

Direction générale de la mer
et des transports

Circulaire n° 2005-62 du 7 octobre 2005 relative à la sûreté des transports terrestres de marchandises dangereuses ; contrôle des nouvelles dispositions réglementaires

NOR : *EQUT0510292C*

Objet :

Sûreté des transports terrestres de marchandises dangereuses ;
Contrôle des nouvelles dispositions réglementaires.

Références : arrêtés relatifs au transport des marchandises dangereuses par route (arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié, dit ADR), par chemin de fer (arrêté du 5 juin 2001 modifié, dit ADNR), modifiés en dernier lieu par les arrêtés du 8 juillet 2005.

Pièces à joindre : 3 annexes :

Annexe I. - Nouvelles dispositions sur la sûreté (chapitre 1.10 des réglementations internationales ADR ; RID, ADNR sur la route, le fer, la voie d'eau) ;

Annexe II. - Liste des codes NATINF des infractions ;

Annexe III. - Guide du CIFMD.

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Madame et Messieurs les préfets de région ; Mesdames et Messieurs les préfets.

Afin de prévenir les actes de terrorisme, la réglementation internationale des transports terrestres de matières dangereuses (ADR pour la route, RID pour le fer, ADNR pour la voie d'eau) comprend depuis le 1^{er} janvier 2005 un chapitre nouveau 1.10 sur la sûreté, que vous trouverez ci-joint en annexe I. Ces dispositions, précisées en France par les arrêtés susvisés, sont obligatoires depuis le 1^{er} juillet 2005.

Le nouveau chapitre 1.10 comporte :

- d'une part, des dispositions valables pour tous les types de marchandises, à savoir, les dispositions générales au 1.10.1 et les dispositions sur la formation des personnels intervenant au transport au 1.10.2 ;
- d'autre part, les dispositions du 1.10.3, valables uniquement pour les marchandises dangereuses « à haut risque » dont la liste fait l'objet du tableau du 1.10.5.

Cette réglementation ne s'applique ni lorsque les quantités transportées sont inférieures à certains seuils (définis au chapitre 1.1.3.6 de l'ADR, du RID et de l'ADNR), ni aux marchandises emballées en quantités limitées (définies au chapitre 1.1.3.4). Elle n'est pas exclusive des réglementations spécifiques applicables aux explosifs et aux matières nucléaires.

L'objet de cette circulaire est de vous demander de veiller attentivement à la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions, qui concernent la politique de sûreté de toutes les entreprises intervenant au transport (donc non seulement les transporteurs, mais aussi les expéditeurs, chargeurs, emballeurs, remplisseurs, destinataires, etc., tels que définis au chapitre 1.4).

Vous trouverez ci-joint, en annexe II, la liste des infractions à contrôler et leur code NATINF. Il s'agit :

- de l'absence de formation d'un intervenant au transport ;
- de l'absence de plan de sûreté ;
- de l'absence d'un responsable spécifique de la sûreté ;
- de l'absence de dispositifs matériels ou de procédures de lutte contre le vol ou de détournement des véhicules, wagons, bateaux et leur chargement.

Ces infractions sont punies d'une contravention de 5^e classe.

Les 3 dernières infractions ne visent que le transport des marchandises « à haut risque ».

La réglementation définit l'économie générale des plans de formation et de sûreté, ceux-ci devant être adaptés au cas de chaque entreprise. Néanmoins, le plan de sûreté doit contenir toutes les rubriques mentionnées au 1.10.3.2.2.

Pour apprécier la pertinence de la formation des personnels ou celle du plan de sûreté, vous pourrez utilement consulter le guide sur la sûreté des transports élaboré par le « Centre interprofessionnel pour le développement de la formation dans les transports de matières dangereuses » (CIFMD), formant l'annexe III à la présente circulaire.

Pour mener les opérations de vérification de la mise en place des nouvelles dispositions, les corps de contrôle du transport de marchandises dangereuses peuvent être mobilisés dans le cadre des plans régionaux de contrôle. Ils sont mentionnés à l'article 3 de la loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975, modifiée par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002, cette dernière loi permettant notamment d'effectuer des contrôles à l'intérieur des entreprises.

Pour le ministre et par
délégation :

*Le directeur général
de la mer et des
transports,
P. Raulin*

Chapitre 1.10

Dispositions concernant la sûreté

Nota : Aux fins du présent chapitre, on entend par « sûreté » les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

1.10.1. Dispositions générales

1.10.1.1. Toutes les personnes participant au transport de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté énoncées dans ce chapitre relevant de leur compétence.

1.10.1.2. Les marchandises dangereuses ne doivent être remises au transport qu'à des transporteurs dûment identifiés.

1.10.1.3. Dans l'enceinte des terminaux de séjour temporaire, des sites de séjour temporaire, des dépôts de véhicules, des lieux de mouillage et des gares de triages, les zones utilisées pour le séjour temporaire lors du transport de marchandises dangereuses doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible lorsque cela est approprié, non accessibles au public.

1.10.1.4. Chaque membre de l'équipage d'un véhicule transportant des marchandises dangereuses doit, pendant le transport, avoir sur lui un document d'identification portant sa photographie.

1.10.1.5. Les contrôles de sécurité suivant le 1.8.1. et le 7.5.1.1. doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.

1.10.1.6. L'autorité compétente doit maintenir des registres à jour de tous les certificats de formation des conducteurs prévus au 8.2.1, en cours de validité, délivrés par elle ou par un organisme reconnu.

1.10.2. Formation en matière de sûreté

1.10.2.1. La formation initiale et le recyclage visés au chapitre 1.3 doivent aussi comprendre des éléments de sensibilisation à la sûreté. Les cours de recyclage sur la sûreté ne doivent pas nécessairement être uniquement liés aux modifications réglementaires.

1.10.2.2. La formation de sensibilisation à la sûreté doit porter sur la nature des risques pour la sûreté, la façon de les reconnaître et les méthodes à utiliser pour les réduire ainsi que les mesures à prendre en cas d'infraction à la sûreté. Elle doit inclure la sensibilisation aux plans de sûreté éventuels compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun dans l'application des ces plans.

1.10.3. Dispositions concernant les marchandises dangereuses à haut risque

1.10.3.1. Par « marchandises dangereuses à haut risque », on entend celles qui, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives. La liste des marchandises dangereuses à haut risque est présentée dans le tableau 1.10.5.

1.10.3.2. Plans de sûreté :

1.10.3.2.1. Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants mentionnés au 1.4.2 et 1.4.3 intervenant dans le transport des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) doivent adopter et appliquer effectivement des plans de sûreté comprenant au moins les éléments définis au 1.10.3.2.2.

1.10.3.2.2. Tout plan de sûreté doit inclure au moins les éléments suivants :

- a) Attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requises ;
- b) Relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses concernés ;
- c) Évaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié ;
- d) Énoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques relevant de la sûreté compte tenu des responsabilités et fonctions de l'intervenant, y compris en ce qui concerne les points suivants :

- formation ;
 - politiques de sûreté (par exemple concernant les mesures en cas de menace aggravée, le contrôle en cas de recrutement d'employés ou d'affectation d'employés à certains postes, etc.) ;
 - pratiques d'exploitation (par exemple choix et utilisation des itinéraires lorsqu'ils sont déjà connus, accès aux marchandises dangereuses en séjour temporaire intermédiaire (tel que défini à l'alinéa c), proximité d'ouvrages d'infrastructure vulnérables, etc.) ;
 - équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques relevant de la sûreté ;
- e) Procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face ;
- f) Procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans ;
- g) Mesures en vue d'assurer la sûreté physique des informations relatives au transport contenues dans le plan de sûreté ; et
- h) Mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant les opérations de transport contenues dans le plan de sûreté est limitée à ceux qui ont besoin de l'avoir. Ces mesures ne doivent pas faire obstacle cependant à la communication des informations prescrites par ailleurs dans l'ADR.

Nota : Les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires devraient collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et réagir aux incidents mettant en danger la sûreté.

1.10.3.3. Des dispositifs, des équipements ou des procédures de protection contre le vol des véhicules transportant des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) et de leur chargement doivent être mis en place et des dispositions doivent être prises pour que cette protection soit opérationnelle et efficace à tout moment. L'application de ces mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions de secours d'urgence.

Nota : Lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place, des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes ou dispositifs permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) devraient être utilisés.

1.10.4. Conformément aux dispositions du 1.1.3.6, les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 et 8.1.2.1 *d* ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées en colis à bord d'une unité de transport ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3. En outre, les prescriptions des 1.10.1., 1.10.2., 1.10.3. et 8.1.2.1. *d* ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées en citerne ou en vrac à bord d'une unité de transport ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3.

