas obligatoirement des installations portuaires, (différents des ICPE). Ces évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP) sont soumises à l'avis du CLSP.

Si approbation par le CLSP, les exploitants, après arrêté Préfectoral, doivent produire un Plan de sûreté de leurs installations portuaires et disposent de 2 ans pour mettre en œuvre leur PLAN LOCAL DE PREVENTION.

Contrôle d'accès, vol, intrusion :

Le contrôle d'accès des installations portuaires est du ressort de chaque entreprise. Chaque exploitant est responsable de la protection vol-intrusion. Mais c'est l'arrêté ministériel du 22 avril 2008 qui définit les modalités de l'établissement des plans de sûreté des installations portuaires. En cas de problème majeur, le Port pourra intervenir et, si intérêt général, entamer une procédure d'annulation de l'autorisation d'exploitation. Cf. ci-après chapitre 5 Gardiennage.

Douane :

Il n'y a pas de personnel des Douanes affecté spécialement au Port. La Douane peut y intervenir à tout moment, mais n'y est pas présente en permanence. Elle a à sa disposition un camion scanneur qui peut intervenir en tout lieu, que ce soit sur camion, conteneur ou wagons.

La mission principale de la Douane est la lutte contre les fraudes. Mais concernant l'Action de l'Etat en Mer, lors de leurs interventions, ou sur renseignement, les douaniers peuvent être amenés à constater d'autres infractions ou comportements concernant la sécurité-sûreté. Dans ce cas, la Douane fait agir les autres services de l'Etat : Marine Nationale, Gendarmerie, Affaires Maritimes, Police etc. Cf. Annexe 5.

Sanitaire :

Les services sanitaires sont ceux du département. Ils ne sont pas présents en permanence sur le port. Mais là aussi, un exploitant peut avoir sur place, un représentant permanent des services départementaux.

Contrôle des marchandises :

Le port ne dispose pas d'un matériel permettant de scanner les conteneurs.

Ce matériel qui normalement est à la charge de l'exploitant "conteneur" ne pourra se justifier que par une augmentation substantielle de ce trafic qui actuellement est trop faible. D'autant plus qu'il n'y a pas, à Nantes - Saint-Nazaire de trafic conteneur à destination des USA¹⁶.

Cependant le développement du trafic conteneurs fait partie du plan stratégique de développement du port.

De même, il n'existe pas sur Nantes - Saint-Nazaire de pesée précise des conteneurs, opération importante pour établir le plan de chargement des navires et assurer leur stabilité à la mer¹⁷. Seul un peson, installé sur les portiques permet de savoir si le conteneur manipulé dépasse ou non la capacité du matériel de manutention.

3.1.1.2. La sécurité.

Prévention incendie-explosion.

Il n'y a pas de règles particulières attachées aux entreprises portuaires. Comme toute entreprise, chaque exploitant est responsable de la sécurité des installations et matériels qu'il met en œuvre. Chaque exploitant dont le site est classé ICPE* (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) et/ou ERP* (Etablissement Recevant du Public) doit se conformer aux textes en vigueur et en particulier au Code de l'Environnement et au Code du Travail.

Comme partout sur le territoire français, les entreprises classées SEVESO* doivent mettre en œuvre un P.O.I*. (Plan d'Opération Interne), dont l'entreprise a la maîtrise et doit organiser réglementairement un exercice au moins tous les trois ans.

Si l'entreprise ne peut pas maîtriser le sinistre, elle doit demander l'intervention de moyens extérieurs dont la mise en œuvre est déclenchée par la Préfecture selon les modalités d'un P.P.I. (Plan Particulier d'Intervention). Le préfet établit le Plan Particulier d'Intervention PPI qui est une des dispositions spécifiques du plan ORSEC* et prévoit la mobilisation des services de secours publics (sapeurs

¹⁶ Il est regrettable que les possibilités du port de Saint-Nazaire à assurer un trafic à destination et en provenance des USA ne soient pas exploitées. Pendant les deux conflits mondiaux les Américains ont utilisé le port de Saint-Nazaire de manière intensive, celui-ci étant le plus facile d'accès et le plus proche de la côte est des USA. Il en a été de même tant que la France a fait partie du commandement intégré de l'OTAN*, pour le ravitaillement des unités US stationnées en France.

¹⁷ Constatant que les devis de poids des conteneurs, annoncés par les chargeurs sont sous évalués de 3 à 7% et parfois même 10%, l'OMI*, sur demande des armateurs, doit mettre en place une réglementation rendant obligatoire la pesée avant embarquement. Actuellement, les plans de chargement sont basés sur les déclarations des chargeurs. Des devis erronés seraient à l'origine d'accidents de mer et en particulier celui du *MSC NAPOLI* dont le chargement a ripé en janvier 2007 et l'a obligé à s'échouer, après remorquage, dans la baie de Lyme en Cornouailles britannique.

pompiers, gendarmes, police, SAMU*), de l'ensemble des services de l'Etat, communes et acteurs privés (exploitant, associations, gestionnaires de réseaux, etc.).

Des zones de protection, répondant aux règles édictées par le code de l'environnement, selon le type d'activité, sont délimitées autour de chacun des sites sensibles. Ces zones, doivent être libres de toute construction, que ce soit d'activité ou, à plus forte raison, de logement.

3.2. Les Risques¹⁸.

La prévention des risques.

Chacun des acteurs de l'activité économique est responsable à son niveau et selon ses moyens de la prévention des risques.

Le rôle de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.

Dans le domaine maritime l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime, créée par l'Union Européenne, a établi des règles et des lois pour renforcer la sécurité des navires et aider les Etats à prévenir et à lutter contre les pollutions marines. Pour assurer sa responsabilité pour la prévention des risques, le Port de Nantes - Saint-Nazaire a, à sa disposition, les moyens techniques, administratifs et législatifs mis en place par l'A.E.S.M*. (Cf. Annexe 2).

3.2.1. Les accidents naturels.

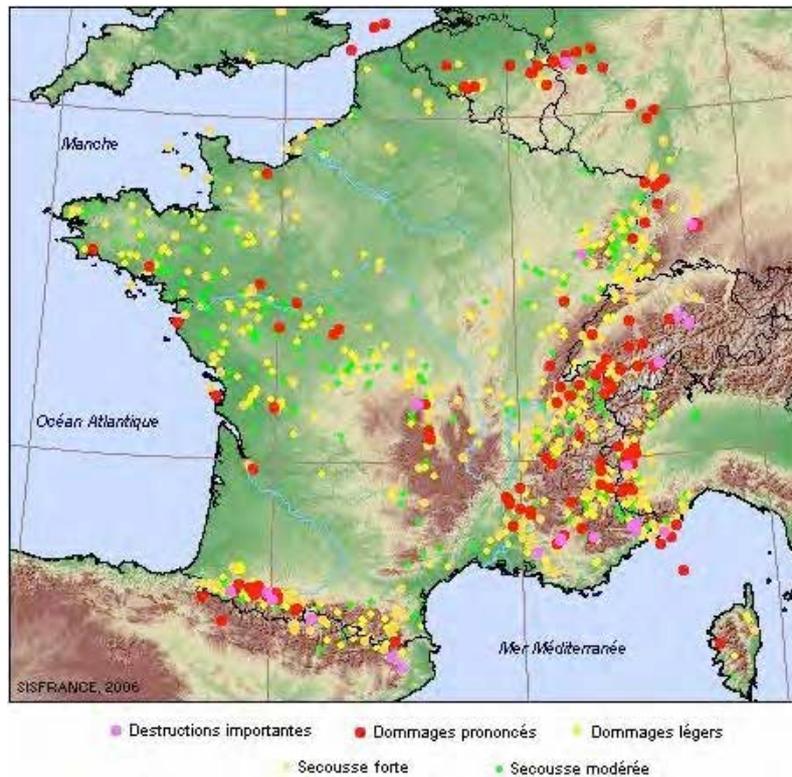
Sont définis comme risques naturels les inondations, glissements de terrain, tremblements de terre, tempêtes.

En ce qui concerne les installations portuaires de Nantes - Saint-Nazaire, la probabilité de glissements de terrain est certainement très faible.

D'après les études sismiques effectuées en métropole, les secteurs de l'estuaire sont réputés être en zone allant de secousse modérée à forte, avec dommages légers¹⁹.

¹⁸ Il y a RISQUE, lorsqu'un ALEA se combine avec des ENJEUX : ALEA + ENJEUX = RISQUE. Un aléa engendre un risque dès lors qu'il se manifeste sur un espace supportant des enjeux vulnérables. Risque majeur : phénomène (très) rare, de grande ampleur, catastrophique pour la société (Sécurité des personnes, paralysie de l'économie, détérioration du patrimoine bâti et naturel, etc.)

¹⁹ Le décret 2010-1255 du 22 octobre 2010, renforce la prévention du risque sismique en France et classe désormais le secteur Nantes-Saint Nazaire en catégorie 3 (modérée). Cette nouvelle classification, établie à la suite du séisme d'Haïti en janvier 2010, va entraîner un durcissement de la réglementation pour les ECPE, et en particulier ceux classés SEVESO. Avec pour conséquence de rajouter des freins aux investissements portuaires et empêcher la venue de nouvelles entreprises. Pour remédier à ces freins et blocages, il serait nécessaire d'affiner les études et de revoir les réglementations, pour ne pas entraver le développement économique, maintenir les emplois et en créer de nouveaux. (Cf. Presse Océan du 13 janvier 2011)



Seuls les risques de tempête et d'inondation sont, en ce qui concerne les installations et les navires, de relativement forte probabilité. Les quais et appontements des postes d'amarrage, tout au long de l'estuaire, ont été conçus, en tenant compte de la probabilité d'une surcote due à la juxtaposition d'une forte tempête de sud-ouest, avec une grande marée.

3.2.2. Les accidents technologiques.

Ce type d'accident, lié à l'activité des installations, peut survenir dans n'importe quelle entreprise et en particulier dans les I.C.P.E*. Il peut également survenir sur un navire, que ce soit en navigation ou à quai.

On peut énumérer : l'explosion, l'incendie, la fuite de gaz ou de produits chimiques. Avec risque de BLEVE*, pour l'incendie de citernes d'hydrocarbures ou de gaz liquides, et d'UVCE* pour une fuite de gaz.

Un incendie peut provoquer la diffusion de gaz toxiques.

Cas particulier des navires et des installations portuaires : la directive ISPS* (International Security Ports and Ships) citée plus loin en annexe 1 a été mise en place pour lutter contre les attaques terroristes. Mais les conséquences de tels actes pouvant être les mêmes que celles d'un accident technologique, les mesures ISPS pourront être mises en œuvre.



Le nuage toxique de Nantes, 1987, quelques jours après.

3.2.3. Les risques environnementaux

Ces risques peuvent être la conséquence d'accidents technologiques, ou naturels, mais également, les suites d'un attentat terroriste.

Il convient également de prendre en considération les fortunes de mer (échouages, collisions et autres avaries des navires en transit le long de la côte, en atterrissage, en attente sur mouillage (secteur de la basse La Couronnée*) en transit dans l'estuaire ou à quai qui peuvent avoir pour conséquences la diffusion d'hydrocarbures, ou de produits toxiques²⁰. De même un incendie sur un navire ou à proximité du fleuve peut provoquer une pollution par les liquides d'extinction, chargés de résidus de combustion et autres composés toxiques.

3.2.4. Les risques dus aux mouvements sociaux.

Depuis quelques années les faits divers relatés dans la presse rendent compte de mouvements sociaux qui dégénèrent. Prises d'otages, sabotage des installations, déversements de produits toxiques etc.

La gestion, au port de Saint-Nazaire, des derniers conflits sociaux en particulier pour l'ouverture de la porte de la forme Joubert* a révélé la réalité de ce

²⁰ La combinaison de produits ou matières, réputées sans danger, avec l'eau de mer peut avoir des effets néfastes pour l'environnement : le blé, trempé dans de l'eau de mer fermente et dégage de l'acide. Exemple : le naufrage en 1996, du cargo *FENES* transportant 2.650 tonnes blé s'échoue sur les îles Lavezzi dans les bouches de Bonifacio, et provoque une pollution chimique préjudiciable à l'écosystème sous marin.

type de risques très particuliers, liés au possible dérapage de manifestations, ou même à des actions délibérées menées par des extrémistes²¹.

Sans aller jusque-là, les récentes grèves et manifestations, liées ou non à la réforme des retraites, ont conduit au blocage des opérations portuaires et à la pénurie de carburant. Occasionnant ainsi des pertes financières pour les différents acteurs du port et, plus grave encore, le désintérêt des chargeurs et armateurs pour le port de Nantes - Saint-Nazaire. Lesquels, désormais, risquent d'aller charger et décharger ailleurs et ce, malheureusement, de manière sans doute définitive²².

3.3. Les Menaces.

La détection anticipative de ces menaces passe bien évidemment par la recherche des renseignements. Ce domaine est celui des services spécialisés de l'Etat : DGSE*, DCRI*, Police, Gendarmerie, etc.

Le Ministère de l'Intérieur et les différentes Préfectures Territoriales ou Maritimes, en fonction des informations recueillies par les services ont pouvoir de déclencher les différents niveaux d'alerte (VIGIPIRATE*, VIGIMER*).

Mais, quel que soit le niveau d'alerte, et même en l'absence d'alerte, chaque organisme se doit d'être vigilant et de prendre, au plan local, des mesures de précaution. Cf. ci-dessous la mise en place des ASIP (Assistant Sécurité Installation Portuaire).