1.10.5. Les marchandises dangereuses à haut risque sont celles qui sont mentionnées dans le tableau ci-dessous et qui sont transportées en quantités supérieures à celles qui y sont indiquées.

Tableau 1.10.5
Liste des marchandises dangereuses à haut risque

CLASSE	DIVISION	MATIÈRE OU OBJETS	QUANTITÉ		
			Citerne (l)	Vrac (kg)	Colis (kg)
1	1.1	Matières et objets explosibles	a	a	0
	1.2	Matières et objets explosibles	a	a	0
	1.3	Matières et objets explosibles du groupe de compatibilité C	a	a	0
	1.5	Matières et objets explosibles	0	a	0
2		Gaz inflammables (codes de classification comprenant uniquement la lettre F)	3 000	a	b
		Gaz toxiques (codes de classification comprenant les lettres T, TF, TC, TO, TFC ou TOC) à l'exclusion des aérosols	0	a	0
3		Liquides inflammables des groupes d'emballage I et II	3 000	a	b
		Liquides explosibles désensibilisés	a	a	0

4.1		Matières explosibles désensibilisées	a	a	0
4.2		Matières du groupe d'emballage I	3 000	a	b
4.3		Matières du groupe d'emballage I	3 000	a	b
5.1		Liquides comburants du groupe d'emballage I	3 000	a	b
		Perchlorates, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium	3 000	3 000	b
6.1		Matières toxiques du groupe d'emballage I	0	a	0
6.2		Matières infectieuses de la catégorie A	a	a	0
7		Matières radioactives	3 000 A ₁ (sous forme spéciale) ou 3 000 A ₂ , comme il convient, en colis du type B(U) ou du type B(M) ou du type C		
8		Matières corrosives du groupe d'emballage I	3 000	a	b

a : sans objet.

b : les dispositions du 1.10.3 ne sont pas applicables, quelle que soit la quantité.

Nota : aux fins de non-prolifération des matières nucléaires, la Convention sur la protection physique des matières nucléaires, telle que complétée par les recommandations de la circulaire d'information INFCIRC/225 (Rev. 4) de l'AIEA, s'applique au transport international.

ANNEXE II

CODIFICATION NATINF DES INFRACTIONS RELATIVES À LA SÛRETÉ DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Toutes les infractions sont réprimées par le décret n° 77-1331 du 30 novembre 1977 (contraventions de cinquième classe).

QUALIFICATION simplifiée	MODE de transport	TEXTES définissants	CODE NATINF
Emploi d'une personne sans formation conforme par une entreprise intervenant dans le transport de marchandises dangereuses	Route	Arrêté modifié du 1 ^{er} juin 2001 ; Chapitre 1.3 et Marginal 1.10.2 de l'annexe A de l'accord ADR.	22094
	Chemin de fer	Arrêté modifié du 5 juin 2001 ; Chapitre 1.3 et Marginal 1.10.2. du RID.	25678
	Voie de navigation intérieure	Arrêté modifié du 5 décembre 2002 ; Chapitre 1.3 et Marginal 1.10.2 de l'ADNR.	25679
Non-désignation de responsable sûreté par une entreprise intervenant dans le transport de marchandises dangereuses à haut risque	Route	Arrêté modifié du 1 ^{er} juin 2001 ; Marginaux 1.10.3.2.2. a) et 1.10.5 de l'annexe A de l'accord ADR.	25680
	Chemin de fer	Arrêté modifié du 5 juin 2001 ; Marginaux 1.10.3.2.2. a) et 1.10.5. du RID.	25681
	Voie de navigation intérieure	Arrêté modifié du 5 décembre 2002 ; Marginaux 1.10.3.2.2. a) et 1.10.5. de l'ADNR.	25682
Absence de plan de sûreté conforme dans une entreprise intervenant dans le transport de marchandises dangereuses à haut risque	Route	Arrêté modifié du 1 ^{er} juin 2001, art. 4 bis ; Marginaux 1.10.3.2. et 1.10.5. de l'annexe A de l'accord ADR.	25683
	Chemin de	Arrêté modifié du 5 juin 2001, art. 4 bis ;	

	fer	Marginaux 1.10.3.2. et 1.10.5. du RID.	25684
	Voie de navigation intérieure	Arrêté modifié du 5 décembre 2002, art. 4 bis ; Marginaux 1.10.3.2. et 1.10.5. de l'ADNR.	25685
Transport de marchandises dangereuses à haut risque sans mesures de protection du véhicule et du chargement	Route	Arrêté modifié du 1 ^{er} juin 2001 ; Marginaux 1.10.3.3 et 1.10.5. de l'annexe A de l'accord ADR.	25686
	Chemin de fer	Arrêté modifié du 5 juin 2001 ; Marginaux 1.10.3.3. et 1.10.5. du RID.	25687
Transport de marchandises dangereuses à haut risque sans mesures de protection du bateau et du chargement	Voie de navigation intérieure	Arrêté modifié du 5 décembre 2002 ; Marginaux 1.10.3.3. et 1.10.5. de l'ADSNR.	25688

CIFMD

GUIDE INTERPROFESSIONNELLE CONCERNANT LE CHAPITRE 1.10 DE L'ADR, DU RID ET DE L'ADNR

Sûreté des transports terrestres de marchandises dangereuses

SOMMAIRE

Préambule

1. **Introduction**
2. **Rappel des exigences réglementaires**
3. **Prescriptions du chapitre 1.10 de l'ADR**
4. **Démarche « sûreté » dans l'entreprise**
5. **Rôle et obligations des différents intervenants**
6. **Evaluation des risques**
7. **Mesures de prévention**
8. **Finalisation du plan de sûreté**
9. **Protection des sites d'exploitation industrielle**
10. **Formation**
11. **Conclusion**

ANNEXE I. - Références et liens utiles

ANNEXE II. - Exemple de fiche récapitulative de l'évaluation des risques et des mesures de prévention associées

ANNEXE III. - Dispositions recommandées pour tous les transports de marchandises dangereuses

ANNEXE IV. - Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises « à haut risque »

Préambule

Le CIFMD est une association interprofessionnelle qui regroupe des transporteurs et des chargeurs français dans le domaine du transport terrestre des marchandises dangereuses.

Ce guide a pour but de proposer une démarche aux entreprises par l'intermédiaire de leurs organisations professionnelles, leur permettant d'évaluer les risques sûreté auxquels les exposent leurs activités, de déterminer les dispositions pratiques les plus appropriées pour diminuer ces risques et de faciliter la déclinaison des mesures du plan gouvernemental français Vigipirate.

Certaines organisations professionnelles ont déjà rédigé des guides spécifiques et les autres pourront, le cas échéant, compléter ce guide par des mesures adaptées à leurs métiers.

Les méthodologies proposées sont envisageables parmi d'autres, les entreprises ayant tout loisir d'extraire les éléments qui leur paraîtraient correspondre à leurs besoins.

Ce guide est évolutif et sera actualisé en fonction des évolutions réglementaires (cf. note 1) et du retour d'expérience.

Concernant le champ d'application :

Le chapitre 1.10 figure dans l'ADR, le RID et l'ADNR, ce guide ne traite donc pas du sujet de la sûreté des transports de marchandises dangereuses par voie maritime et aérienne.

Ce guide est plus particulièrement axé sur le transport routier. Il pourra par la suite être adapté aux spécificités du transport ferroviaire et fluvial de marchandises dangereuses.

Enfin, à l'image de la composition du CIFMD (cf. note 2) (chargeurs et transporteurs), ce guide ne développe pas les questions en matière de sûreté concernant les gestionnaires d'infrastructures de transport, qui ne relèvent pas de son

champ de compétence.

Il ne traite pas de façon détaillée de la protection des sites de chargement, ces dispositions étant prévues dans d'autres réglementations.

1. Introduction

L'ADR 2005 comporte un chapitre 1.10, réservé dans les éditions précédentes, qui introduit de nouvelles dispositions en matière de sûreté des transports de marchandises dangereuses.

Il s'agit, d'une part, de mesures générales applicables à tous les transports de marchandises dangereuses (sections 1.10.1 et 1.10.2), d'autre part, d'exigences particulières pour les transports des marchandises classées « à haut risque » (section 1.10.3).

La section 1.10.4 exclut toutefois de l'ensemble des dispositions du chapitre 1.10 les transports en quantités inférieures aux seuils du 1.1.3.6.3, tant pour les marchandises dangereuses classées à haut risque que pour les autres.

Le chapitre 1.10 de l'ADR 2005, s'il demande aux intervenants de prendre des dispositions en matière de sûreté, est par lui-même très peu directif sur la nature des mesures pratiques à appliquer.

Sauf lorsqu'il existe des textes spécifiques imposant des dispositions particulières en matière de sûreté (cf. note 3), c'est aux intervenants qu'il incombe de déterminer comment ils entendent se protéger contre des actions malveillantes visant les opérations de transport de marchandises dangereuses auxquelles ils participent.

Comment, dans ce contexte, faut-il procéder pour déterminer les mesures réellement adaptées à chaque situation, sans verser dans la psychose sécuritaire ni, *a contrario*, se contenter de dispositions minimalistes sans aucune utilité réelle ?

Chaque opération de transport ayant des caractéristiques propres, il n'est pas envisageable d'apporter à cette question une réponse générale directement applicable dans toutes les entreprises. Il est par contre possible de décrire un certain nombre de méthodes et de critères permettant de construire une démarche structurée pour y parvenir et la suite du texte propose divers éléments en ce sens.

Outre les dispositions applicables aux transports proprement dits, le rôle spécifique des autres intervenants (chargeurs, destinataires, expéditeurs, transitaires...) et les mesures qu'ils doivent prévoir font l'objet d'une analyse séparée.

La formation des personnels étant un élément particulièrement important pour assurer une bonne efficacité dans l'application des mesures retenues par les entreprises, un chapitre spécial est consacré à la prise en compte de la sûreté dans les formations que doivent recevoir les divers intervenants dans les opérations de transports de marchandises dangereuses.

2. Rappel des exigences réglementaires

Les « Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses » 13^e édition comportent des dispositions nouvelles en matière de sûreté qui ont été reprises ensuite - et parfois développées - dans les différents règlements « modaux » (route, rail, air, mer...).

2.1. Transports modaux

Pour le transport routier, l'essentiel de ces dispositions constitue le chapitre 1-10 de l'ADR « 2005 », mis en vigueur dans la Communauté européenne par la directive 2004/111/CE, et en droit français par l'arrêté du 20 décembre 2004 modifiant l'arrêté « ADR » du 1^{er} juin 2001.

Quelques modifications de détail, notamment aux chapitres 1-3 et 1-8, prennent en compte les conséquences induites par le chapitre 1-10 sur les prescriptions relatives à la formation ou aux attributions du conseiller au transport.

Des dispositions équivalentes ont été introduites au chapitre 1-10 du RID pour les transports par chemin de fer (cf. directive 2004/110/CE et arrêté du 21 décembre 2004), et au chapitre 1.10 du règlement ADN (transports fluviaux).

Pour la sûreté des transports maritimes et dans les zones portuaires, le code « ISPS » du 12 décembre 2002, annexé à la convention « SOLAS », a été officialisé en France par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004. Il fixe des prescriptions beaucoup plus générales puisque couvrant toutes les marchandises et également les personnes (équipages, passagers...). Comme pour les marchandises « à haut risque » de l'ADR, la mise en place de plans de sûreté pour les navires et les ports fait partie des mesures prévues.

La sûreté dans les transports aériens fait également l'objet de mesures de sûreté ne se limitant pas aux marchandises dangereuses.

Dans la suite du document, il sera fait essentiellement référence à l'ADR et aux transports routiers, mais l'extrapolation aux transports par chemin de fer ou voies navigables est directement réalisable. Le cas échéant, des renvois signalent des particularités propres à ces modes de transport.

2.2. Régimes spéciaux

Dans la plupart des cas, il n'existe pas, en matière de sûreté des transports de marchandises dangereuses, de prescriptions réglementaires autres que celles du chapitre 1-10 de l'ADR ou leurs équivalents des autres règlements modaux.

Il convient toutefois de rappeler que les transports de certaines catégories de marchandises dangereuses doivent

également respecter d'autres textes réglementaires applicables sur le territoire français. Même si ce n'est pas l'objet de ce document de les commenter, on peut citer notamment :

- pour certains produits explosifs, le décret n° 81-972 et ses arrêtés d'application du 3 mars 1982 ;
- pour certains matériels « sensibles » pour la défense nationale, une instruction interministérielle du 25 juin 1980 ;
- pour les munitions, le décret n° 95-589 ;
- pour les matières radioactives, différents articles de l'arrêté ADR et de ses annexes.

Les mesures prévues par ces textes devront s'intégrer, le cas échéant, parmi celles mises en place par l'entreprise en application du chapitre 1-10.

3. Prescriptions du chapitre 1.10 de l'ADR

Ces prescriptions portent d'une part, sur des dispositions applicables à tous les transports de marchandises dangereuses (« dispositions générales » au 1.10.1 et « formation » au 1.10.2) et, d'autre part, sur des dispositions supplémentaires (1.10.3) pour les transports de marchandises classées « à haut risque » énumérées au 1.10.5.

Le champ d'application (1.10.4) exclut des dispositions du chapitre 1.10 les transports en quantités inférieures aux seuils du 1.1.3.6.3.

3.1. Dispositions générales

PRESCRIPTIONS DE L'ADR	COMMENTAIRES
1.10.1. Dispositions générales	
1.10.1.1. Toutes les personnes participant au transport de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté énoncées dans ce chapitre relevant de leur compétence.	Obligation générale pour tous les personnels concernés.
1.10.1.2. Les marchandises dangereuses ne doivent être remises au transport qu'à des transporteurs dûment identifiés.	Entraîne la nécessité de vérifier le transporteur au moment du changement.
1.10.1.3. Dans l'enceinte des terminaux de séjour temporaire, des sites de séjour temporaire, des dépôts de véhicules, des lieux de mouillage et des gares de triages, les zones utilisées pour le séjour temporaire lors du transport de marchandises dangereuses doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible lorsque cela est approprié, non accessibles au public.	Dispositions spécifiques aux infrastructures de séjour temporaire. Ne concerne pas les parkings et autres lieux de stationnement, où le véhicule reste, sous la responsabilité de son équipage.
1.10.1.4. Chaque membre de l'équipage d'un véhicule transportant des marchandises dangereuses doit, pendant le transport, avoir sur lui un document d'identification portant sa photographie.	Le permis de conduire satisfait à cette exigence, mais d'autres documents sont acceptables.
1.10.1.5. Les contrôles de sécurité suivant le 1.8.1 et le 7.5.1.1 doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.	Seul le 7.5.1.1 concerne les entreprises.
1.10.1.6. L'autorité compétente doit maintenir des registres à jour de tous les certificats de formation des conducteurs prévus au 8.2.1, en cours de validité, délivrés par elle ou par un organisme reconnu.	Concerne les pouvoirs publics et non les entreprises.

Remarque : pour les entreprises qui ne sont pas concernées par les transports de marchandises « à hauts risques », l'annexe III détaille les mesures générales de sûreté à mettre en place en application des sections 1.10.1 et 1.10.2.

3.2. Formation

PRESCRIPTIONS DE L'ADR	COMMENTAIRES
1.10.2. Formation en matière de sûreté.	
1.10.2.1. La formation initiale et le recyclage visés au chapitre 1.3 doivent aussi comprendre des éléments de sensibilisation à la sûreté. Les cours de recyclage sur la sûreté ne doivent pas nécessairement être uniquement liés aux modifications réglementaires.	Les conducteurs sont également concernés par cette formation. Les conseillers à la sécurité pour le transport doivent évidemment avoir les connaissances adaptées à leur rôle en ce domaine.
1.10.2.2. La formation de sensibilisation à la sûreté doit porter sur la nature des risques pour	

la sûreté, la façon de les reconnaître et les méthodes à utiliser pour les réduire ainsi que les mesures à prendre en cas d'infraction à la sûreté. Elle doit inclure la sensibilisation aux plans de sûreté éventuels compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun dans l'application des ces plans.

Se reporter au chapitre « Formation » ci-après.