3.3.1. Les menaces terroristes.

Le Port de Nantes - Saint-Nazaire ne représente sans doute pas un objectif de premier choix pour que soit lancé contre lui une opération de type terroriste. Les retombées médiatiques, au plan mondial, seraient assez faibles. Mais le principe stratégique d'attaque du « fort au faible » ne permet pas de négliger complètement cette menace et de laisser les installations et les navires sans protection. D'autant plus, que de manière récurrente, l'intervention de la France en Afghanistan et ailleurs, fait proférer à Al Qu'Aïda, des menaces contre les intérêts français, que ce soit à l'étranger ou sur le territoire métropolitain. Malgré l'efficacité des services spécialisés les actions terroristes ne pourront pas toutes être déjouées en amont²³.

- Sur et sous la mer (le fleuve, le large).

La volonté de certains pays ou organismes, de nuire aux intérêts français, pourrait conduire à lancer, à partir de navires passant à proximité, des opérations de commandos transportés par des embarcations rapides type "hurricane"²⁴. Ces

²¹ A Montoir, l e 1^{er} décembre 2010, le sablier *Michel DS* qui voulait décharger sa cargaison sans l'aide des dockers a vu les vitres de sa passerelle cassées à coup de cailloux et son équipage molesté.

²² De juillet à novembre 2010 un mouvement national a déclenché des grèves quasi-quotidiennes affectant le port de Nantes - Saint-Nazaire. Rien ne dit que ce genre de pratique ne se renouvellera pas à l'avenir.

²³ Jusqu'à présent, les attaques de navires se sont cantonnées dans le golfe d'Aden, en mer d'Oman et dans le détroit d'Ormuz. (Pétrolier *Limbourg* (FR), *USS Cole* (USA), pétrolier *M-Star*).

²⁴ Pneumatiques semi-rigides propulsés par des moteurs hors-bords de 2x300CV.

embarcations, naviguant à 35 ou 40 nœuds* sont quasiment indétectables au radar. Seuls des moyens optroniques (infra rouge, amplificateurs de lumière, caméras thermiques) permettent une détection. Encore faut-il, vu la vitesse de ces engins, que la réaction soit immédiate et les moyens d'interception et d'éventuelle neutralisation, parfaitement adaptés et efficaces.

Bien que cette éventualité soit peu probable, vu le contrôle et l'identification²⁵ des navires approchant de l'estuaire, personne ne peut empêcher un innocent cargo de laisser tomber, dans le chenal, une charge explosive à retardement, magnétique ou autre. Cette éventualité, devra être particulièrement envisagée en cas de conflit armé.

La Marine Nationale effectue de temps en temps des campagnes de recherche de mines au profit des ports marchands. Mais ces opérations de contrôle se font à des fréquences très espacées – officiellement une fois par an. Deux fois par an une campagne de déminage par les chasseurs de mines de la Marine Nationale permettrait de s'assurer de la « propreté » des chenaux d'approche, tout en rentrant dans le cadre des exercices d'entraînement.

Il est également souhaitable, en même temps que le contrôle d'un navire douteux ou suspect et de ses documents, d'effectuer une inspection de sa coque²⁶. Pendant et après l'escale de ce même navire il n'est peut-être pas inutile d'inspecter les fonds au droit de son poste de mouillage ou d'amarrage, soit par plongeur, soit par drone équipé de caméras sous-marine.

- Sur terre et dans les airs.

Plus facilement détectables en amont par le renseignement et l'observation il est possible, même si cela est peu probable, que des opérations soient montées à partir de la terre. En particulier, le lancement de roquettes à partir de la rive sud de l'estuaire, serait relativement facile à réaliser. Cette partie des berges étant faiblement urbanisée, un commando pourrait opérer en toute discrétion. Il est important que la Gendarmerie mette en œuvre une surveillance attentive de ce secteur, par patrouilles terrestres et/ou par drones.

Une action par moyen aérien semble encore moins probable. Il ne faut cependant pas négliger ce mode d'action qui peut, à partir de vecteurs discrets, tels que des ULM*, soit introduire des commandos, soit tirer des roquettes du type RPGM*, capables d'occasionner des dégâts non négligeables sur des installations sensibles, raffinerie, stockages de gaz et d'hydrocarbures.

²⁵ Par ailleurs, les services spécialisés dans le renseignement devraient, en principe, pouvoir donner un préavis en signalant les navires suspects, ainsi que le degré de probabilité d'une action terroriste de ce type. Le port étant destinataire des connaissements et des navires devant y faire escale. (Pre Arrival Form*: formalité de préavis d'arrivée) il lui est possible, en cas de doute d'en faire part aux services compétents pour complément d'informations, ou pour intervention.

²⁶ Ces inspections permettent également de visiter les entrées de prise des coques qui peuvent servir de caches pour de la drogue, ou autres produits de contrebande.

- La prise de contrôle d'un navire

Les motivations les plus probables pour de tels actes sont :

- 1°) Le chantage.
- 2°) L'utilisation d'un navire chargé de matières dangereuses en guise de missile pour attaquer une installation sensible²⁷.

Ce genre de menace dépasse largement le cadre local et fait l'objet de la plus grande attention de la part des services spécialisés au plus haut niveau de l'Etat.

Car ce serait véritablement un improbable concours de circonstance qui verrait un tel événement survenir à, ou à proximité de Saint-Nazaire. Quoiqu'en matière de sécurité l'improbable.....

Même s'il est peu probable qu'un bateau soit pris à l'abordage dans les atterrages européens, on peut cependant imaginer qu'un groupe terroriste, ou un groupe de pression impliqué dans la « protection » de l'environnement ou tout autre cause, puisse tenter de prendre le contrôle d'un navire à passager ou d'un cargo transportant des matières sujettes à « contestation », telles que nucléaires ou même transgéniques.

De puissantes organisations disposent de moyens non négligeables pouvant accomplir une telle prise de contrôle ou simplement gêner le transit et empêcher l'accostage ou l'appareillage de navires sensibles²⁸.

Il ne peut être totalement exclu que, malgré la recherche de renseignements et les efforts entrepris en prévision de faire face à ce genre d'événement, le scénario de ce qui s'est passé en 1983 avec *l'Achilles Lauro* ne soit réédité dans une version modernisée.

²⁷ L'exemple le plus célèbre : l'opération "Chariot" les 27 et 28 mars 1942, raid des commandos anglais. Explosion du destroyer "Campbelton" sur la porte de la forme "Joubert", rendant ce bassin inutilisable pour la durée du conflit.

²⁸ Le 12 mars 2010, Greenpeace a lancé une action contre le chargement d'une cargaison d'uranium à destination de la Russie. Au terminal conteneurs de Montoir trois embarcations pneumatiques de l'association écologique se sont opposées à l'appareillage du cargo russe *Kapitan Kuroptev*. Après l'appareillage du cargo russe, *l'Esperanza*, un des navires de l'organisation s'est approché à 1000 mètres pour signifier son opposition au transport de déchets radioactifs vers la Russie.



Le Kapitan Kuroptev à Montoir, le 12 mars (crédits : GREENPEACE)
Montoir : Greenpeace perturbe un chargement d'uranium sur un cargo russe 15/03/2010

3.3.2. Les menaces sanitaires.

La mondialisation des échanges et les liaisons du port de Nantes-Saint Nazaire avec la quasi-totalité des ports de la planète oblige à la vigilance dans ce domaine, sans doute plus encore que pour les actions terroristes. Car l'introduction de gènes pathologiques ou d'organismes, plantes ou animaux, invasives et indésirables peut se faire de manière insidieuse.

- Par les individus.

La multiplication du nombre de mouvements dans les ports rend difficile le contrôle sanitaire de chaque navire en escale. Le temps est fini où en arrivant dans un port, le pavillon « QUEBEC* » hissé dans la mâture provoquait systématiquement la venue à bord d'une équipe médicale chargée de vérifier l'état de santé de l'équipage. A présent, le capitaine du navire arrivant est seulement tenu de faire une déclaration sur l'honneur. Selon le sérieux des armements on peut, parfois avoir des doutes sur la sincérité de telles déclarations.

De même, l'impérative nécessité de rapidité des rotations ne permet pas la mise en quarantaine systématique de navires en provenance de régions à risque.

- Par les cargaisons.

Normalement, les contrôles sanitaires des cargaisons sont effectués par l'exportateur qui doit établir un certificat, annexé au connaissement. Mais la « contamination » peut se faire pendant le transport.

Là aussi il est difficile, sinon impossible, de vérifier que les cargaisons, en particulier de produits agricoles, ne contiennent pas d'insectes ou autres organismes susceptibles d'envahir le biotope* local²⁹. Et il est encore plus difficile d'empêcher insectes volants et autres de voyager dans les locaux de l'équipage.

Les précautions prises pour empêcher la venue à bord de rongeurs, cônes et disques placés sur les aussières, efficacement secondées par l'air conditionné, ont à peu près fait disparaître les rats des navires. Cependant, pour certains bateaux d'armements de registres de libre immatriculation dits de complaisance, que l'on rencontre encore de temps en temps, hélas, ce risque demeure!³⁰ D'autant plus que les conditions de propreté et d'hygiène sur de tels navires sont souvent plus que douteuses.

- Par les eaux de ballastage et les "parasites" de coque.

Ce sont sans doute les pollutions les plus sournoises car les effets ne se font sentir que longtemps après la première arrivée des algues, coquillages, poissons et crustacés (œufs ou larves), qui sont transportés à leur insu par les bateaux. Coques et ballasts* peuvent servir de moyens de transport à ces indésirables.

Pour le déballastage, une réglementation a été mise en place pour que les eaux puisées dans les eaux du port de départ ne soient pas rejetées, au port d'arrivée, pour éviter la prolifération d'espèces exogènes. Mais il est très difficile aux autorités portuaires de contrôler la réalité de ces actions³¹. Ceci étant impossible, en particulier sur des navires tels que les méthaniers qui ne peuvent faire autrement que déballaster en cours de chargement.

Un effort est à entreprendre dans ce domaine, pour que les lois et règlements incluent ce genre d'obligations et pour que les inspections techniques comportent systématiquement un volet écologique.

Quant aux parasites de coque, on ne peut compter que sur la qualité des peintures de coque adaptées et l'entretien des navires pour éviter l'apparition d'espèces exogènes. Mais avec le réchauffement climatique annoncé il sera difficile de dire si l'arrivée d'espèces tropicales ou subtropicales est due au changement climatique ou à des « passagers clandestins ».

3.4. Les Problèmes.

3.4.1. L'immigration clandestine. Les passagers clandestins.

Eloigné des zones de fortes immigrations le port de Nantes - Saint-Nazaire, peut cependant se trouver confronté à l'arrivée par voie maritime de clandestins³².

²⁹ Exemple : le frelon asiatique, (*Vespa-Velutina*) prédateur des abeilles est arrivé en 2004 à Bordeaux dans une cargaison en provenance de l'Extrême-Orient. Un individu a été capturé à Machecoul le 30 avril 2010 et fait son apparition en Mayenne en septembre 2010.

³⁰ Ce genre de navire se rencontre de moins en moins car tout affréteur de navire doit passer par l'International Chamber of Shipping, située à Londres, qui lui impose de nolisier des navires se conformant aux normes de l'OMI.

³¹ Aux USA, les services sanitaires américains étudient la possibilité d'utiliser un produit afin de neutraliser les eaux de ballast pour éviter, lors des rejets, la prolifération de mollusques et autres espèces indésirables pour nos zones.

³² En particulier en provenance du Maroc de l'Afrique sub-saharienne et du Golfe de Guinée.

Soit débarquant de navires sur lesquels ils sont passés inaperçus, soit débarqués en catimini par un commandant peu scrupuleux.

En effet, le commandant d'un navire, sur lequel des passagers clandestins ont été trouvés, doit les déclarer à la police en arrivant dans un port. Sur sa demande, les clandestins peuvent être remis à la police des frontières et emprisonnés pour la durée de l'escale. Mais il doit les reprendre au moment de son départ et faire en sorte que ces passagers très particuliers soient reconduits dans leur pays d'origine. Le plus souvent au retour du dit-navire s'il assure une ligne régulière. Sinon, l'armateur aura à sa charge leur renvoi, par tout autre moyen à sa convenance³³.

3.4.2. Les relèves d'équipages.

La mondialisation du recrutement des équipages de la marine marchande, a pour conséquence une multiplication des mouvements de personnels entre leur pays d'origine et les navires en escale dans les ports de l'espace européen³⁴.

A l'occasion de ces relèves d'équipage il existe des possibilités de "disparition" pendant le transit.

Exemple : un marin débarquant dans le port de Nantes - Saint-Nazaire et empruntant un vol intérieur ou le chemin de fer pour rallier Roissy ou Orly, peut très bien ne pas rejoindre sa destination définitive et rentrer en clandestinité.

3.4.3. La sortie à terre des équipages et les cas de désertion.

A l'arrivée au port, comme pour la Douane et l'état sanitaire, le Commandant doit établir sous sa responsabilité civile et pénale une liste des membres de son équipage. Cette liste est communiquée aux autorités portuaires par l'intermédiaire de l'agent consignataire du navire.

Normalement, conformément à la Convention C.185* établie en 2003, les gens de mer, quelque soit leur nationalité et le pays où ils se trouvent, doivent être en possession de pièces d'identité standardisées et obligatoires, (utilisation de techniques biométriques pour authentifier l'identité du détenteur du document).

Au moment de l'appareillage, l'agent consignataire* vérifie à bord, auprès du commandant que tous les membres d'équipages sont présents à l'exception d'une éventuelle hospitalisation ou autres cas de force majeure (arrestation, décès etc.). En cas de non présence, au moment de l'appareillage, d'un membre de l'équipage, signalisation doit en être faite aux autorités portuaires.

³³ De ces obligations, découle l'importance dans les ports de certains pays, de contrôler les mouvements des personnels et des dockers. Ceci afin que d'éventuels clandestins puissent être découverts et remis aux autorités locales avant l'appareillage.