3.3. Prescriptions spécifiques aux marchandises dangereuses classées « à haut risque »

PRESCRIPTIONS DE L'ADR	COMMENTAIRES
1.10.3. Dispositions concernant les marchandises dangereuses à haut risque.	
1.10.3.1. Par « marchandises dangereuses à haut risque », on entend celles qui, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives. La liste des marchandises dangereuses à haut risque est présentée dans le tableau 1.10.5.	Le classement « haut risque » ou non de certaines marchandises dangereuses n'est pas toujours suffisant pour une correcte évaluation des risques (voir le chapitre 6).
1.10.3.2. Plans de sûreté	
1.10.3.2.1. Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants mentionnés au 1.4.2 et 1.4.3 intervenant dans le transport des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) doivent adopter et appliquer effectivement des plans de sûreté comprenant au moins les éléments définis au 1.10.3.2.2.	Les plans de sûreté sont constitués d'un ensemble de mesures, procédures, etc. visant à améliorer la sûreté. Il est recommandé de synthétiser ces dispositions dans un document unique qui peut s'appeler « plan de sûreté », « manuel sûreté »..., pour en faciliter la mise en œuvre.
1.10.3.2.2. Tout plan de sûreté doit inclure au moins les éléments suivants :	
a) Attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requises ;	Ce qui suppose une analyse préalable des fonctions et responsabilités de chacun des employés concernés.
b) Relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses concernés ;	Ne pose pas de problème de principe (1) mais suppose la transmission d'informations entre les intervenants successifs.
c) Evaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié ;	Cette évaluation ne peut être réalisée que par chaque intervenant successif pour la partie qui le concerne directement.
d) Enoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques relevant de la sûreté compte tenu des responsabilités et fonctions de l'intervenant, y compris en ce qui concerne les points suivants :	Le choix de mesures utiles et proportionnées aux risques évalués dans la phase précédente est le point le plus délicat de la démarche.
- formation ;	Formation spécifique au plan de sûreté.
- politiques de sûreté (par exemple concernant les mesures en cas de menace aggravée, le contrôle en cas de recrutement d'employés ou d'affectation d'employés à certains postes, etc.)	Mesures à définir en fonction de l'évaluation des risques et du niveau de Vigipirate.
- pratiques d'exploitation (par exemple choix et utilisation des itinéraires lorsqu'ils sont déjà connus, accès aux marchandises dangereuses en séjour temporaire (tel que défini à l'alinéa c)), proximité d'ouvrages d'infrastructure vulnérables, etc.) ;	
- équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques relevant de la sûreté ;	
e) Procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face ;	Suppose une formalisation des relations avec les autorités.
f) Procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans ;	Suppose la réalisation périodique d'exercices et l'évaluation de leurs résultats.
g) Mesures en vue d'assurer la sûreté physique des informations relatives au	Protection des informations relatives aux

transport contenues dans le plan de sûreté ;	mesures prévues par le plan de sûreté.
h) Mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant les opérations de transport contenues dans le plan de sûreté est limitée à ceux qui ont besoin de l'avoir. Ces mesures ne doivent pas faire obstacle cependant à la communication des informations prescrites par ailleurs dans l'ADR.	
Nota : les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires devraient collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et réagir aux incidents mettant en danger la sûreté.	Procédures d'information préventives à organiser entre les différents intervenants et les autorités.
1.10.3.3. Des dispositifs, des équipements ou des procédures de protection contre le vol des véhicules transportant des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) et de leur chargement doivent être mises en place et des dispositions doivent être prises pour que cette protection soit opérationnelle et efficace à tout moment. L'application de ces mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions de secours d'urgence.	La mise en place d'équipements de protection contre le vol fait partie des mesures à prendre dans le plan de sûreté. Le choix de ces équipements est à faire en fonction de l'évaluation des risques.
Nota : lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place, des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes ou dispositifs permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) devraient être utilisés. Protection des informations relatives aux opérations de transports.	Le suivi à distance des mouvements ne semble utile que pour des transports présentant des risques élevés (voir 6-4).

3.4. Champ d'application

PRESCRIPTIONS DE L'ADR	COMMENTAIRES
1.10.4. Conformément aux dispositions du 1.1.3.6, les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 et 8.1.2.1	Les dispositions du 1.1.3.6 priment sur celles du chapitre 1.10.
d) Ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées en colis à bord d'une unité de transport ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3. En outre, les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 et 8.1.2.1 d) ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées en citerne ou en vrac à bord d'une unité de transport ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3.	L'exemption pour quantités limitées est étendue aux transports en vrac ou en citerne alors que le 1.1.3.6 ne s'applique normalement qu'aux produits emballés.

3.5. Liste des marchandises à haut risque

PRESCRIPTIONS DE L'ADR	COMMENTAIRES
1.10.5. Les marchandises dangereuses à haut risque sont celles qui sont mentionnées dans le tableau ci-dessous et qui sont transportées en quantités supérieures à celles qui y sont indiquées.	Les distinctions envisageables entre les différentes marchandises classées « à haut risque » sont traitées au chapitre « Evaluation des risques » ci-après. Les quantités du 1.1.3.6.3 prévalent sur celles du tableau 1.10.5.

Tableau 1.10.5

CLASSE	DIVISION	MATIÈRE OU OBJETS	QUANTITÉ		
			Citerne (l)	Vrac (kg)	Colis (kg)
1	1.1	Matières et objets explosibles	a	a	0
	1.2	Matières et objets explosibles	a	a	0
	1.3	Matières et objets explosibles du groupe de compatibilité C	a	a	0
	1.5	Matières et objets explosibles	0	a	0
2		Gaz inflammables (codes de classification comprenant uniquement la lettre F)	3 000	a	b
		Gaz toxiques (codes de classification			

		comprenant les lettres T, TF, TC, TO, TFC ou TOC) à l'exclusion des aérosols	0	a	0
3		Liquides inflammables des groupes d'emballage I et II	3 000	a	b
		Liquides explosibles désensibilisés	a	a	0
4.1		Matières explosibles désensibilisées	a	a	0
4.2		Matières du groupe d'emballage I	3 000	a	b
4.3		Matières du groupe d'emballage I	3 000	a	b
5.1		Liquides comburants du groupe d'emballage I	3 000	a	b
		Perchlorates, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium	3 000	3 000	b
6.1		Matières toxiques du groupe d'emballage I	0	a	0
6.2		Matières infectieuses de la catégorie A	a	a	0
7		Matières radioactives	3 000 A ₁ (sous forme spéciale) ou 3 000 A ₂ , comme il convient, en colis du type B ou de type C		
8		Matières corrosives du groupe d'emballage I	3 000	a	b
a) Sans objet.					
b) Les dispositions du 1.10.3 ne sont pas applicables, quelle que soit la quantité.					

Nota : aux fins de non-prolifération des matières nucléaires, la Convention sur la protection physique des matières nucléaires, telle que complétée par les recommandations de la circulaire d'information INFCIRC/225 (Rev.4) de l'AIEA, s'applique au transport international.

4. Démarche « sûreté » dans l'entreprise

4.1. Notion de « sûreté »

Le terme « sûreté » a pris désormais en français le sens de « prévention des actions malveillantes et de protection contre leurs effets », par opposition au terme « sécurité » (cf. note 4) qui, lui, s'est spécialisé dans le domaine des événements accidentels, d'où la formulation du chapitre 1.10 de l'ADR :

« Aux fins du présent chapitre, on entend par "sûreté" les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement. »

4.2. Contexte

En ce début de xxi^e siècle marqué par l'apparition de groupes terroristes mondialisés et des attentats spectaculaires et dévastateurs dans divers pays (voir annexe I), la perception d'une menace s'est développée à travers le monde. Dans ce contexte, un renforcement des mesures de sûreté visant à restreindre les possibilités de vol et de détournement des marchandises pouvant être utilisées pour commettre ces attentats apparaît indispensable aux gouvernements et à l'opinion publique.

Dès lors qu'elles sont impliquées dans la conservation ou le transport de marchandises réputées dangereuses, et indépendamment de toute obligation réglementaire, les entreprises ne peuvent aujourd'hui se dispenser de mettre en place des dispositions en matière de sûreté (cf. note 5) sous peine de voir leur image profondément altérée et leur responsabilité recherchée en cas d'utilisation malveillante de produits dont elles avaient la garde.

Les nouvelles dispositions en matière de sûreté des Recommandations ONU et du chapitre 1-10 de l'ADR, et en particulier la mise en place de plans de sûreté pour les transports de marchandises dangereuses « à haut risque », ne sont donc que la traduction de ces exigences générales dans le cas particulier du transport des marchandises dangereuses.

Elles viennent en complément de textes réglementaires spécifiques à certaines catégories de produits tels que les explosifs ou les matières radioactives, ou à certaines installations (« points sensibles », installations classées...), qui prévoyaient déjà des mesures pour la prévention de la malveillance.

4.3. Objectifs et limites d'une démarche sûreté

Contrairement à la sécurité, où la jurisprudence tend à imposer une obligation de résultat aux entreprises, les entreprises privées ne peuvent être tenues, en matière de sûreté, qu'à des obligations de moyens. Elles ne sont en effet pas autorisées à mettre en œuvre certaines mesures de protection qui seraient seules efficaces contre toute agression, et il n'existe pas de parade réellement efficace à leur disposition pour contrecarrer, par exemple, l'action d'un commando bien organisé et équipé militairement.

Des objectifs que l'on peut cependant raisonnablement viser, et qui seront donc attendus par l'opinion publique et les autorités, sont par contre les suivants :

- éviter que des marchandises dangereuses puissent être facilement volées par un individu isolé ;
- identifier les situations les plus critiques et prendre des mesures pour réduire les risques correspondants, étant entendu qu'il n'est pas envisageable de les supprimer en totalité ;
- constater et signaler au plus tôt les agressions, vols et détournements, et fournir les éléments permettant de faciliter l'intervention des forces de l'ordre et les recherches ultérieures.

Le principal problème auquel sont confrontées les entreprises est la détermination du « juste » niveau des mesures à prévoir, car il ne peut être question d'appliquer à tous les transports de marchandises dangereuses, même classées « à haut risque », des dispositions aussi contraignantes que celles mises en place pour les transports de fonds ou, dans certains pays, pour les transports d'explosifs.

Dresser des listes de mesures pouvant concourir à l'amélioration de la sûreté est en effet relativement aisé, mais choisir dans ces listes celles qu'il convient de mettre effectivement en place est un exercice délicat, auquel la suite du texte s'efforcera d'apporter, sinon une réponse adaptée à chaque situation, tout au moins une méthodologie permettant d'éclaircir et de justifier les orientations prises.

4.4. Principaux types de mesures de réduction des risques

Les dispositions que peut prendre une entreprise pour réduire les risques de malveillance visent plus particulièrement à :

- s'assurer que le personnel connaît et prend en compte les impératifs de sûreté ;
- limiter aux personnes directement concernées la diffusion des informations relatives à la présence et aux mouvements de marchandises dangereuses, ainsi que celles relatives aux mesures de sûreté prises ;
- restreindre les possibilités de vols, détournements ou attentats par des mesures physiques ou organisationnelles, sur les sites où sont présentes les marchandises dangereuses et pendant leurs transports ;
- détecter au plus tôt les atteintes à la sûreté, donner l'alerte et fournir le maximum d'informations pertinentes pour permettre une intervention efficace des forces de l'ordre.

4.5. Conditions de la réussite d'une démarche « sûreté »

Comme dans d'autres domaines tels que la sécurité ou la qualité, une politique efficace en matière de sûreté suppose qu'un certain nombre de conditions préalables soient réunies, et notamment :

- un engagement clair de la direction relayé par la hiérarchie ;
- une réflexion sur les besoins spécifiques de l'entreprise ;
- des procédures adaptées, régulièrement contrôlées et mises à jour ;
- la prise en compte par tous les personnels concernés des obligations qui leur incombent ;
- un animateur chargé de promouvoir la politique et d'en suivre l'application.

D'autres conditions de réussite sont plus spécifiques à la sûreté, notamment en ce qui concerne les relations avec les autres intervenants ou les autorités publiques.

Ces différents points sont commentés ci-après.

Implication de la direction et de la hiérarchie :

On ne peut guère espérer que les personnels s'astreignent durablement à la vigilance dans le respect des consignes et la remontée des informations si la direction ne confirme pas régulièrement l'importance qu'elle attache cette action.

Réflexion sur les besoins spécifiques de l'entreprise :

Cette réflexion est indispensable pour définir les mesures bien adaptées aux activités de l'entreprise, suffisantes sans être inutilement coûteuses et contraignantes.

Procédures contrôlées et mises à jour :

La vérification périodique de l'application des procédures, l'évaluation de leur pertinence, la prise en compte des anomalies... sont indispensables pour maintenir dans le temps la vigilance des personnels et l'efficacité des mesures prévues.

Prise en compte par les personnels :

Chaque employé concerné devrait intégrer la sûreté dans ses préoccupations habituelles et son comportement dans et hors du travail (cf. note 6) . La formation initiale et permanente doit insister sur cette nécessité et lui fournir tous les éléments pertinents à ce sujet.

Correspondant de défense et de sécurité (cf. note 7) :

L'entreprise devrait désigner, au niveau central et/ou dans les centres d'exploitation, un animateur (cf. note 8) (ou une structure d'animation) chargé de proposer la politique « sûreté », d'organiser la mise en place du plan de sûreté, de veiller à son application et à son maintien dans le temps, avec notamment :

- le recensement des produits et des opérations ;
- la définition de différentes catégories de situations, l'évaluation des risques et le choix des mesures appropriées à chacune de ces catégories ;
- l'élaboration du contenu des formations pour chaque catégorie d'intervenant concerné dans l'entreprise ;
- la vérification de l'existence et de la pertinence des procédures ;
- l'organisation et l'exploitation de contrôles, exercices, audits... ;

- l'analyse et l'exploitation des incidents ;
- l'organisation des contacts avec les forces de l'ordre et les autres intervenants.

Relations avec les autres intervenants :

Toute marchandise dangereuse est susceptible de présenter un risque pour la sûreté tout au long de sa vie, et il importe qu'il y ait une homogénéité et une continuité suffisantes dans les mesures prises par les différents intervenants qui en assurent successivement la garde, même temporairement. Cela suppose une concertation entre ceux-ci pour :

- évaluer les risques spécifiques au produit considéré et les mesures à prendre pour y faire face ;
- sécuriser leurs interfaces, qu'il s'agisse de transferts physiques ou de transmissions d'informations ;
- préciser les rôles et responsabilités (cf. note 9) de chacun ;
- s'informer mutuellement en cas d'anomalie, incident, etc.

Relations avec les autorités publiques :

Les forces de l'ordre sont amenées à intervenir soit dans des délais très courts en cas d'alerte suite à une tentative d'intrusion ou de détournement, soit après constatation d'un vol ou d'une tentative de vol.

Ces relations ne sont pas à ce jour organisées par les textes réglementaires et devront être établies au cas par cas par les responsables au niveau local.

Pour permettre une intervention efficace en cas d'alerte, il importe que les conditions de cette intervention aient été mises au point au préalable avec les responsables des services locaux de sécurité publique. Il faut veiller à ce que les alertes ne soient émises qu'à bon escient, donc bien définir la procédure de décision et de levé de doute dans l'entreprise. Mais les autorités publiques doivent elles-mêmes s'organiser pour traiter correctement les alertes reçues, sous peine de voir les entreprises (et leurs employés) se démotiver rapidement si elles ont l'impression qu'elles restent sans suite.

Diverses mesures peuvent être envisagées pour faciliter la recherche des véhicules volés (voir annexes III et IV). Là encore, une concertation préalable est souhaitable pour permettre de fournir au plus tôt le maximum de renseignements utiles en cas de détournement.

4.6. Principales étapes de la démarche sûreté

Pour répondre aux questions soulevées par la mise en application des prescriptions du chapitre 1-10, il est possible de suivre la démarche suivante, qui reprend, avec un ordre parfois différent, les différents points évoqués dans ce chapitre :

Evaluation des risques en fonction du type de produit concerné, des caractéristiques du transport (quantités, fréquence, durée, trajets...), des activités exercées (mandataire, expéditeur, transporteur...) et des scénarios d'agression envisageables.

Elaboration de listes de mesures (de tout ordre) pouvant contribuer à la réduction des risques, avec classification en fonction de leur efficacité et de leur difficulté de mise en œuvre.

Choix des mesures les plus adaptées en fonction de l'évaluation des risques. Ces mesures comportent habituellement des mesures d'ordre général, qui s'appliquent à la totalité des activités de l'entreprise ou de l'établissement concerné, complétées éventuellement par des mesures plus spécifiques à certaines activités ou certaines catégories de produits.

Finalisation du plan de sûreté, avec les autres dispositions prévues au chapitre 1.10 et plus particulièrement au 1.10.3.2, à savoir :

Les dispositions complémentaires pour rendre le plan de sûreté opérationnel :

- détermination des responsabilités des différents opérateurs (1.10.3.2 a) ;
- procédures pour la mise en application des mesures choisies, pratiques d'exploitation, etc. (1.10.3.2 d) ;
- formation des intervenants (1.10.2. et 10.3.2 d) ;
- dispositions relatives à la protection de la confidentialité des informations (1.10.3.2 g) et h) ;
- procédures en cas d'anomalie ou d'infraction, transmission des alertes aux autorités (1.10.3.2 e) et nota).

Les dispositions pour le contrôle de l'application (évaluation, mise à l'épreuve) et la mise à jour périodique du plan de sûreté (1.10.3.2 f)).

Ces étapes successives sont détaillées dans la suite du document.

5. Rôle et obligations des différents intervenants

L'implication en matière de sûreté des intervenants de la chaîne de transport n'est évidemment pas la même selon qu'il s'agit, par exemple, d'un expéditeur, d'un transporteur ou d'un gestionnaire de site de séjour temporaire.

S'ils ont en commun de devoir prendre en compte les prescriptions du chapitre 1.10, la nature des mesures à prévoir lors de la mise en place de leurs plans de sûreté est souvent très variable sauf en ce qui concerne les obligations en matière de formation (1.10.2 et 1.10.3.2.2 d) et de confidentialité des informations (1.10.3.2.2 g) et h)).

Conformément à la LOTI et à la loi Bosson (95-96 du 1^{er} février 1995) le prix résultant de l'accord des volontés doit intégrer les coûts liés à la sûreté.