³⁴ Un équipage peut être constitué de ressortissants de nombreux pays. Il n'est pas rare de trouver quatre, cinq ou plus de nationalités différentes sur un même navire. Les nombreuses langues pratiquées sur ces navires peuvent être une cause de mal compréhension, laquelle peut entraîner confusions, incidents, ou même dans certaines circonstances provoquer des accidents.

3.4.4. Les trafics illicites.

- **A l'import : en provenance des pays à problèmes : drogue, armes, contrefaçon, cigarettes etc.**

Comme dans tous les ports, quelque soit le mode de transport, le risque de trafics illicites existe. C'est l'affaire de la Police et de la Douane d'assurer le contrôle des marchandises et également le contrôle des personnels. En particulier pour les drogues qui peuvent se dissimuler dans les cargaisons, les bagages, les véhicules en tous genres et éventuellement être ingérées par les individus.

1°) Le transport individuel.

Le transport par "passeur" individuel se rencontre surtout dans les aéroports desservant les pays "producteurs" ainsi que dans les ports assurant des rotations par ferry. L'ouverture de l'autoroute de la mer Montoir-Gijón pourrait voir se multiplier ce type de trafic. Surtout si des véhicules et des passagers, en provenance du Maroc, embarquent à Gijón.



Autoroute de la mer :
Le Ferry Montoir - Gijón

De même, il n'est pas exclu que certains membres d'équipage de ferry ou autres navires fréquentant Nantes - Saint-Nazaire, soucieux d'arrondir leurs fins de mois se livrent à ce genre de pratique, du fait des facilités de débarquement qui se présentent pour les marins en escale.

2°) La dissimulation dans les marchandises.

Le premier travail des organismes consiste à éplucher les connaissances, les programmes de navigation et l'historique des navires et de leurs escales.

Cette recherche d'information intéresse les autorités portuaires en ce qui concerne les caractéristiques techniques du navire et de sa cargaison, les Affaires Maritimes pour le contrôle technique du navire et de son équipage ; la Douane et la Police des frontières pour la nature, éventuellement illicite, des marchandises, leur provenance et l'éventuelle présence de clandestins.

Pour les navires ces investigations se font, entre autres sources, via la banque de données EQUASIS* établie à Saint-Malo dans le cadre de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime, située à Lisbonne.

La recherche du renseignement concernant les cargaisons est facilitée par la Convention S.H. (Système Harmonisé) pour l'harmonisation de la désignation et de la codification des marchandises. Convention établie par l'Organisation Mondiale des Douanes, (OMD*, 175 membres à travers le Monde).

C'est ce travail fastidieux qui permet de découvrir, dans des conteneurs ou dans des transports en vrac, contrefaçons, drogues, matières interdites au commerce ou à l'exportation, tel l'ivoire ou les peaux, animaux protégés, cigarettes, armes, avec une attention particulière pour le nucléaire, les composants informatiques sensibles etc. Et accessoirement de trouver des passagers clandestins.

Il en est de même de la liste des passagers, en particulier pour les ferries qui, normalement, doit être communiquée aux autorités. Cette pratique est obligatoire en Grande-Bretagne. Il semblerait que ce n'est pas le cas dans la législation française qui laisserait cette pratique au bon vouloir des compagnies !

Ensuite, en fonction de l'analyse des documents et/ou de renseignements, douaniers et policiers interviennent pour inspecter les différents 'vecteurs'³⁵, en utilisant toutes les techniques d'investigation, des plus élémentaires aux plus sophistiquées.

Dans le domaine de la recherche sur documents des éléments pouvant amener à l'inspection et à la découverte des marchandises illicites et des contrevenants, le croisement de différents fichiers des administrations, police, finances, douane, etc. améliore considérablement l'efficacité de la lutte contre ces contrebandes. Mais ces pratiques se heurtent, en France, aux Lois et Règlements qui les encadrent très strictement et font l'objet d'une surveillance attentive de la part de la C.I.L*. (Commission Informatique et Libertés).

- A l'export : Cas particulier vers les USA : le contrôle des conteneurs.

Suite à l'attentat du 11 septembre 2001, les USA ont pris conscience que le trafic maritime -et en particulier celui des conteneurs- pouvait introduire sur leur territoire, armes, bombes et autres matières plus ou moins létales.

Pour tenter de palier à cette faille dans leurs systèmes de défense les services de sécurité américains ont imposé à leurs partenaires commerciaux d'inspecter tous les conteneurs à destination des Etas-Unis³⁶.

Pour obtenir l'agrément des USA, les ports exportateurs ont dû mettre en place des procédures strictes de contrôle et surtout s'équiper de scanners suffisamment performants pour répondre aux exigences des douanes américaines et en assurer la traçabilité sans ralentir manutentions et embarquements. Cela suppose

³⁵ Sans oublier les navires de plaisance !

³⁶ Janvier 2002, mise en place de la CSI* (Container Security Initiative) par le CBP* U.S.: Custom and Border Protection.

un investissement considérable et donc un trafic conteneur conséquent, que seuls les grands ports sont en mesure d'assurer.

En France, seuls les ports du Havre et de Marseille sont équipés de telles infrastructures et ont obtenu l'agrément pour l'export vers les USA.

Cela ne permet pas à Nantes - Saint-Nazaire de développer un trafic conteneur vers les USA, malgré des demandes en provenance de la côte est, en particulier du port de Jacksonville, pour lequel le port ligérien est plus proche que ceux de la Manche et de la Mer du nord³⁷.

3.4.5. Navires et équipages en déshérence*.

La mondialisation des échanges internationaux et la multiplication des registres de libre immatriculation, joints à la faiblesse de certains gouvernements et à la complaisance de quelques sociétés de classification a vu l'éclosion de compagnies de navigation sans trop de scrupule. Le non respect de tout ou partie des règlements internationaux, que ce soit ceux émis par l'O.M.I.* (Organisation Maritime Internationale) ou l'O.I.T.* (Organisation Internationale du Travail), permet à ces sociétés peu regardantes d'armer ou d'affréter des navires hors d'âge, mal ou pas entretenus avec des équipages de qualification et de compétences douteuses.

Souvent nolisés* pour un seul voyage (affrètement SPOT*), ces navires, en principe, sont interdits dans les ports de la Communauté Européenne, car ne satisfaisant pas aux inspections effectuées par les autorités portuaires ils sont retenus à quai dans l'attente d'éventuelles réparations. Dès lors il est fréquent que l'armateur, abandonne navire et équipage et disparaisse dans la jungle des sociétés écrans, souvent simples boîtes à lettres, quelque part aux Îles Caïmans, Vanuatu, ou autres pays dits "paradis fiscaux".

Il arrive également que de tels navires qui, normalement, à cause justement des contrôles ne font que transiter, par exemple entre Baltique et Caraïbes, soient amenés, pour raison de fortune de mer, avarie, panne, ou gros temps, à faire une escale forcée dans un port communautaire.

Dès lors, le navire et son équipage sont à la charge du port et, tant que l'armateur n'a pas signifié officiellement l'abandon, il occupe indûment un quai, ou même un bassin -et son équipage vit du dévouement d'associations caritatives. Dans de telles conditions de vie, il peut paraître tentant à certains marins, en particulier francophones, de tenter de quitter le bord et d'aller grossir les rangs des clandestins. D'où une charge supplémentaire pour les services de police qui doivent assurer la surveillance et contrôler les allées et venues.

³⁷ Pendant la première guerre mondiale, les Américains ont utilisé de manière intensive les ports de Brest et surtout Saint-Nazaire pour leur capacité à accueillir des navires à grand tirant d'eau. Avec une nette préférence pour l'estuaire de la Loire, dont les atterrages* et les liaisons "terrestres" sont faciles. Il en a été de même du temps de la guerre froide, pour le ravitaillement des troupes stationnées en France.

Un tel cas s'est présenté récemment à Saint-Nazaire : depuis le 24 juillet 2010, le cargo libérien *Aspet* occupe indûment la forme n°3 et, accessoirement, a retardé le carénage de l'Escorteur Musée *Maillé Brézé*.

Pour accélérer la procédure d'abandon ou la saisie des navires en déshérence, il serait souhaitable, au plan international, de modifier ou de mettre en place des textes permettant la vente et la déconstruction dans des délais les plus courts possibles. Cette déconstruction devant se faire dans un chantier agréé, de préférence géographiquement proche. Une législation en ce sens est en cours d'élaboration au plan européen.

3.4.6. Intrusion, malveillance et pillage.

De tout temps les ports ont attirés les voleurs et pilleurs. La valeur des marchandises ayant considérablement augmenté, la sécurisation des accès, que se soit pour prévenir les éventuels sabotages, ou les vols est devenu un impératif majeur.

Désormais, comme demandé par l'ISPS* et le Règlement Européen n° 725/2004 qui rend obligatoire certaines parties de la partie B du Code ISPS, toutes les installations portuaires doivent être protégées dans une enceinte fermée, interdisant, en principe, l'accès aux personnes non autorisées. Ceci, dans certains cas au grand dommage des pêcheurs amateurs.

L'accès de chaque site portuaire doit être soumis à contrôle d'accès, soit pendant les heures ouvrables, soit pendant les activités de déchargement et de chargement des navires. Avec contrôle des laissez-passer et autorisation délivrées par les autorités portuaire ou les exploitants.

En dehors des ces horaires, les gardiennages (rondes et surveillances) varient selon l'importance et la sensibilité des sites et installations. En période de crise, ou en période de sécurité renforcée (niveaux de Vigie Pirate, de Vigie Mer, de mouvements revendicatifs ou de manifestations), il est prévu un renforcement des gardiennages et la multiplication des rondes.

Les autres entreprises ayant des sites sensibles possèdent, en principe, leur propre service de surveillance et de sécurité. La plupart ont mis en place des systèmes plus ou moins sophistiqués d'alarme (IRP*, caméras, etc.) avec télésurveillance. Parfois un gardien est sur place mais son rôle n'est que d'alerte, car il est, dans la plupart des cas, bien incapable d'intervenir en cas de problème grave.

Car le problème ne réside pas tant dans la détection de l'intrusion que dans le traitement de l'information suivant la mnémotechnique : PPDA → TAI*.

Sur le Site				Extérieur au site			
Prévention	Protection	Détection	Alarme	→	Transmission	Alerte	Intervention

La dispersion des terminaux sur les cinquante kilomètres de l'estuaire et le développé important des clôtures ne permettent pas de mettre en permanence et en tout lieu, des équipes de gardiennage et de surveillance. D'autant plus qu'en cas d'intrusion, il faut réagir rapidement et actionner des équipes d'intervention, lesquelles peuvent se trouver en face d'individus plus ou moins organisés et éventuellement armés.

La solution passe par la généralisation de la télésurveillance avec un PC* de Sécurité couvrant l'ensemble des installations et des équipes d'intervention équipées et entraînées à faire face aux différentes situations possibles, que ce soit du fait d'individus ou de bandes organisées. Cf. ci-dessous système SATHI*.

Dans ce domaine la mise en place de caméras thermiques couplées avec des systèmes optroniques est une réponse, au moins en ce qui concerne PPDA.

La partie TAI est certainement plus délicate à mettre en place, car nécessitant l'établissement de protocoles et procédures d'intervention rigoureux, adaptés aux circonstances, à la nature de l'incident et aux distances à parcourir lesquelles conditionnent les délais.

3.4.7. La réduction de la pollution et le changement climatique.

Indépendamment de la nouvelle organisation du Grand Port Maritime, les recommandations de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (E.M.S.A.)* créée en 2003 et installée à Lisbonne demandent que les ports prennent des mesures pour la réduction des rejets dans l'atmosphère³⁸. Sans oublier la mise à disposition d'infrastructures pour le traitement des résidus huileux.

En juillet 2008, une décision du World Climate Conférence* a établi des règlements et techniques intéressant les navires et les ports :

Obligation pour les navires arrivant à proximité des côtes d'utiliser un fuel allégé et de réduire leur vitesse³⁹.

A quai, utilisation de chapeaux pour filtrer les gaz d'échappement des moteurs auxiliaires assurant la production d'électricité, ou les traiter pour réduire les rejets de CO2*, de composés de soufre, d'oxydes d'azote et de particules.

³⁸ Les ports d'Amsterdam, Anvers, Brême, Hambourg, Rotterdam et Le Havre ont mis en place le programme E.S.I.* (Environmental Ship Index) qui mesure les performances des navires en matière de rejets de gaz polluants. (Le Marin du 17 décembre 2010).

³⁹ Règlements déjà en vigueur pour certains ports des Etats-Unis (Los Angeles et Long Beach) où, à moins de 40 nautiques*, les navires ont l'obligation d'utiliser un fuel allégé et de réduire leur vitesse à 12 nœuds.

- Pour les ports : Faciliter l'accès au plus près des terminaux pour les barges et les infrastructures ferroviaires.
 - Procurer une énergie alternative aux navires en escale (électricité).
 - Proposer des carburants maritimes à teneurs en soufre et autres nitrates contrôlées.⁴⁰

⁴⁰ Directive européenne 2005/33/CE*.

Chapitre 4 :

La sécurité et la sûreté des approches maritimes, du plan d'eau et des installations portuaires.

l'ISPS - (International Security Port and Ship).

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, l'O.M.I.⁴¹ a mis en place le Code International pour la Sûreté des Navires (ISPS)⁴². Ce code est en service depuis le 1^{er} juillet 2004 sur tous les navires. Cf. Annexe 1.

Tout navire de plus de 500 tonneaux*⁴³ et effectuant un trafic international doit établir un plan de sûreté approuvé par l'autorité du pavillon.