5.1. Expéditeur

Il n'est pas directement soumis aux risques, et les mesures qu'il doit prendre en interne se limitent principalement à veiller à la confidentialité des informations relatives aux transports (sélection des personnels, formation, limitation de l'accès aux informations sensibles...).

Il doit cependant s'assurer que les autres intervenants auxquels il fait appel disposent des informations nécessaires pour évaluer correctement leurs propres risques, et qu'ils ont mis en place les plans de sûreté correspondants. En particulier, il doit transmettre ou faire transmettre à ceux-ci les informations permettant d'évaluer les risques liés à la nature de la marchandise transportée (voir 6.3), et cela préalablement à la conclusion du contrat de transport.

S'il le juge nécessaire, il peut prescrire contractuellement à l'établissement chargeur et/ou au transporteur de prévoir certaines mesures spécifiques dans leurs plans de sûreté, par exemple en ce qui concerne la formation et l'habilitation des personnels, les équipements des véhicules, etc., et procéder à des évaluations ou à des contrôles de la mise en place de ces dispositions.

Toutefois, et compte tenu de la nécessaire confidentialité des plans de sûreté, il n'a normalement pas accès au détail de ceux des autres intervenants et ne peut donc effectivement vérifier s'ils sont suffisants et bien appliqués dans leur totalité.

5.2. *Transporteur*

Il se doit de fournir les informations qui peuvent lui être demandées par d'autres intervenants, qui peuvent par exemple souhaiter, en cas de risque estimé élevé, connaître à l'avance les horaires d'arrivée sur site de chargement ou déchargement, et/ou les éléments permettant l'identification de l'équipage et du véhicule, ou encore être informés en cas d'incident, de retard, de sous-traitance à un autre transporteur, etc.

Il n'est pas chargé de la prévention des risques sur les sites de chargement, déchargement (cf. note 10) et séjour temporaire, mais doit respecter les mesures de sécurité et sûreté définies par les responsables de ces sites. Ces mesures peuvent lui être transmises dans le cadre des protocoles au chargement et déchargement, mais peuvent également, pour des raisons de confidentialité, faire l'objet de documents spécifiques.

Dans le cas de location de véhicule avec chauffeur, c'est le locataire qui est le transporteur au sens de ce guide. Le rôle du loueur se limite à fournir un véhicule disposant des équipements demandés par le locataire et un conducteur ayant reçu la sensibilisation à la sûreté requise et, le cas échéant, la formation à l'utilisation des dispositifs de sûreté équipant le véhicule.

5.3. *Etablissement chargeur et destinataire*

Les risques liés aux transports de marchandises dangereuses devraient de préférence être analysés dans le cadre plus global de la sûreté de leur site, qui, dès lors qu'il contient des marchandises dangereuses susceptibles d'être détournées à des fins malveillantes ou d'être la cible d'un attentat, devrait être convenablement sécurisé et protégé contre les intrusions et les vols. Un bon niveau de cohérence et de coordination entre le plan de sûreté au transport et les mesures de protection du site semble donc un objectif à viser.

Les méthodes développées dans le présent document pour l'évaluation des risques ou la détermination des mesures de prévention sont généralement applicables, avec des critères d'appréciation parfois différents, aux sites comme aux transports. Pour l'établissement chargeur, il convient également de vérifier que la marchandise est bien remise au transporteur prévu, ce qui suppose une procédure de vérification adaptée.

5.4. *Gestionnaire de site de séjour temporaire*

Outre les dispositions générales en matière de confidentialité des informations et de formation des personnels, les dispositions du 1.10.1.3 lui sont spécifiquement applicables. Comme pour l'établissement chargeur ou destinataire, il paraît souhaitable de coordonner et harmoniser les dispositions prises dans le cadre du plan de sûreté avec les dispositions prises pour assurer la protection du site dont il a la charge.

5.5. *« Emballeur » et « Remplisseur »*

Les dispositions de confidentialité et de formation leurs sont applicables, et ils ont généralement un rôle d'établissement chargeur ou destinataire, et donc un site qu'il convient également de protéger contre la malveillance. Ils devraient, plus spécifiquement, veiller à mettre en place des procédures permettant de limiter les risques de détournement de marchandises ou d'altération du contenu des éléments qu'ils réalisent.

Certains intervenants peuvent cumuler plusieurs des rôles définis ci-dessus (par exemple « expéditeur », « chargeur » et « transporteur » dans le cas de transports pour compte propre), mais il paraît utile de faire apparaître les différents rôles dans l'analyse des risques et la mise en place des mesures correspondantes, notamment en matière d'attributions de responsabilités.

Des échanges réguliers entre les différents intervenants devraient être organisés pour permettre d'assurer la cohésion de l'ensemble du système, notamment en ce qui concerne la sécurisation des transmissions d'informations, l'appréciation de la « sensibilité » de certaines marchandises, les incidents, anomalies... rencontrés, les menaces détectées, etc., conformément au « Nota » du 1.10.3.2.2.

6. **Evaluation des risques**

Cette évaluation, qui correspond au c du 1.10.3.2.2 de l'ADR, est du ressort de chaque entreprise, à qui il appartient, en fonction de ses caractéristiques et de ses activités, de définir la méthode qu'elle souhaite employer.

Les paragraphes ci-après décrivent une méthodologie envisageable parmi d'autres, dont les entreprises ont tout loisir d'extraire les éléments qui leur paraîtraient correspondre à leurs besoins.

6.1. Composantes du « risque sûreté »

Quelle que soit la méthode adoptée pour l'évaluer, le risque en matière de sûreté apparaît comme la résultante de divers paramètres, comme par exemple :

- les différents scénarios d'agression (vol d'une partie de la cargaison, détournement de véhicule complet, attentat-suicide...) et le contexte (situation internationale, nationale ou régionale, niveau d'alerte « Vigipirate »...);
- la nature des produits et leur intérêt potentiel pour une action malveillante ;
- les quantités en jeu, la fréquence des opérations... ;
- les itinéraires, les arrêts...

Ces différents éléments interfèrent entre eux, et il est par exemple évident qu'un véhicule de matières explosibles désensibilisées court peu le risque d'un attentat suicide, qui n'aurait que des effets insignifiants, alors qu'il peut être une cible attractive pour un vol ou un détournement, la marchandise pouvant être récupérée et retransformée en matière explosible utilisable à des fins malveillantes.

La prise en compte des principaux risques s'accompagne de leur évaluation en termes de gravité, de façon à permettre ensuite de déterminer les mesures de prévention les mieux adaptées aux situations les plus critiques, qu'il convient de traiter en priorité.

Pour « évaluer » cette gravité, il est préférable de définir au préalable une échelle d'évaluation, qui permettra de classer les différents risques les uns par rapport aux autres.

Les risques sont souvent analysés comme la résultante de deux composantes, d'une part les conséquences pouvant découler de l'événement redouté, d'autre part la probabilité d'occurrence de cet événement. Leur combinaison sur une matrice permet ensuite de définir des zones de « criticité » plus ou moins élevée.

La méthode envisagée ici est quelque peu différente car elle propose d'effectuer cette classification selon deux autres paramètres, l'un propre à la marchandise concernée et appelé « sensibilité », l'autre lié aux caractéristiques de l'opération considérée et nommé par la suite « vulnérabilité ».

6.2. Scénarios d'agression

On peut distinguer trois types principaux d'actions malveillantes pouvant viser les transports (cf. note 11) de marchandises dangereuses proprement dits, et qui constituent les scénarios des événements redoutés dont on évalue le risque :

- le vol d'une partie ou de la totalité de la cargaison en vue de son utilisation ultérieure, éventuellement après transformation (par exemple transformation en explosifs de matières comburantes de la classe 5.1) ;
- le détournement d'un véhicule avec sa cargaison soit en vue de l'utilisation ultérieure de celle-ci (après éventuelle transformation), soit en vue d'une action terroriste à bref délai ;
- l'attentat terroriste visant à créer des dégâts graves immédiats (attaque à l'arme lourde ou attentat-suicide contre un véhicule chargé d'explosifs ou de gaz inflammables ou toxiques par exemple).

Ces différents scénarios présentent chacun des caractéristiques spécifiques, que ce soit pour les produits susceptibles d'être visés, les circonstances, les probabilités ou les mesures de prévention.

a) Vol

La menace de vol peut concerner la plupart des marchandises dangereuses (sauf les gaz en citerne ?), mais semble devoir se concentrer de préférence sur les colis de produits dont l'acquisition est réglementée ou très surveillée : explosifs, matières radioactives, certaines matières toxiques ou infectieuses...

Elle est surtout à redouter lors des phases d'arrêt : chargement et déchargement, stationnement en zone surveillée ou non, voire feu rouge ou passage à niveau...

C'est la menace la plus répandue car à la portée de tout individu, même isolé et sans compétences particulières.

Diverses mesures simples permettent normalement, d'une part de rendre difficile l'accès au produit pour des individus isolés, d'autre part d'en constater l'éventuelle disparition à bref délai.

b) Détournement (cf. note 12)

Cette menace peut, en principe, concerner toutes les marchandises dangereuses, toutefois certaines paraissent *a priori* plus intéressantes que d'autres (voir ci-dessous).

Le détournement peut intervenir n'importe où, y compris sur les voies les plus fréquentées (cf. note 13), mais est plus particulièrement à redouter dans les zones isolées et/ou peu exposées au regards (forêts, zones accidentées...) et lors des arrêts. Il nécessite cependant une organisation et des moyens qui ne sont généralement pas à la portée d'individus isolés.

Compte tenu de cette nécessité d'organisation préalable, les transports fréquents ou à horaires/itinéraires réguliers sont notablement plus exposés que les autres. Diverses mesures sont envisageables pour réduire la vulnérabilité des transports face à ce type de menace et pour donner rapidement l'alarme, mais il semble exclu d'espérer déjouer toute tentative.

c) Attentat

Cette menace ne concerne en principe que les produits pouvant produire directement un effet nocif grave : matières explosibles, gaz toxiques ou inflammables principalement, et en des endroits où les dégâts peuvent être importants (agglomérations et autres rassemblements de personnes, points sensibles tels que grands ponts, barrages, sites « Seveso »...).

Elle peut être le fait aussi bien d'individus isolés (déséquilibrés, fanatiques, vengeance personnelle...) que de groupes terroristes organisés disposant de moyens lourds.

Elle est extrêmement difficile à contrer car il n'existe pas de mesure de prévention réellement efficace, si ce n'est le choix des itinéraires et, éventuellement, la mise en place d'escortes armées.

Il semble toutefois qu'en dehors de périodes de crise, le risque de tels attentats soit relativement limité en France.

Il convient également de tenir compte, dans l'appréciation de ces scénarios, du fait que la situation peut être variable d'une région à l'autre (présence de groupes autonomistes locaux, zones « chaudes » dans certaines agglomérations...) et évoluer rapidement en fonction d'événements divers en France ou à l'étranger. Il est donc recommandé de maintenir des contacts réguliers avec les services de sécurité des préfetures et de tenir compte du niveau d'activation du plan Vigipirate.

6.3. « Sensibilité » des marchandises

Même s'il est possible d'engendrer des dégâts notables, voire catastrophiques, avec la quasi-totalité des marchandises dangereuses (et même certaines qui ne sont pas classées comme telles...), elles ne présentent pas toutes des niveaux d'intérêt identiques si on se place du point de vue de leurs possibilités d'utilisation à des fins malveillantes. Parmi celles classées « à haut risque », le tableau du 1.10.5 distingue lui-même différentes catégories dont les seuils de classement sont différenciés.

Si on peut considérer, par exemple, que la plupart des matières explosibles de la division de risque 1.1 présentent un niveau d'intérêt particulièrement élevé et que les engrais contenant moins de 80 % de NA offrent très peu de possibilité de nuisance sans transformation préalable, il n'est pas envisageable d'établir dans ce document une classification comparative exhaustive de toutes les marchandises à haut risque, car des niveaux différents peuvent être distingués, y compris à l'intérieur d'une même rubrique de la classification ONU.

Il appartient aux entreprises responsables de la mise sur le marché et donc à l'expéditeur ou à leurs organisations professionnelles de réaliser, si besoin est, une classification des différentes marchandises de leur domaine spécifique d'activité (cf. note 14), en se basant sur quelques critères de bon sens, par exemple :

- possibilité de se procurer facilement le produit par des moyens licites : s'ils sont susceptibles de faire l'objet de vols « d'opportunité » les produits à forte diffusion et à faible coût comme les engrais ne justifient guère le montage d'une opération complexe de détournement d'un chargement complet ou d'un véhicule ;
- dangers présentés par les produits : les marchandises de groupe d'emballage II sont *a priori* moins dangereuses que ceux du groupe d'emballage I ;
- facilité de la transformation en produit présentant un danger important : il paraît, par exemple, sans aucun intérêt de détourner le No ONU 1204 (solution alcoolique avec au plus 1 % de nitroglycérine), pourtant classé « à haut risque », en raison de la complexité du traitement à réaliser pour obtenir un produit réellement utilisable à des fins malveillantes, alors que d'autres marchandises (parfois non classées à haut risque) peuvent être assez facilement transformées en produit dangereux ;
- facilité de conservation, de fractionnement et d'utilisation : les gaz sont délicats à manipuler, de même que les matières radioactives, l'emploi « efficace » des matières toxiques ou infectieuses n'est pas à la portée du premier venu, etc. ;
- seuils du tableau 1.10.5 : les matières explosibles, même désensibilisées, les matières toxiques du groupe d'emballage I et les matières infectieuses de catégorie A sont considérées comme « à plus haut risque » que les autres, avec des seuils à 0 au lieu de 3 000 l ou kg.

D'une façon générale, une classification à trois niveaux - « peu sensibles », « sensibles » et « très sensibles » - des marchandises à haut risque paraît suffisante.

On pourrait par exemple considérer comme « très sensibles » les marchandises faisant déjà l'objet de dispositions réglementaires spécifiques en matière de sûreté, et certaines matières pouvant potentiellement présenter des dangers très importants même en faible quantité.

Les produits « peu sensibles » pourraient correspondre, entre autres, aux matières du tableau du 1.10.5, qui ne sont pas considérées comme « à haut risque » pour les transports en colis (mention « b » en colonne « colis » du tableau 1.10.5).

Il appartient à l'expéditeur qui organise une opération de transport de veiller à ce que tous les intervenants aient été informés dans une forme adéquate, au plus tard lors de l'instruction préalable (art. 25 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995) du niveau de sensibilité de la marchandise concernée afin qu'ils puissent évaluer correctement les risques liés à leur intervention.

6.4. « Vulnérabilité » des transports

Différents critères d'appréciation peuvent être pris en compte, notamment :

- plus un transport est fréquent et régulier, plus il est vulnérable à une agression quelle qu'elle soit ;
- en général, les chargements complets sont plus facilement identifiables que les envois par messagerie, et les quantités

sont plus importantes, d'où un risque plus élevé de détournement : le tableau 1.10.5 reflète en partie ce critère puisque certains transports en colis ne sont pas considérés comme « à haut risque » quelle que soit la quantité, contrairement aux transports en citerne ou en vrac des mêmes marchandises ;

- les voies d'accès aux sites de chargement et déchargement, les routes à faible circulation en zone peu fréquentée (forêts...) sont en général plus exposées à une agression en vue d'un vol ou d'un détournement que les voies à grande circulation ou en agglomération, mais ce n'est pas un critère absolu ;

- à l'inverse, l'attentat n'est guère à craindre qu'en agglomération ou à proximité de points sensibles (centrales nucléaires, sites « Seveso », barrages, ponts, tunnels) où l'agresseur peut espérer un effet maximal, et en période de tension particulière conduisant à une aggravation de ce risque ;

- les arrêts, quels qu'ils soient, créent des situations à risque, soit de vol, soit d'agression ;

- des éléments locaux ou temporels peuvent également conduire à augmenter les risques d'agressions dans certaines zones ou à certaines périodes.

Différentes méthodes peuvent être employées pour pondérer ces critères d'appréciation de la vulnérabilité (notation sur chacun des critères puis sommation éventuellement pondérée, grilles à double entrée, etc.) afin de parvenir à une évaluation globale, mais il n'est pas envisageable de préconiser ici une méthode unique adaptée à toutes les situations.

Comme pour la sensibilité, une classification à 3 niveaux paraît suffisante :

- « peu vulnérable » : par exemple transport occasionnel sur courte distance, chargement ou déchargement sur site bien protégé ou situé à proximité d'une unité de gendarmerie...

- « vulnérable » : classification habituelle en l'absence d'éléments marquants conduisant à un autre classement ;

- « très vulnérable » : à retenir si les pouvoirs publics le demandent spécifiquement ou lors de circonstances aggravantes.

Si la détermination de la « sensibilité » des marchandises est *a priori* du ressort des entreprises les mettant sur le marché ou de leurs organisations professionnelles, l'estimation de la vulnérabilité de l'opération ne peut être correctement effectuée que par l'entreprise qui est chargée de la réaliser.

6.5. Classification des niveaux de risque

A partir des analyses de la sensibilité de la marchandise et de la vulnérabilité de l'opération considérée, il est proposé d'évaluer globalement le risque en utilisant une classification (cf. note 15) à 4 niveaux :

Risque « faible », par exemple les transports d'engrais et autres produits « peu sensibles », les transports occasionnels par messagerie de marchandises sensibles...