Chaque compagnie de navigation doit désigner un responsable sûreté et sur chaque navire, un officier sûreté.

Les terminaux portuaires doivent mettre en place les mêmes dispositifs, ainsi que des moyens de surveillance et d'intervention.

Le port de Nantes - Saint-Nazaire a reçu la certification ISPS selon l'IAPH* (International Association of Ports and Harbors).

Mais ces dispositions, qui s'appliquent également aux installations portuaires, ne sont pas suffisantes pour faire face à toutes les menaces qu'elles proviennent de la mer, des airs ou de la terre. D'autres moyens doivent être mis en œuvre pour tenter d'anticiper en amont et élargir le cadre géographique de surveillance et d'actions.

4.1. La responsabilité de l'Etat.

Comme il a été dit au chapitre précédent, la sûreté générale est sous la responsabilité de l'Etat, via la Préfecture de la Loire-Atlantique en ce qui concerne le côté « terrestre » et via le Préfet Maritime* de Brest pour la partie « maritime ». La coordination se faisant via le Comité Local de Sûreté Portuaire.

4.1.1. L'Action de l'Etat à la mer.

D'une manière générale, la sécurité et la sûreté maritimes sont le domaine régalién de l'Etat et de ses différents services et organismes. En ce qui concerne le grand large, la Zone Economique Exclusive (ZEE)* et les eaux territoriales⁴⁴ les Préfets Maritimes (officiers généraux de la Marine Nationale) ont toute autorité.

⁴¹ L'Organisation Maritime Internationale. Créée en 1948 sous le nom d'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (OMCI/IMCO), l'Organisation Maritime Internationale est une institution des Nations Unies spécialisée qui a pour buts : la collaboration entre les états membres dans le domaine de la réglementation maritime, l'adoption de normes de sécurité, prévenir les pollutions du milieu marin par les navires et installations portuaires et faciliter le développement du commerce mondial.

⁴² ISPS : International Security Port and Ships.

⁴³ 1 tonneau de jauge = 2,84 m³.

⁴⁴ ZEE: Jusqu'à 200 nautiques au large des côtes l'Etat se réserve l'exclusivité de l'exploitation de la mer et de son sous-sol. Seul le transit inoffensif est autorisé. (Convention OMI de Montégo Bay* 1982). Eaux territoriales* : trait tracé à 12 nautiques de la côte dans lequel l'Etat est en droit de faire respecter la totalité des lois en vigueur sur son territoire.

Ils ont à leur disposition, en plus des moyens aériens et navals de la Marine Nationale, ceux des autres administrations : Douane, Affaires Maritimes, Gendarmerie, etc. Les sémaphores de la Marine Nationale participent, avec leurs moyens radars, optroniques et optiques, à la surveillance des approches.

Ces moyens participent à la surveillance du trafic et peuvent, si besoin, intervenir pour contrer une menace, dérouter ou arraisonner un navire suspect et, également, constater les infractions à la réglementation concernant les rejets huileux et hydrocarbures par les navires. Sans oublier les infractions concernant la pêche.

Afin de mettre en réseau les données recueillies par les moyens de surveillance, la Marine Nationale a mis en service en 2002 le système SPATIONAV*. D'abord installé en Méditerranée, ce système est maintenant étendu à la totalité des côtes métropolitaines. D'ici 2013, dans le cadre de la nouvelle fonction Garde Côtes dévolue aux administrations⁴⁵ de l'Action de l'Etat en Mer, la totalité de celles-ci auront accès à une nouvelle version de ce système.

Cependant, dans les ports, estuaires et baies fermées la responsabilité est du ressort des Préfectures Territoriales.

4.1.2. La Gendarmerie Maritime.

Dans le cadre de la mise en œuvre du code ISPS (International Ship & Port facility Security) sur la sûreté des navires, des installations portuaires et des échanges maritimes, il a été créé au Havre (en 2006), et à Marseille (en 2009), une Brigade de Surveillance du Littoral et des Ports, composée de gendarmes d'élite.

A Marseille (Port de Bouc) la Brigade de Gendarmerie Maritime comprend cinq groupes : intervention, police judiciaire, ciblage (Identification des navires suspects par tous moyens), renseignement et expertise. La mission principale est la lutte anti-terroriste. Les missions secondaires : répression des trafics, (armes, drogues) et de l'immigration clandestine. Pour la recherche des explosifs et des drogues, ce peloton dispose d'une section cynophile.

Leur zone d'action : 200 nautiques au large (la Z.E.E.) et les zones portuaires.

Une telle unité sera mise en place à Nantes - Saint-Nazaire en fin 2011 ou début 2012. Sa mission : intervenir, de jour comme de nuit, pour contrer toutes menaces sur les installations portuaires, lutter contre les trafics illicites et les atteintes à l'environnement.

Il est prévu qu'elle soit équipée de véhicules, de deux vedettes de 12 m et comprendra un PSMP* (Peloton de Sécurité Maritime et Portuaire) disposant d'embarcations rapides type go-fast pour intervenir tout le long de l'estuaire et sur les rives, en liaison avec les brigades terrestres et les autres services de l'Etat : Douanes, Polices, Affaires Maritimes etc. Dans le cas de menace terroriste, cette brigade pourra participer à l'action des unités spécialisées : GIGN*, RAID* Commandos Marine etc.

⁴⁵ Marine Nationale, Douanes, Affaires Maritimes, Gendarmerie Maritime, etc.

Parmi les missions des PSMP, figure l'inspection des navires suspects (documents et visite du bord) ainsi qu'une éventuelle inspection de la coque par des plongeurs.



Sécurité portuaire : Des gendarmes d'élite à Marseille, Dunkerque et Nantes

4.1.3. La protection en temps de crise.

La présence permanente d'une brigade portuaire de Gendarmerie dotée de moyens adaptés est une réponse immédiate pour la survenance d'une crise, ou d'une menace précise. Mais selon l'amplitude, dans le temps et dans l'espace, de l'aléa et/ou du risque, la totalité des installations, étirées sur les soixante kilomètres de l'estuaire ne pourra pas être surveillée en permanence par les seules forces de Gendarmerie (brigade spécialisée, ou éléments territoriaux). Il sera donc nécessaire de mettre en place d'autres moyens de surveillance, de contrôle et d'intervention.

La carte et l'organisation des Forces Armées ont récemment été redessinées. Cependant, le maintien en activité du Grand Port Maritime en cas de crise reste une priorité, pour assurer la continuité des approvisionnements⁴⁶. D'autant plus que Nantes - Saint-Nazaire demeurerait, de par son éloignement du point focal représenté par la Manche, le port dont l'accès maritime est le plus aisé. En particulier pour le contrôle du trafic des navires.

4.1.4. Vigipirate.

Dans ce but il a été maintenu, à Nantes, une entité militaire chargée de ces problèmes : le D.S.P*. District de Sécurité Portuaire.

Une zone de sécurité portuaire a été définie et un bureau sous la responsabilité d'un colonel, est chargé d'assurer la planification et la mise à jour des mesures à prendre pour contrer les diverses menaces, que celles-ci soient d'origine terroriste ou le fait de débordements d'actions revendicatrices.

C'est ce bureau qui définit, en liaison avec les autorités, (Préfecture⁴⁷, services de Police et de Gendarmerie) les ISPR* (Installation de Sûreté Portuaire Renforcée), et établit les actions à mettre en œuvre pour les protéger, en particulier dans le cadre de Vigipirate.

Dans chaque installation sensible, un cadre de l'entreprise est désigné pour remplir les fonctions d'A.S.I.P*. (Assistant de Sécurité d'Installation Portuaire). Il est chargé, en particulier d'assurer le contact avec les services de la Gendarmerie pour la surveillance des sites concernés.

4.1.5. Vigimer.

Vigimer est le volet maritime des actions à entreprendre en cas de menace terroriste. Il est placé sous la responsabilité du Préfet Maritime de la 2ème Région Maritime, situé à Brest et relayé localement par le Commandant de la Marine à Nantes - Saint-Nazaire.

⁴⁶ 90% des marchandises sont transportées par navire. L'interruption de l'approvisionnement par mer entraînerait pour la France une asphyxie rapide de l'économie, en particulier au plan énergétique.

⁴⁷ C'est la Préfecture qui décide, en fonction des renseignements reçus, du niveau Vigie Pirate (vert, orange, rouge). Dans le même ordre d'idée, les USA ont mis en place, pour les activités portuaires différents niveaux de sureté : MARSEC LEVEL 1, 2 et 3 (Maritime Security)*

D'une manière permanente les sémaphores placés en des lieux stratégiques assurent une surveillance, des atterrages.⁴⁸ Les approches maritimes de Nantes - Saint-Nazaire sont surveillées par des sémaphores situés de part et d'autre de l'entrée de l'estuaire. Les radars du Port (Mindin et Noirmoutier participent à cette surveillance.

4.1.6. Participation des Forces Armées à la sûreté de la zone District de Sécurité Portuaire.

En cas de crise, il est prévu que des unités de l'Armée soient mises en place pour venir en renfort des unités de Gendarmerie.

En cas de besoin, le Préfet Maritime, en l'occurrence celui de Brest, peut mettre en place des moyens aéromaritimes de surveillance et d'intervention pour renforcer la sécurité/sûreté des approches maritimes : si la situation ou les renseignements recueillis le font craindre, la Marine Nationale actionnera des unités de dragage et de surveillance lointaine, et l'Armée de l'Air des intercepteurs et batteries de défense anti aérienne. De telles opérations ne pourront être déclenchées que sur ordre du Premier Ministre, en fonction d'une situation stratégique ou politique, établie par les services spécialisés de l'Etat.

4.2. Les moyens locaux de surveillance, de contrôle et d'intervention.

4.2.1. La surveillance du trafic.

La sécurité et la sûreté maritime des approches de Nantes - Saint-Nazaire supposent une surveillance permanente des espaces maritimes. Cette surveillance comprend :

- Une surveillance lointaine assurée par la mise en place de systèmes de gestion des trafics maritimes (VTS* : Vessel Traffic Service ou en français : S.T.M.,* Service du Trafic Maritime) qui permettent d'identifier les navires par différents moyens : A.I.S*. (Automatic Identification System)⁴⁹ radars et senseurs optroniques.

Ces systèmes sont mis en œuvre par des centres de contrôle de trafic (ports et zone focales tels que détroits et rails de séparation du trafic, éventuellement au moyen de satellites)⁵⁰. Cette surveillance, à laquelle participent les services de l'Etat,

⁴⁸ En plus de leur mission militaire de surveillance et de transmission des alertes les sémaphores assurent des missions de service public

- de la sauvegarde de la vie humaine.
- de la surveillance de la navigation en vue de la prévention de pollutions marine accidentelles,
- de la participation aux tâches des autres administrations,
- des observations météorologiques.

⁴⁹ Ce système doit réglementairement équiper tous les navires de plus de 500 tonnes de déplacement. Il est mis à jour par les compagnies de navigation et, lors des escales par l'agent maritime qui doit indiquer les opérations, les chargements, les équipages, etc.

⁵⁰ C'est le cas du CROSS* Etel qui surveille par satellite la ZEE pour contrôler, entre autres, les activités des pêcheurs.

permet le suivi des navires s'approchant des ports et de connaître, quatre ou cinq jours avant leur arrivée, leur identité, leur historique, etc. et par recoupement avec d'autres sources d'informations de cibler ceux qui devront être contrôlés. Une déclaration d'entrée est exigée qui doit donner toutes les informations commerciales, administratives et techniques.

NOTA : Pour se renseigner sur un navire ou sur une compagnie les autorités peuvent consulter le site internet du LLOYD* : SEA-WEB* qui est mis à jour quasiment en temps réel. Dans cette base de données on trouve tous les renseignements concernant les navires y compris les escales (ports, durées et motifs), les incidents ou accidents, les sociétés de remorquage et de lamanage qui ont assuré des prestations au profit des dits navires, etc.

Il existe également un système de surveillance lointaine, le LRIT* (Long Range Identification and Tracking) qui permet de suivre les navires de très loin permettant ainsi un préavis suffisamment long pour effectuer recherches et investigations, tant pour le navire lui-même (Base de données EQUASIS et système Thesis*) que pour sa cargaison.

- Une surveillance à moyenne distance pour assurer le guidage des navires de nuit et par temps bouché. Le port de Nantes - Saint-Nazaire exploite un radar situé sur la rive sud à Mindin et un autre à Noirmoutier. Ces radars mettant en œuvre un système VTS.

Un système plus complexe, le SECMAR* est actuellement à l'étude. Dans un premier temps il équipera le port de Marseille, puis, il faut l'espérer, celui de Nantes - Saint-Nazaire.

Ce système, pour détecter une éventuelle menace, mettra en œuvre des dispositifs multi-senseurs et multi-milieux (AIS, optronique*, sonar*, etc.), ainsi qu'un logiciel d'analyse de comportement pour détecter toute présence suspecte, alerter les opérateurs et permettre une intervention rapide.

4.2.2. Le service du pilotage.

La sécurité, des approches, des navires et des installations portuaires est la raison d'être des services de pilotage.

Comme pour la navigation aérienne, c'est à l'approche de la terre que le risque d'accident augmente : focalisation du trafic, présence des dangers : hauts fonds, bancs de sable, particularité des marées des courants etc. Seul le pilote de par sa connaissance des particularités locales et de leur suivi est à même de conduire les navires, que ce soit à l'arrivée ou au départ.

Dès l'annonce d'un navire, le port demande à son capitaine de remplir un formulaire sur l'état de son navire. Ce formulaire est immédiatement communiqué au service de pilotage.

Avec ce document et les renseignements obtenus par les autorités, via différents moyens, le service du pilotage est en première ligne pour assurer le bon déroulement des opérations d'approche jusqu'à la mise à quai et inversement. Le pilote est le premier à avoir un contact visuel avec le navire, son commandant, son équipage et est à même de signaler d'éventuelles anomalies (absence ou non mise à jour de cartes et/ou de documents de navigation, mauvais état du navire, manque d'entretien, mauvais fonctionnement des appareils, etc.).

4.2.3. La gestion des escales par le port de Nantes - Saint-Nazaire.

Tout navire qui doit faire escale à Nantes - Saint-Nazaire est soumis à des règles strictes. Il doit se conformer précisément aux obligations qui sont détaillées dans un guide d'accueil bilingue français/anglais qui lui est communiqué avant son arrivée. Guide qui peut lui être transmis par internet via le site du Port. (Cf. annexe 1).

En 2000, pour rationaliser les opérations des différents "métiers" portuaires, le port de Nantes - Saint-Nazaire, alors dénommé Port Autonome, a mis en place le système GIMNAUTE* (Gestion Informatisée des Mouvements de Navires avec Utilisation des Technologies Extranet*). Cet outil intègre la totalité des procédures pratiquées par tous les acteurs de l'activité du port. Dans une base de données les différents intervenants de la place portuaire peuvent ainsi traiter en temps réel toutes les demandes d'escale de navires grâce à une saisie assistée.

Les consignataires de navire, le remorquage, le lamanage*, le pilotage, les entreprises de manutention, travaillent sur un seul document pour chaque escale de navire et donnent leur visa pour qu'en final, la Capitainerie donne son accord pour les mouvements de navire et de personnel.

Sans être directement un instrument de sécurité portuaire, ce système permet de centraliser les informations concernant les navires et compagnies ayant fait escale à Nantes - Saint-Nazaire, les postes à quai occupés, les opérations et prestations fournies etc., de les diffuser via SEA-WEB, EQUASIS ou autres banques de données maritimes, et de constituer des archives pouvant faciliter la recherche de renseignements en particulier pour les armements à problèmes.

4.2.4. Le contrôle technique des navires en escale dans les ports européens.

Depuis la catastrophe de l'*Erika*, en décembre 1999, l'Europe a adopté trois ensembles de mesures sur la sécurité maritime.

Le dernier, le « Paquet ERIKA 3 »*, l'a été sous la présidence française de l'Union, fin 2008.

Pour lutter contre les navires sous norme, l'AESM a imposé aux Etats d'assurer le contrôle technique des navires escalant dans les ports européens. Chaque navire doit être inspecté une fois par an pour s'assurer qu'il répond aux normes en vigueur.

Les contrôles de navires portent sur les éléments définis par des conventions internationales⁵¹ et sont du ressort des Affaires Maritimes (Pour Nantes - Saint-Nazaire : Délégation Interrégionale de l'Atlantique Nord, comprenant la Bretagne et les Pays de la Loire).

Lorsqu'un navire s'annonce dans un port, il doit effectuer une Déclaration d'Entrée. En supplément des renseignements administratifs et commerciaux demandés il doit présenter les certificats à jour concernant les inspections, que se soit pour l'état du navire (SOLAS) ou pour la sécurité (ISPS). Si la date limite de validité de ces certificats est dépassée le Port le signale à l'AESM et fait intervenir les Affaires Maritimes pour que celles-ci puissent déléguer des Inspecteurs de la Navigation. Tout incident ou accident sur les navires est transmis par le Port aux Affaires Maritimes.

4.3. Les moyens de sécurité des installations des Zones d'Accès Restreint.

4.3.1. La sécurité incendie.

On l'a vu plus haut au même titre que toutes les autres, les entreprises portuaires, qu'elle soit ICPE ou ERP, doivent répondre aux normes de sécurité définies par les pouvoirs publics et exigées par les compagnies d'assurances. Pour l'incendie, les ERP sont soumises à inspection par les Commissions Locales de Sécurité (SDIS et Municipalités) et les ICPE par les services de la DREAL* (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Les diverses unités de sapeur pompiers du secteur connaissent les particularités des entreprises portuaires et sont aptes à intervenir, soit directement, soit en renfort des pompiers professionnels ou volontaires attachés aux installations les plus dangereuses : chantiers STX, raffinerie de Donges, centrale thermique de Cordemais, YARA FRANCE, terminaux pétroliers et méthaniers,⁵² ainsi que l'appontement et la station de pompage de la S.F.D.M.(Société Française Donges-Metz) pour l'oléoduc de pétrole raffiné qui relie Donges à Metz etc.

⁵¹ Parmi ces conventions les plus importantes pour la sécurité : SOLAS* (Safe Of Life At Sea) sur l'état du navire et de ses équipements, STCW* (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) sur la qualification des équipages et MARPOL* (Maritime Pollution), prévention de la pollution et ISPS*.

⁵² Ces installations ont leurs propres services d'incendie, assurés par des pompiers professionnels et des pompiers volontaires désignés parmi les personnels de l'entreprise. Ces personnels sont formés et entraînés pour intervenir sur sinistre ou accident du travail. Elles disposent de pompes de grande capacité pour alimenter leur réseau incendie, mais celles-ci sont inutilisables sur des sinistres extérieurs à l'entreprise.

Comme pour toutes les zones industrielles des bornes d'incendie sont réparties sur les espaces portuaires, avec le long des quais, la possibilité de pomper l'eau de la Loire.

En ce qui concerne la sécurité incendie des navires ceux-ci disposent de leurs propres équipements et, en principe, de personnels formés à la lutte contre les incendies.

Peuvent également intervenir, soit sur les navires soit sur les installations à terre, les remorqueurs du port qui sont équipés de lances à incendie et de canons mixtes, eau et mousse. Ainsi que l'Equipe Exploration Longue Durée* du SDIS 44 spécialisée dans l'intervention en milieux fermés, nécessitant le port d'appareils respiratoires de grande capacité : feux de navires, de parkings souterrains, etc. Mais il n'est pas dans les compétences des unités de sapeurs pompiers des différents centres le long de l'estuaire de pouvoir intervenir dans l'environnement très particulier d'un navire. Cependant, il n'existe pas, sur l'estuaire, de bateau pompe de très grande puissance.

En cas d'incendie sur un navire sensible (pétrolier ou transport de matières dangereuses) les remorqueurs peuvent le prendre en remorque et l'éloigner au large.

4.3.2. La sécurité vol-intrusion.

4.3.2.1. Les protections physiques.

Conformément aux exigences du code ISPS, des clôtures métalliques ont été installées pour empêcher l'accès non autorisé aux navires et aux installations portuaires (terminaux, engins de manutention etc.) et autour de secteurs qui sans être des terminaux sont considérés comme sensibles : les Zones d'Accès Restreints (ZAR) à l'intérieur de la Zone Portuaire, ou à l'intérieur des Installations Portuaires.

Ainsi que des portails permettant, en dehors des heures d'activité, de compléter la protection physiques des sites. Mais ces grillages permettent également d'interdire, ou du moins de retarder, des actions de pillage ou de malveillance.

Pour les zones particulièrement sensibles, des systèmes de blocage des véhicules (hermes) ont été mis en place.

4.3.2.2. Les systèmes électroniques : vidéo surveillance et contrôle d'accès.

Comme il a été dit plus haut, le port de Nantes - Saint-Nazaire, est constitué de sites et terminaux sensibles qui s'échelonnent sur les cinquante kilomètres de l'estuaire. La dispersion et la complexité des installations nécessitent la mise en place d'un système ultra performant. En 2005, le port a passé un marché public avec la société THALES qui a développé SATHI, un système évolutif qui permet l'exploitation et la supervision en temps réel des équipements de vidéosurveillance numérique, de détections par magnétomètres, de contrôle d'accès, etc.

SATHI assure la gestion de multiples sites par l'utilisation de cartes à puces et de caméras pour le contrôle des accès, tant piétons que véhicules. Le système SATHI, permet la constitution et la mise à jour en temps réel d'une base de données commune à tous les sites, en particulier pour la délivrance et la gestion des cartes d'accès numérisées.

Les entreprises travaillant dans les installations portuaires protégées doivent en remplir un formulaire, soit pour un accès temporaire, soit pour un accès permanent, éventuellement en utilisant le site internet du Port. Sur ce même site il est possible de télécharger le livret d'accueil.

4.3.2.3. Le gardiennage.

La société de gardiennage et de surveillance assure la gestion, l'installation et la maintenance sur site des différents équipements portuaires.

Elle est chargée d'assurer l'exploitation de ces installations et son personnel doit effectuer le contrôle des personnels et cargaisons accédant aux Zones d'Accès Restreint, suivant des normes établies par Arrêté Préfectoral.

4.4. La lutte antipollution.

Les catastrophes de *l'Erika*, *Prestige* et autres naufrages ont obligé les Etats à mettre en place des procédures et des outils pour prévenir (convention MARPOL) et traiter ce genre d'accident : le contrôle de l'Etat sur les navires en escale, la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (à Lisbonne), la constitution d'EQUASIS, (une base international de données) qui permet de connaître l'état de navigabilité et l'historique des navires, les remorqueurs affrétés etc.

Mais le risque zéro n'existant pas et la pollution pouvant provenir d'installations portuaires ou même extérieures, les ports maritimes doivent pouvoir disposer de moyens de dépollution et de protection immédiatement disponibles, sans avoir à attendre les navires de dépollution affrétés par l'AESM.

Pour lutter contre les marées noires, l'Etat a mis en place des Centres de stockage POLMAR. Pour le port de Nantes - Saint-Nazaire, il existe deux centres, un à Saint-Nazaire (Sur le parc des Phares et Balises), géré par le port, et un autre à Brest. Dans ces centres sont stockés des équipements, barrages, dragues, produits dispersants, etc. permettant de contenir et de résorber une pollution accidentelle. En outre TOTAL dans la raffinerie de Donges possède ses propres moyens et équipements de lutte antipollution.

En cas de besoin, le Port peut faire appel au CEDRE* qui, basé à Brest, dispose de moyens d'analyse et d'intervention. (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux).

Chapitre 5 :

Conclusion : Suggestions et propositions du HCFDCE des PdL.

Tout au long des entretiens qui ont jalonné la rédaction du présent mémoire, le Haut Comité Français de Défense Civile et Economique des Pays de la Loire a pu se faire une idée très précise des différents risques et menaces qui pèsent sur le port de Nantes - Saint-Nazaire, ainsi que des problèmes récurrents inhérents à l'exploitation du complexe portuaire. En parallèle le HCFDCE des PdL s'est informé des solutions mises en place par les autorités qu'elles soient étatiques, locales ou portuaires.

De nombreux moyens techniques et humains ont été mis en place. Des procédures et protocoles ont été établis entre les différents acteurs, lesquels n'ont pas attendu le présent mémoire pour prendre les mesures nécessaires.

Aussi le HCFDCE des PdL, se contente-t-il de rappeler que, comme tout ensemble complexe, un port présente de nombreux points sensibles pouvant être affectés par la réalisation de risques naturels, technologiques -ou autres- et de menaces dont la réalisation peut avoir des conséquences plus ou moins catastrophiques aux plans humain, économique et social.

C'est aussi un point focal, une porte par laquelle peuvent s'introduire individus, marchandises, organismes biologiques, ou autres indésirables.

D'où l'absolue nécessité de surveiller et contrôler, installations, équipements et espaces adjacents, de contrôler, surveiller et anticiper les mouvements des navires et des individus.

Dans ce sens le HCFDCE des PdL, a constaté que certaines de ses interrogations ont reçu des réponses positives. Il se permet de formuler quelques interrogations et d'attirer l'attention sur quelques idées énumérées ci-après.

1°) Réponses.

- Il existe depuis 2008 un document qui identifie et quantifie les risques et leur survenue probable.
- De même, depuis 2009, une évaluation de la sûreté portuaire, avec identification et évaluation des risques (vulnérabilités et contre-mesures), a été effectuée préalablement à la mise en place du Plan de Sécurité Portuaire.
- Les plans de crise existent et sont mis à jour par la cellule militaire du D.S.P. Cette cellule assure une réflexion stratégique en exerçant une vigilance active et travaille sur des scénarios probables ou potentiels, en balayant le champ des possibles ; avec des tests pour en vérifier la fiabilité.
- Concernant la prévention, les Assistants de Sûreté Portuaire ont reçu des formations adaptées et les personnels ont suivi des stages de sensibilisation. Les entreprises ont le devoir de signaler à la cellule du District de Sûreté Portuaire

tout changement de responsable. A charge pour cette cellule d'assurer la formation des nouveaux, de signaler l'évolution des menaces ainsi que les mises à jour des plans.

- Les opérations de désinfection des cargaisons végétales ou autres, afin d'empêcher dans la mesure du possible l'introduction d'organismes non désirables, sont désormais rendues systématiques. Ce qui complique quelque peu le déchargement.
- Le Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire est en cours d'audits aux plans interne, national et européen pour l'obtention de la norme ISO 28.000.
- Une interopérabilité optimale des fichiers informatiques (Douanes, Polices, Gendarmeries, Armateurs, Compagnies de navigation, assurances, sociétés de classification, finances etc.) pour la recherche la plus efficace possible des individus suspects (immigration clandestine, contrebande et terrorisme) a été mise en place.

2°) Questionnements

- La surveillance vidéo par caméras thermiques, amplification de lumière et logiciels de détection d'intrusion des installations, accès et clôtures, est-elle complète sur toutes les Zones d'Accès Restreint ?
- Envisage-t-on la surveillance de la rive gauche, d'où peuvent partir des attaques par lance missile, par de très fréquentes rondes et investigations de la Gendarmerie. (patrouilles et drones) ?
- Est-il possible d'intensifier le contrôle régulier des fonds marins : opérations de dragages (déminages) plus fréquentes ?
- Un renforcement des gendarmeries locales avec des équipes spécialisées pour seconder le Peloton de Sécurité Maritime et Portuaire de Saint-Nazaire lors d'interventions rapides en cas de tentatives d'intrusion par voie de terre ?
- L'équipement des Pelotons de Sécurité Maritime et Portuaire avec des pneumatiques semi-rigides type "go-fast" est prévu. Mais disposeront-ils d'armes mieux adaptées pour contrer une intrusion hostile par voie de mer que la mitrailleuse légère qui figure à leur dotation ? : moyens létaux et non létaux (Cf. les moyens du Peloton de Sécurité Maritime et Portuaire du Havre) ?
- Comme c'est le cas au Havre et à Marseille, cette unité aura-t-elle des moyens de plongée immédiatement disponibles pour inspecter les coques des navires ?
- Le contrôle sanitaire des navires et des individus en escale (également mission des PSMP) sera-t-il renforcé ?

- Comment l'application d'une réglementation concernant le déballastage obligatoire en haute mer peut-il être contrôlé ?
- Peu-on améliorer la surveillance des équipages en escale et, surtout, un suivi minutieux des relèves d'équipages. S'assurer que ceux qui partent quittent bien le territoire, que ceux qui rentrent sont bien effectivement des marins et qu'ils rejoignent effectivement le bord ? (De quels équipements les services de l'Etat disposent-ils pour contrôler l'authenticité des pièces d'identité biométriques standardisées (Cf. circulaire C185 de l'OMI) ?

3°) Quelques souhaits.

- La possibilité d'assurer la surveillance optronique de l'estuaire par drones aériens ou maritimes (Cf. le prototype de « l'Inspector », nouveau drone de surface développé par la société française ECA.
Amélioration du contrôle du trafic (VTS : Vessel Traffic Service) par une mise en service rapide du système SECMAR (projet porté par le Pôle Mer PACA* pour le port de Marseille).
- Mise en place rapide de la législation internationale concernant les navires sous norme ou en déshérence autorisant le pays receveur à les saisir le plus rapidement possible et les faire déconstruire. (La modification de la procédure française est en cours au Parlement)⁵³.
- Agir auprès des Etats d'origine pour qu'ils assurent l'entretien et le rapatriement des équipages "abandonnés". Equipages actuellement trop souvent à la charge de la communauté ou d'associations. (Actuellement, le rapatriement est à la charge du Port).
- Diversifier et faciliter la mise en place d'infrastructures de transport : franchissement routier et ferroviaire de la Loire, remise en service de la voie ferrée Montoir-Ponchâteau (voie existante, actuellement simple et non électrifiée). Travaux de franchissement N 171.
- Mise en 4 voies de la N 171 sur la portion Savenay-Nozay.
- Etablissement d'une voie de contournement nord pour éviter la traversée par les convois dangereux (T.M.D*) du tunnel de Chantenay et permettre une liaison directe port/aéroport de Notre-Dame des Landes.

⁵³ La présence de ces navires, dans un port d'accueil est une lourde charge : encombrement de places à quai ou de bassins le plus souvent sans espoir de règlement des différentes taxes portuaires : remorquage, pilotage, lamanage, etc. Nécessité d'en assurer la surveillance par les services de l'Etat (Police, Douane, sanitaires). Ceci au détriment des opérations normales. Sans compter la prise en compte des besoins vitaux des équipages et personnels "abandonnés".

- Reprendre l'étude "risque" (zones de danger) de tous les sites classés du secteur portuaire, en les globalisant et en modulant de manière plus pointue les périmètres de danger, de manière à ne pas interdire la venue de nouvelles entreprises et la création de nouveaux emplois sur les sites portuaires. Réf. C.C.I. Saint-Nazaire.
- Acquisition par le port d'un scanner mobile pour contrôler conteneurs, camions et autres "emballages" et doubler les capacités de la Douane. Le Port de Nantes - Saint-Nazaire, à l'exemple de Venise, pourrait faire l'acquisition d'un scanner mobile afin de pouvoir contrôler tous les matériels de transport. Et éventuellement le prêter (ou le louer) aux autres opérateurs.
- A ce sujet, il existe des systèmes analyseurs de molécules permettant par aspiration d'air d'obtenir et d'analyser des molécules "cibles" (exemple : explosifs, drogues diverses etc.), préalablement définies pas échantillonnage. Ce matériel existe en plusieurs versions :
 - Pour tester l'intérieur de toutes sortes de conteneurs, sans les ouvrir.
 - Pour tester de manière non invasive individus, vêtements, véhicules, caravanes, voitures, camions.
 Ce dernier matériel, portable, pas plus encombrant qu'un aspirateur peut, sans doute, compléter le travail des équipes cynophiles, sans être annihilé par des leurres ou des ambiances saturées (salle des machines, produits odoriférants etc.). Ces types de matériel sont en service aux USA. Très souples d'emploi ils peuvent être utilisés sans nuire à la fluidité des trafics et sans les précautions rendues nécessaires par les radiations émises par les scanners. Ce dernier demeurant, à notre avis, indispensable pour des recherches particulières.
- Acquisition de systèmes de pesée des conteneurs donnant un poids précis, pour optimiser les calculs de chargement et assurer l'arrimage. Des différences entre le poids indiqué et le poids réel, peuvent provoquer à la mer la perte de conteneur et des avaries aux navires.
- Acquisition d'un bateau pompe puissant pour le SDIS, afin de pouvoir intervenir rapidement sur un incendie de bateau ou d'installations portuaires.

ANNEXE 1 :

Consignes de Sécurité/Sûreté

(Extraits du livret d'accueil des navires à Nantes - Saint-Nazaire).

1°) CONSIGNES de SÉCURITÉ.

AVIS AUX CAPITAINES DE NAVIRES

Cette notice indique les principales règles de sécurité à observer pendant votre séjour dans le port.

Veille permanente VHF chenal 14.

LUTTE CONTRE LES SINISTRES

- **ALERTE**

Toute personne qui découvre un incendie ou un autre sinistre doit immédiatement donner l'alerte.

- **DISPOSITIONS à PRENDRE à BORD DES NAVIRES**

Les plans du navire et de son chargement ainsi que l'indication de l'emplacement, la nature et la quantité des matières dangereuses qu'il contiendrait, seront remis au Commandant des pompiers (ou à leur représentant) dès son arrivée sur les lieux. Le personnel du navire devra pouvoir guider à bord les équipes de secours.

Pendant votre séjour, une surveillance efficace doit être maintenue sur le pont et dans la machine.

Aucune mesure telle que sabordage, échouement, surcharge en eau compromettant la stabilité et, d'une manière générale, toute action susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation des ouvrages portuaires, ne devra être prise sans l'accord du Commandant de Port*.

- **DISPOSITIONS à PRENDRE à TERRE**

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord d'un navire ou à terre et qu'il a été fait appel au service des pompiers, toutes dispositions doivent être prises par les personnes présentes pour faciliter le travail de ces derniers. Des passages devront en particulier être immédiatement ménagés dans les rames de wagons, véhicules, marchandises et tout autre obstacle pour permettre l'accès du personnel chargé de la lutte contre l'incendie.

RAPPEL DES PRINCIPALES CONSIGNES DE SÉCURITE

Tout navire stationnant dans le port doit être gardienné, signalé et correctement amarré.

- **MATIÈRES DANGEREUSES**

Tout navire transportant, chargeant ou déchargeant des matières dangereuses, doit en faire la déclaration à la Capitainerie*, prendre les mesures de sécurité nécessaires et suivre les consignes particulières qui lui ont été données par les autorités portuaires

et le responsable du terminal. La signalisation réglementaire doit être observée pendant tout le séjour au port et dans ses accès et rades. Tout navire transportant des matières dangereuses doit avoir en permanence à bord le personnel suffisant pour assurer la sécurité du navire et au besoin sa manœuvre.

• DÉHALAGE* DES NAVIRES

Tout navire qui a été alerté, ou qui est susceptible d'être en danger ou de créer une gêne importante en cas de lutte contre un sinistre dans le port, doit prendre sans retard les dispositions pour être prêt à déhaler à la première demande des autorités portuaires. Il doit également, sans retard, mettre tout en œuvre pour assurer sa protection, ou éventuellement, répondre à l'aide qui pourrait lui être demandée.

• AMARRAGE

Les navires sont amarrés sous la responsabilité de leur Capitaine.

L'attention du Capitaine est particulièrement attirée sur les points suivants :

- Pour les terminaux de l'aval, le courant de jusant* est maximum 1 h 30 à 2 h avant la basse mer et le courant de flot est maximum à mi marée montante. Les courants de marées peuvent dépasser 6 nœuds en période de vives-eaux. L'arrivée du courant de flot peut entraîner le déplacement du navire et occasionner des ruptures d'amarres.

- Pour le terminal de l'amont, le courant de jusant est prédominant. Il peut atteindre 4 nœuds en période de crue.

- Le marnage* varie de 2 à 6 mètres.

- Les navires doivent s'amarrer avec un nombre suffisant d'amarres compte-tenu de leur longueur et de leur port en lourd*.

- L'amarrage doit être homogène, c'est-à-dire que les amarres ayant une même fonction doivent avoir les mêmes propriétés mécaniques.

- Les amarres doivent être en bon état.

- Les treuils sont disposés sur frein dès la fin de l'amarrage.

- L'amarrage ne doit pas être modifié. La capitainerie doit être avertie avant tout mouvement d'amarres (Loire Ports Contrôle - VHF 14*).

Pour établir les amarres complémentaires, une équipe de lamaners peut assister l'équipage.

• AVARIES - RÉPARATIONS - ESSAIS - RAMONAGE

Aucune réparation ne peut être entreprise sans une autorisation écrite de la Capitainerie. Aucun essai de machine au point fixe, ou d'engins de sauvetage, du dispositif d'alerte ou d'incendie, de sirène ne peut avoir lieu sans l'autorisation de la Capitainerie. Il est interdit de ramoner à quai ainsi que d'émettre des fumées denses et nauséabondes, (Code des Ports Maritimes).

• SOUTAGE* - VIVRES ET AVITAILLEMENT

Le soutage*, les vivres et l'avitaillement sont soumis à l'autorisation écrite de la Capitainerie qui en fixe les conditions.

• PROPRIÉTÉ DU PLAN D'EAU ORDURES MÉNAGÈRES ET DÉCHETS

La convention MARPOL 73/78 doit être appliquée. Toute pollution du plan d'eau doit être immédiatement déclarée à la Capitainerie du port. (Loire Ports Contrôle - VHF 14).

2°) CONSIGNE de SÛRETÉ.

Le Port de Nantes Saint-Nazaire est en conformité avec le Code ISPS.

Toutes ses installations portuaires sont titulaires d'un arrêté préfectoral délivré par l'autorité compétente définie par le Code ISPS. Ces informations concernant chaque installation portuaire font l'objet d'une fiche renseignée, consultable dans la base de données GISIS (Global Integrated Shipping Information System) de l'OMI.

Le port dispose d'un agent de sûreté portuaire agréé par l'autorité compétente.

Chaque installation portuaire a désigné un agent de sûreté de l'installation portuaire agréé par l'autorité compétente.

Le plan de sûreté du port et les plans de sûreté des installations portuaires ont été approuvés par l'autorité compétente.

Le niveau de sûreté ISPS en vigueur dans le port est fixé par le Gouvernement français, les navires en sont informés à l'arrivée par la capitainerie, sur demande.

Les navires arrivants, lors de leur déclaration d'entrée, doivent signaler à la capitainerie la date de fin de validité de leur certificat de conformité ISPS.

En l'absence de certificat de conformité ISPS, la capitainerie peut refuser l'entrée au port du navire.

L'agent de sûreté du navire doit fournir la liste d'équipage et les dix dernières escales à l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

En cas de non conformité ISPS constatée sur un navire en escale par un agent de l'Etat habilité, la capitainerie peut enjoindre le navire de quitter le port.

La capitainerie pourra exiger du navire une déclaration de sûreté dans les cas suivants :

- l'installation portuaire est exploitée à un niveau ISPS supérieur à celui déclaré initialement par le navire ;

- il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire.

Le capitaine du navire pourra demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie conjointement par l'agent de sûreté de l'installation portuaire et lui-même dans les cas prévus au Code ISPS.

Des moyens matériels et humains concourant à la sûreté (barrières, gardiennage, surveillance par moyens nautiques, recours à des plongeurs, etc.) peuvent être mis à la disposition du capitaine du navire par l'intermédiaire de sociétés spécialisées.

Ces services sont commandés par l'agent aux frais du navire et sous la responsabilité de son capitaine.

ANNEXE 2

L'ISPS. (International Security Port and Ship Code).

Sous l'impulsion des USA, victimes des attentats du Trade Center (11 septembre 2001), des membres de l'OMI ont rencontré l'OIT à Genève en décembre 2002 pour l'élaboration du Code ISPS et sa mise en application au 1^{er} juillet 2004. Elle est le complément 'sûreté' de la convention SOLAS* entrée en vigueur en 1980, alors seulement orientée 'sécurité' et en a modifié de nombreux articles.

Le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004 sur tous les navires. Un certificat de sûreté de navire est délivré par les inspecteurs des affaires maritimes ayant la qualification d'auditeur ISPS à l'issue d'un audit à bord du navire. Le plan de sûreté doit être défini : par les infrastructures portuaires et par les navires. Le navire et son interface (autre navire ou port) conviennent par la signature d'une déclaration de sûreté, des devoirs de chacun quant à la sûreté de l'ensemble (qui fait quoi quand et comment), les plans de sûreté doivent être validés par une autorité.

- un agent de sûreté est désigné à bord de chaque navire. (Ship Security Officer ou SSO)*
- un agent de sûreté est désigné dans chaque compagnie propriétaire de navires. (Company Security Officer ou CSO)*
- un officier de sûreté est désigné dans chaque infrastructure portuaire. (Port Facility Security Officer ou PFSO)*
- des niveaux de sûreté sont définis (1,2 ou 3) le niveau 3 correspondant à un potentiel de menace grave.
- un navire en visite dans une infrastructure portuaire doit appliquer au minimum le niveau de sûreté de cette dernière.
- une infrastructure portuaire peut avoir un niveau général de sûreté inférieur à celui d'un navire, tout en appliquant des mesures adéquates pour la zone du navire de niveau de sûreté supérieur.

Les plans de sûreté des installations portuaires sont soumis à un audit effectué par des auditeurs nationaux. Certaines installations plus sensibles, contenant des ZAR,* peuvent être auditées par des auditeurs européens sous l'autorité de la C.E.E*. (Recommandation 725/2004 du 31/03/2004).

Le code ISPS comprend deux volets : le A qui est obligatoire, le B qui est conseillé, mais dont une partie, par une circulaire de 2008, sera rendue obligatoire par la C.E.E.

Le code ISPS régit également les congés à terre des gens de mer et l'accès aux navires soumis à l'ISPS : MSC* (Maritime Security Comitee), Circulaire 1112 du 7 juin 2004, de l'O.M.I.

ANNEXE 3

L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime. (A.E.S.M.)

Les naufrages de l'*Erika* (1999) et du *Prestige* (2002) ont amené l'Union européenne à renforcer la sécurité maritime à travers différentes mesures législatives. Parmi celles-ci figure la création de l'Agence européenne pour la Sécurité maritime (EMSA), située à Lisbonne. Cet organisme assiste la Commission et les Etats membres en matière de sécurité maritime, sûreté maritime et prévention de la pollution causée par les navires. A cette fin, elle veille à la bonne application de la législation européenne et promeut la coopération entre les Etats membres.

Dès ses débuts opérationnels, l'EMSA a contribué à l'évaluation des sociétés de classification reconnues par la Commission européenne et des centres de formation maritime dans les Etats tiers ainsi qu'à la vérification du respect des contrôles par les pouvoirs publics dans les ports. De même, elle a amélioré les échanges d'informations entre Etats membres grâce à la tenue d'ateliers de travail. L'Agence a également mis en place SafeSeaNet, un système de suivi des navires transportant des cargaisons dangereuses ainsi qu'un dispositif permettant d'harmoniser les enquêtes après accidents.

Très vite, l'EMSA s'est vue confier (2004) une tâche supplémentaire, celle de prêter main forte aux Etats membres en cas de pollution majeure. A cette fin, elle a affrété des navires anti-pollution qui, aux quatre coins de l'Europe, peuvent intervenir à la demande des Etats membres menacés par une pollution. Depuis Avril 2007, l'Agence a mis en place un autre dispositif, dénommé CleanSeaNet, qui permet grâce à des images satellites de prévenir très rapidement un Etat membre que des rejets polluants illégaux ou accidentels ont lieu près de ses côtes.

Le sommet européen du 13 décembre 2003 a fixé le siège de l'EMSA à Lisbonne. L'installation dans la capitale portugaise est effective depuis mai 2006.

Pour les contrôles des navires au port, par l'Etat, l'AESM a mis en vigueur, à compter du 1^{er} janvier 2011, le NIR* (New Inspection Regime, nouveau régime d'inspection) qui a pour but de cibler les navires à problème. Cette mesure, prise par le Parlement Européen en mars 2009, intéresse tous les Etats qui ont signé le Memorandum de Paris (PMoU), lequel comprend les Etats de l'Union, plus la Norvège et l'Islande.

Afin de cibler efficacement les navires à problème, l'AESM a mis en place le système Thetis qui est capable de calculer et d'attribuer à chaque navire de la base de données EQUASIS, un profil de risque et de le maintenir à jour. Ce système exploite directement le signal émis par le navire via le réseau SafeSeaNet*. Il permet également de vérifier si les prévisions de réparation ont été véritablement effectuées, les inspections réalisées ou non, ainsi que le pourquoi des non réalisations (réparations, inspections, etc.).

Toujours pour faciliter les contrôles de l'Etat, l'AESM a mis en place des formations pour les inspecteurs.

ANNEXE 4

L'activité du Port Autonome de Paris.

Le Port Autonome de Paris est un établissement public de l'État, français. Il est chargé de gérer les installations portuaires situées sur les 500 km de voies navigables d'Île-de-France. Il exerce des missions à caractère administratif, industriel et commercial. Sa mission première est de développer le trafic fluvial en Île-de-France.

En 2009 il est le premier port fluvial intérieur français, devant Strasbourg et le second d'Europe, derrière Duisbourg (Allemagne) et le port autonome de Liège.

En 2009 le trafic annuel s'est élevé à 20,2 millions de tonnes de marchandises, dont 20 en trafic fluvial et 0,2 en trafic international fluviomaritime via la Seine aval. Les principaux échanges se font avec l'Île-de-France (trafic intra-régional 9,3 Mt*), la Haute-Normandie (8,3 Mt), la Bourgogne (0,5 Mt), la Picardie (0,5 Mt), la Belgique (0,7 Mt) et les Pays-Bas (0,3 Mt). Les déchargements l'emportent sur les chargements (11,8 Mt contre 8,2 Mt). Les marchandises transportées sont principalement les matériaux de construction (12,1 Mt), les produits valorisables (3,1 Mt), les produits agricoles (2,1 Mt), les conteneurs dont le trafic est en forte croissance (1,2 Mt), les produits énergétiques dont le charbon qui est utilisé par les centrales thermiques situées en amont de Paris sur la Seine (1,2 Mt), les produits métallurgiques (0,4 Mt) et les automobiles (0,03 Mt). Le volume d'activité qui a atteint son plus haut de la décennie en 2006 (22,3 Mt) est stagnant puisqu'il atteignait déjà les 20 Mt en 2000. Le transport d'automobiles s'est effondré, le transport des matériaux de construction s'est infléchi avec la crise tandis que le transport de céréales et de containers progresse³.

Par ailleurs, sept millions de passagers ont emprunté les installations du Port de Paris (bateau-mouche, etc.).

(Sources : Wikipédia)

ANNEXE 5

Le fonctionnement des Douanes.

Nantes est le siège de la Direction Interrégionale des Douanes et Droits Indirects (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Limousin).

Le Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire dépend de La Direction Générale des Pays de la Loire et de la Direction Garde-côtes de Nantes.

La Douane n'a pas de personnel en permanence sur le Port ; mais elle peut y intervenir en fonction de l'analyse qu'elle fait de la situation et des trafics de marchandises dont elle a connaissance, ou de manière aléatoire.

Certains exploitants peuvent avoir un douanier dédié à leur établissement pour accélérer les opérations portuaires. En particulier pour le trafic conteneur. Dans ce domaine, l'OMD* (Organisation Mondiale des Douanes) organisation intergouvernementale, a élaboré le concept d'Opérateur Economique Agréé afin de fluidifier la circulation des marchandises.

Pour dédouaner plus vite et en toute sécurité les marchandises, les Douanes Françaises ont mis en place un système informatisé communautaire appelé DELT@*, accessible aux entreprises, moyennant une habilitation préalable délivrée par les services douaniers après établissement d'une convention. Depuis le 1^{er} janvier 2007, une déclaration en douane communautaire (DAU* : Document Administratif Unique) facilite grandement les opérations de dédouanement. Le suivi des marchandises, à l'exportation comme à l'importation peut être assuré par la mise en œuvre, pour les chargements, du système RFID* (Radio Finder Identification). Couplée à la Convention S.H*. (Système Harmonisé)⁵⁴ cette dématérialisation des opérations simplifie considérablement les opérations de douane.

Pour accélérer les opérations maritimes, la Douane met en œuvre les systèmes ECS et ICS. (Export Control System et Import Control System)*. Pour l'ICS, 48 heures avant l'arrivée au port le navire doit faire parvenir une déclaration⁵⁵.

La Douane des Pays de la Loire dispose d'un équipement scanneur mobile pour assurer le contrôle des transports de marchandises (camions, conteneurs, wagons).

Si le trafic conteneur vers les USA se développe la Douane, ou le Port, devront mettre en service un équipement scanneur dédié au trafic du Port.

⁵⁴ Le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, généralement dénommé "Système harmonisé" ou "SH", est une nomenclature internationale polyvalente élaborée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Il comprend environ 5.000 groupes de marchandises, identifiés par un code à six chiffres et classés suivant une structure légale et logique, et repose sur des règles bien déterminées destinées à faciliter son application uniforme. Ce Système est utilisé par plus de 177 pays pour élaborer leurs tarifs douaniers et aux fins de l'établissement de statistiques commerciales internationales. Plus de 98 % des marchandises échangées dans le monde sont classées en fonction du SH.

⁵⁵ La position des navires en approche est connue par l'intermédiaire du système SPATIONAV qui établit et entretient en temps réel la situation des navires dans l'espace maritime placé sous la responsabilité de l'Etat. SPATIONAV est à la disposition de toutes les administrations œuvrant pour assurer l'Action de l'Etat en Mer.

Cependant, la règle 100% scanner pour les conteneurs que le Bureau CBP (Customs and Border Protection, les Douanes U.S.) avait préconisée, suite à l'attentat du 11 septembre 2001 (Twin Towers) s'étant révélée irréaliste et impossible à mettre en œuvre, une méthode plus fine a été mise en place avec une recherche aval et amont du renseignement et une analyse des trafics selon la destination et la provenance.

Remerciements.

Au nom du Haut Comité Français de Défense Civile et Economique des Pays de la Loire, je tiens à marquer notre reconnaissance aux responsables qui nous ont aidés pour la réalisation de ce document :

Tout d'abord à Mr Jean-Pierre CHALUS Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes -Saint Nazaire qui nous a facilité les contacts au sein de ses services :

- Mr François CHEVALIER Directeur des Territoires, des Infrastructures et de l'Environnement.
- Mr Christophe PLANTY Directeur Commercial du Grand Port Maritime.
- Mr Hervé JAOUEN Commandant Général du Port.
- Mr Patrick CARAUX Commandant de Port chargé de la Sécurité et de la Sûreté.

Ainsi qu'à :

Monsieur Patrick OLLIVIER, Directeur Interrégional des Douanes.

Et, Monsieur le Lt Colonel Joël REMY Commandant du District de Sûreté Portuaire Nantes Saint-Nazaire.

J'adresse à tous un grand merci pour leur accueil, leur disponibilité, leurs conseils ainsi que pour les informations et renseignements qu'ils nous ont communiqués.

Jean-Louis RENAULT
Vice-président du HCFDCE des PdL.



photographies : "CREDIT PHOTOS : André BOCQUEL"

Glossaire des termes, sigles et abréviations.

A.E.S.M. – E.M.S.A. Agence Européenne de Sécurité Maritime – European Maritime Security Agency

A.I.S. Automatic Identification System. Système qui permet d'interroger par satellite via un transpondeur, un navire et d'obtenir ses caractéristiques et son identification.

A.O.T. Autorisation d'Occupation Temporaire, délivré par les Affaires Maritimes.

Agent Consignataire de navire Représentant de l'armateur du navire pour toutes les opérations portuaires et administratives.

Agent maritime représentant, dans un port d'une compagnie de navigation.

A.S.I.P. Assistant de Sécurité d'Installation Portuaire

Atterrages Arrivée d'un navire à proximité de la première bouée indiquant le chenal d'entrée.

Avitaillement Approvisionnement d'un navire en vivres et en matériel ou ravitaillement en carburant

Ballasts réservoirs utilisés pour assurer la stabilité du navire, en particulier lorsque celui-ci navigue à vide.

Ballastage et déballastage opération de remplissage et de vidange des ballasts..

B.L.E.V.E. Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion. (Vaporisation explosion d'un liquide porté à ébullition)

B.L.S.P. Brigade Locale de Sécurité Portuaire (Gendarmerie)

Biotope Aire géographique bien délimitée caractérisée par des conditions particulières,

indispensable à l'existence d'espèces (flore ou faune)

Capitainerie Commandant de Port : Bureau où se tient le commandant et les officiers de port, assurant la régulation et la sécurité des mouvements et des installations portuaires.

C.B.P Custom and Border Protection – regroupement des services US (Douane, immigration, santé)

C.C.I. Chambre de Commerce et d'Industrie.

C.E.D.R.E. Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des Eaux

C.E.E - C.E. Communauté Economique Européenne

C.I.L. Commission Informatique et liberté

C.L.S.P. Comité Local de Sécurité Portuaire.

Commissionnaire de transport Agent portuaire gérant les affrètements pour le compte d'un chargeur.

CO2 Dioxyde de carbone

C.R.O.S.S. Centre Régional d'Opération de Surveillance et de Sauvetage. (Etel et Corsen)

C.S.I. Contener Security Initiative – Directive US pour le contrôle et la sécurité de l'importation des conteneurs vers les Etats Unis

C.S.O. Company Security Officer

C185 (Convention) 2003, vérification de la nationalité des gens de mer au moyen de documents infalsifiables.

D.C.R.I. Direction Centrale des Renseignements Intérieurs

D.D.I. Direction Départementale Interministérielle

Déhalage Déplacer un navire au moyen de ses amarres, ou de remorqueurs, d'un poste d'amarrage sur un même quai

DELT@ : système informatisé communautaire pour les déclarations en Douane

Déshérence (navires et équipages) abandonné à lui-même par l'armateur

D.G.S.E. Direction Générale des Services Extérieurs

D.R.E.A.L. Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

D.S.P. District de Sécurité Portuaire

Eaux Territoriales Zone de la mer sur laquelle s'exerce la souveraineté d'un état riverain

E.C.S./I.C.S. Export Control System et Import Control System

E.E.L.D. (SDIS) : Equipes d'Exploration de Longue Durée

EQUASIS Banque de données pour la recherche des informations concernant les navires

E.R.P. Etablissement recevant du public

E.S.I. Environmental Ship Index programme qui mesure les performances des navires en matières de rejets de gaz polluants

Extranet Réseau informatique interne dont l'accès est étendu à certaines personnes extérieures

Feeder Lignes à courte et moyenne distance qui permettent de concentrer, sur un port, à la

manière d'un Hub, un ou des trafics au profit des lignes à longue distance

Fret cargaison d'un navire

G.I.G.N. Groupement d'Intervention de la Gendarmerie Nationale

G.I.M.N.A.U.T.E. Gestion Informatisée des Mouvements de Navires avec Utilisation des Technologies Extranet

G.P.M. Grand Port Maritime.

H.C.F.D.C.E. des P.d.L. Haut Comité Français pour la Défense Civile et Economique des Pays de la Loire

HUB Port concentrant des lignes de courte ou moyenne distance pour réexpédier les trafics sur des lignes à longue distance

IAPH International Association of Ports and Harbors

ICPE Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

IRP Installation Recevant du Public.

ISPR Installation de Sûreté Portuaire Renforcée

ISO 28000 Normes ISO : International Standard Organisation (Organisation Internationale de Normalisation) prescrit les exigences applicables à un système de management de la sûreté, y compris les aspects cruciaux pour l'assurance sûreté de la chaîne d'approvisionnement

I.S.P.S. International Security Ports and Ships : Normes de sécurité internationales pour la sûreté des ports et des navires

Joubert (Forme) Bassin de carénage du port de Saint-Nazaire

Jusant marée descendante (flot marée montante)

La Couronnée Point de mouillage du bateau pilote en attente dans l'Estuaire de la Loire

Lamanage service qui assure amarrage, désamarrage et service d'assistance à bord des navires

Lloyd Société de Classification, et d'assurances maritimes créée à LONDRES en 1760. Cette société édite un registre, le LLOYD's, qui fait référence pour la flotte marchande mondiale

L.R.I.T. Long Range Identification and Tracking Identification et suivi, à longue distance des navires

M.S.C. Maritime Security Committee

Marnage Différence de hauteur d'eau entre mare basse mer et pleine mer

MARPOL MARitime POLLution Convention de l'OMI pour la prévention et le traitement des pollutions maritimes

Marsec Level Maritime Security Level: niveau de sécurité maritime en usage pour les ports US

Montego Bay convention de l'OMI pour permettre à un Etat riverain d'intervenir en dehors de ses eaux territoriales pour éviter tous accidents maritimes

SafeSeaNet Réseau International pour l'identification des navires à risque

Mt Million de tonnes

Nautique (ou mille marin) : 1852 mètres

N.I.R. New Inspection Regime Extension aux 27 états européens et modification du régime d'inspection technique des navires étrangers. Cf. le P.Mo.U

Nœud (Knot) : Unité de vitesse mesurée en nautiques par heure

Noliser Donner ou prendre un navire en louage ou location

O.I.T. –IWO Organisation Internationale du travail

O.M.D. Organisation Mondiale des Douanes

O.M.I.- I.M.O.C. Convention OMI de Montego Bay Organisation maritime internationale

Optronique technique permettant de mettre en œuvre des équipements ou des systèmes utilisant à la fois l'optique et l'électronique. Elle associe généralement un capteur optique, un système de traitement d'images, un système d'affichage ou de mémorisation

ORSEC Plan d'Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile

O.T.A.N. Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

P.A.C.A. Provence Alpes Côte d'Azur

P.A.F. (Pre Arrival Form) formulaire que chaque navire arrivant au port doit déposer auprès des autorités portuaires

Paquets Erika ensembles des dispositifs législatifs et réglementaires mis en place au plan européen pour la prévention des catastrophes maritimes. Suite au naufrage du pétrolier *ERIKA*

P.C. Poste de commandement

P.F.S.O. Port Facility Security Officer

P.O.I. Plan d'opération Interne mis en œuvre par une entreprise ICPE

P.Mo.U Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

Fondé en 1982 par 14 Etats à l'initiative de la France, le **Mémorandum d'entente de Paris** a constitué le premier accord inter-administratif régional pour le contrôle technique coordonné des navires étrangers faisant escale dans les ports européens, tout en évitant de possibles distorsions de concurrence entre ports

Port en lourd déplacement (poids) total du bateau avec sa cargaison

P.P.D.A.-T.A.I. Prévention, Protection, Détection, Alarme – Transmission, Alerte, Intervention

P.P.I. Plan Particulier d'Intervention. Plan qui met en œuvre lors d'un sinistre ou d'un accident dans ou autour d'une ICPE des moyens de secours et d'intervention, extérieurs à l'entreprise

Préfet Maritime est un officier général de la Marine Nationale. Il est l'autorité, unique responsable de l'action des services de l'Etat en mer

P.S.M.P. Peloton de Sécurité Maritime et Portuaire

Québec (Pavillon "Q") : Pavillon du code international des signaux visuels (lettre Q) signalant la demande l'autorisation de débarquer

R.A.I.D. Unité d'intervention de la Police nationale.

R.F.I.D. Radio Finder Identification. Système de localisation des marchandises, pour la traçabilité des opérations d'import-export

R.P.G.M. Arme antichar portative d'origine soviétique

S.A.M.U. Service ambulancier médicalisé d'urgence

SATHI Système de surveillance et de contrôle d'accès mis en œuvre par le GPM.

S.D.I.S. Service Départemental d'Incendie et de Secours

Sea-web Le site internet du LLOYD's register

SECMAR système de radar de surveillance maritime

SEVESO Site industriel pouvant être exposé à la survenance de risques technologiques majeurs

S.H. Système Harmonisé, utilisé par les Douanes pour la désignation, au plan international des marchandises

SOLAS Safety Of Life At Sea : convention OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

SONAR Dispositif d'écoute et de détection sous marine

Soutage Opération de remplissage des soutes à carburants

SPATIONAV Système de Surveillance maritime de la Marine Nationale mis en service en 2002

Spot Location d'un navire pour un seul voyage

S.S.O. Ship Security Officer

S.T.M. Surveillance des Transits Maritime

STCW Standards of Training, Certification and Watchkeeping. Convention OMI réglementant la formation des officiers et équipages de la marine marchande

TAI Transmission Alerte Intervention

THETIS système mis en place par l'AESM pour calculer et attribuer à chaque navire de la base de données EQUASIS, un profil de

risque et le maintenir à jour. (Pollution ou autres risque

T.M.D. Transport marchandises dangereuses

Tonneau. Unité internationale du volume employée pour déterminer la capacité des navires (jauge) valant 2,83m³

Tramping Opération d'affrètement maritime sans destination pré établie, en fonction des frets

Transitaire Agent qui s'occupe des opérations de douane

U.L.M. Ultra Léger Motorisé

U.V.C.E. Unconfined Vapor Cloud Explosion. (explosion d'un nuage de gaz en milieu ouvert)

V.H.F. Radio Very High Frequency. Radio haute fréquence

VIGIE MER mesures prises pour la prévention des actions terroristes en mer

VIGIE PIRATE mesures prises pour la prévention des actions terroristes sur le territoire national

VTS Vessel Traffic Service ou en français STM Service du Trafic Maritime

W.C.C.: World Climate Conférence

Z.A.R. Zone d'Accès Restreint

ZEE Zone Economique Exclusive : Zone située à 200 nautiques de côtes, dans laquelle l'Etat riverain se réserve l'exploitation des ressources halieutiques et minières

Le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire.
(Le nouveau statut du port et la sûreté-sécurité)

TABLE DES MATIERES

-----	<i>Titres</i>	<i>Pages</i>
	<i>Introduction</i>	4
	<i>Préambule</i>	4
	<i>Ch. 1 : Le site portuaire et économique de Nantes- Saint-Nazaire.</i>	5
	1.1. <i>Géographie.</i>	5
	1.2. <i>Les voies de communication.</i>	6
	1.2.1. <i>Voies routières.</i>	6
	1.2.2. <i>Voies ferrées.</i>	7
	1.2.3. <i>Les voies fluviales.</i>	8
	1.2.4. <i>Lignes maritimes et les ports desservis.</i>	13
	1.3. <i>Les entreprises du site portuaire.</i>	14
	1.3.1. <i>Les entreprises portuaires.</i>	14
	1.3.2. <i>Les sites sensibles.</i>	21
	1.3.3. <i>Les prestataires de service.</i>	21
	<i>Ch.2 : Du Port Autonome au Grand Port Maritime.</i>	23
	21. <i>Les ports concernés par la réforme.</i>	23
	2.2. <i>L'ancien cadre juridique.</i>	23
	2.3. <i>Le nouveau cadre juridique.</i>	23
	2.3.1. <i>Lois, décrets et arrêtés.</i>	23
	2.3.2. <i>Gouvernance.</i>	23
	2.3.3. <i>Propriétés, concessions et exploitations.</i>	24
	2.3.3.1. <i>Opérateurs de terminaux</i>	24
	2.3.3.2. <i>Les voies ferrées du site portuaire.</i>	25
	2.3.4. <i>Statuts du personnel.</i>	25
	2.4. <i>La répartition des compétences.</i>	25
	2.5. <i>Les espaces gérés par le Port.</i>	26
	<i>Ch. 3 : Risques, menaces et problèmes.</i>	28
	3.1. <i>Généralités. Essais de définitions</i>	28
	3.1.1. <i>Sûreté et sécurité portuaires.</i>	28
	3.1.1.1. <i>La sûreté.</i>	28
	3.1.1.2. <i>La sécurité.</i>	30
	3.2. <i>Les Risques.</i>	31
	3.2.1. <i>Les accidents naturels.</i>	31
	3.2.2. <i>Les accidents technologiques.</i>	32
	3.2.3. <i>Les risques environnementaux</i>	33
	3.2.4. <i>Les risques dus aux mouvements sociaux.</i>	33
	3.3. <i>Les Menaces.</i>	34
	3.3.1. <i>Les menaces terroristes.</i>	34

3.3.2. Les menaces sanitaires.	37
3.4. Les Problèmes.	38
3.4.1. L'immigration clandestine. Les passagers clandestins.	38
3.4.2. Les relèves d'équipages.	39
3.4.3. La sortie à terre des équipages et les cas de désertion.	39
3.4.4. Les trafics illicites.	40
3.4.5. Navires et équipages en déshérence.	42
3.4.6. Intrusion, malveillance et pillage.	43
3.4.7. La réduction de la pollution et le changement climatique.	44
Ch. 4 : La sécurité des approches maritimes, du plan d'eau et des installations portuaires.	46
4.1. La responsabilité de l'Etat.	46
4.1.1. L'Action de l'Etat à la mer.	46
4.1.2. La Gendarmerie Maritime.	47
4.1.3. La protection en temps de crise.	49
4.1.4. Vigipirate.	49
4.1.5. Vigimer.	49
4.1.6. Participation des Forces Armées à la sûreté de la zone District de Sécurité Portuaire.	50
4.2. Les moyens locaux de surveillance, de contrôle et d'intervention	50
4.2.1. La surveillance du trafic.	50
4.2.2. Le service du pilotage.	51
4.2.3. La gestion des escales par le port de Nantes Saint-Nazaire	52
4.2.4. Le contrôle technique des navires en escale dans les ports européens.	52
4.3. Les moyens de sécurité des installations des Zones d'Accès Restreint	53
4.3.1. La sécurité incendie.	53
4.3.2. La sécurité vol-intrusion.	54
4.3.2.1. Les protections physiques.	54
4.3.2.2. Les systèmes électroniques : vidéo surveillance et contrôle d'accès.	54
4.3.2.3. Le gardiennage.	55
4.4. La lutte antipollution.	55
Ch. 5 : Conclusion : Suggestions et propositions du HCFDCE des PdL.	56
1°) Réponses.	56
2°) Questionnements.	57
3°) Quelques souhaits.	58
Annexe 1 : Consignes de Sécurité/Sûreté,	60
Annexe 2 : L'ISPS. (International Security Port and Ship Code)	63
Annexe 3 : L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (A.E.S.M.)	64
Annexe 4 : L'activité du Port Autonome de Paris	65
Annexe 5 : Le fonctionnement des Douanes	66
Remerciements :	68
Glossaire :	69

Travaux réalisés par le Haut Comité pour la Défense Civile et Economique des Pays de la Loire :

- Le Nuage Toxique de Nantes.
- L'Alimentation en eau potable.
- La Distribution Alimentaire en temps de crise.
- Communication et Défense Civile.
- Informatique et Monétique en temps de crise.
- La Cellule de Prévention des Pollutions.
- Les Maires face à la Crise, Vademecum.
- La Sécurité Maritime.
- La Fiscalité Directe Locale.
- Les Violences Urbaines de l'Agglomération Nantaise.
- Les Déchets et la Santé.
- Le Plan de Déplacement Urbain.
- Guide d'Accessibilité des Handicapés.
- Le Cycle de l'Eau.
- Les Risques Majeurs DICRIM.
- Le Tunnel Ferroviaire de Chantenay.
- L'Alimentation en Temps de Crise ou de Pandémie.
- Le Pont de Saint-Nazaire – Analyse de risque.
- Etude pour une meilleure Gestion de l'Eau en Bretagne Sud.
- Aéroport de Notre-Dame des Landes – L'Environnement Physique.
- L'Eolien.
- P.D.U. et Etoile Ferroviaire de Nantes.
- Hydrogène, l'Energie du futur.