Risque « moyen », tels que transports de la plupart des marchandises « sensibles » en l'absence de menace précise, ou certains transports de produits « très sensibles » dans des conditions particulièrement peu exposées (transport pour compte propre occasionnel, sur de courtes distances entre sites correctement protégés, etc.)

Risque « élevé », comme les transports habituels de produits très sensibles, tels qu'explosifs 1.1 ou matières radioactives...

Risque « très élevé » (cf. note 16) , correspondant aux transports des marchandises les plus sensibles en période Vigipirate « rouge » ou « écarlate », ou si des menaces précises ont été signalées ou identifiées.

La grille de lecture ci-après permet, à partir des paramètres « sensibilité de la marchandise » et « vulnérabilité des transports », de déterminer le « niveau de risque » de l'opération concernée :

« VULNÉRABILITÉ » « Sensibilité »	PEU vulnérable	VULNÉRABLE	TRÈS vulnérable
Très sensible	Moyen	Élevé	Très élevé
Sensible	Faible	Moyen	Élevé
Peu sensible	Faible	Faible	Moyen

6.6. Synthèse de l'évaluation des risques

L'identification et l'évaluation des risques ont pour but principal d'orienter le choix de mesures appropriées pour les réduire.

Dans l'idéal, chaque opération de transport devrait faire l'objet d'une appréciation pour en identifier les risques spécifiques et définir les mesures de prévention les mieux adaptées. Sur un plan pratique, les entreprises n'ont généralement pas la possibilité matérielle de réaliser un tel travail, et il paraît donc souhaitable de regrouper les diverses opérations de transport les concernant en catégories types présentant une certaine homogénéité de risques, puis de définir des mesures adaptées à chacune d'elles.

Il peut être utile de synthétiser cette phase en rédigeant des fiches de synthèse (cf. note 17) permettant de placer chaque opération liée aux transports dans une catégorie type prédéfinie, avec pour chaque catégorie une description de l'opération (matières concernées, quantités, type de conditionnement et de véhicule, type de trajet, etc.), les principales menaces identifiées, et le niveau (cf. note 18) de risque résultant de l'évaluation.

7. Mesures de préventions (cf. note 19)

Cette étape vise à définir « les mesures qui doivent être prises pour réduire les risques » en application du *d* du 1.10.3.2.2, certaines mesures relatives à la protection des informations *g* et *h* du 1.10.3.2.2), ainsi que les dispositions retenues pour l'équipement des véhicules (1.10.3.3).

Comme signalé au chapitre 4 ci-dessus, on peut distinguer 4 grands types de mesures en fonction de leurs objectifs principaux :

- sensibilisation générale et habilitation des personnels ;
- protection de la confidentialité des informations ;
- prévention et réduction des risques de vol, détournement ou attentat, avec deux sous-catégories, « transports » et « sites » ;
- détection des atteintes à la sûreté, alerte des autorités et coopération avec celles-ci pour faciliter leur intervention.

Différentes listes de telles mesures, soit générales, soit plus spécifiques à des secteurs d'activités particuliers, ont déjà été élaborées par divers organismes (voir annexe I).

Les annexes III et IV proposent une compilation de ces listes avec une classification permettant d'en faciliter l'exploitation.

Elles ne peuvent être considérées comme exhaustives et certaines mesures ne sont pertinentes que pour des activités spécifiques. Les entreprises ou leurs organisations professionnelles ont donc tout loisir de les compléter ou les adapter pour leurs besoins propres.

7.1. Classification des mesures

Les principales dispositions résultant des sections 1.10.1 et 1.10.2 et concernant tous les transports de marchandises dangereuses visés par le chapitre 1.10, sont regroupées en annexe III pour faciliter leur identification par les entreprises qui ne sont pas concernées par les marchandises « à haut risque ».

Les autres mesures envisagées font l'objet de l'annexe IV. Elles sont réparties selon les types définis précédemment (personnels, informations...) et classées en fonction du niveau de risque pour lequel il paraît souhaitable de les mettre en place, de façon à faciliter le lien avec la phase d'évaluation des risques précédente.

Les niveaux de classification des mesures utilisés dans l'annexe IV sont donc, en référence à la classification en niveaux de risque (voir 6.5) :

- « F - Faible » : il s'agit de précautions de bon sens et/ou d'équipements simples, mais qui nécessitent déjà la mise en place de procédures d'exploitation élaborées ;
- « M - Moyen » : dispositions présentant un impact économique significatif ;
- « E - Elevé » : mesures contraignantes et coûteuses, en investissement initial et/ou en exploitation ;
- « TE - Très élevé » : mesures exceptionnelles (cf. note 20) qu'il ne peut être envisageable, sauf cas particuliers, de maintenir en permanence.

7.2. Choix de mesures adaptées à chaque catégorie type

La démarche proposée pour choisir les mesures correspondant à chacune des catégories-type de transports définies lors de l'évaluation des risques (voir 6.6) est la suivante :

- adopter l'essentiel des mesures - y compris celles de l'annexe III - des niveaux de risque inférieurs à celui déterminé pour la catégorie-type considérée, dans la mesure où elles sont pertinentes et ne sont pas rendues inutiles par des mesures de rang supérieur ;
- parmi celles du niveau de risque correspondant à la catégorie-type, retenir celles qui correspondent le mieux aux activités de l'entreprise et aux principales menaces identifiées lors de l'évaluation des risques ;
- regarder parmi les mesures de niveau supérieur, si certaines sont particulièrement adaptées aux activités considérées et peuvent être mises en place sans constituer une contrainte excessive pour l'exploitation ;
- vérifier que toutes les prescriptions du chapitre 1.10 (cf. note 21) sont bien satisfaites et que les principaux points identifiés dans l'évaluation des risques sont correctement traités. Si non, compléter les mesures retenues.

A la fin de ce processus, il peut être utile de compléter la fiche de synthèse de chaque catégorie-type évoquée au 6.6 en mettant en regard les mesures spécifiques adoptées pour en réduire les risques, et éventuellement celles qu'il serait nécessaire de mettre en place en cas d'aggravation de la menace : le fait de rassembler sur un même document synthétique ces informations est de nature à faciliter les évaluations et actualisations périodiques des plans de sûreté prescrites au *f* du 1.2.3.2.2.

Les entreprises peuvent également, pour simplifier cette étape et leurs procédures, ne prendre en compte que la catégorie d'opérations identifiée comme présentant le risque maximum et appliquer les mesures de prévention correspondantes à l'ensemble de leurs activités.

7.3. Synthèse des mesures

Le choix de mesures ainsi effectué est essentiellement analytique. Pour permettre ensuite une mise en œuvre efficace dans l'entreprise ou l'établissement, il est souhaitable de synthétiser les différentes mesures en distinguant :

- les mesures générales applicables à toutes les situations, et qui constituent des règles communes à l'ensemble de l'entreprise (cf. note 22) ;

- les mesures supplémentaires spécifiques à telle ou telle catégorie-type d'opérations, avec éventuellement leur gradation en fonction de l'évolution de la menace.

Il convient ensuite, pour chaque mesure, d'identifier les personnels concernés, le (ou les) responsable(s) de son application et de mettre en place, le cas échéant, une procédure d'application et/ou de contrôle.

8. Finalisation du plan de société

Pour répondre aux prescriptions du chapitre 1.10 de l'ADR, le plan de sûreté doit comprendre, outre l'évaluation des risques et la définition des mesures retenues par l'exploitant comme proposé aux chapitres précédents, un certain nombre de dispositions complémentaires, les unes destinées à rendre le plan pleinement opérationnel, les autres à en assurer le contrôle et la mise à jour.

Aucune forme n'est imposée pour ce dossier, qui peut, au choix de l'entreprise, se limiter à une liste d'autres documents et procédures, ou incorporer tout ou partie des éléments pertinents sur le sujet.

Par référence aux alinéas *a* à *h* du 1.10.3.2.2, on devrait trouver dans le plan de sûreté les différents éléments suivants (cf. note 23) :

a) Attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté

Cette disposition ne requiert pas, dans son principe, de procédure différente de celle qui préside dans toute entreprise, aux autres attributions de responsabilités, notamment en matière de sécurité.

Il paraît souhaitable de respecter les points suivants :

- désigner un correspondant de défense et de sécurité (cf. note 24) en charge de la mise en place et du contrôle de l'application du plan de sûreté ;
- bien distinguer les responsabilités relevant des différents rôles (expéditeur, établissement chargeur, transporteur...) pouvant être exercés au sein d'une même entreprise ;
- ne pas attribuer de responsabilités sans l'accord formel de l'intéressé ;
- vérifier que chaque employé a reçu la formation prévue par le chapitre 1.3 et la section 1.10.2, et qu'il dispose des compétences et de l'autorité nécessaires ;
- faire apparaître clairement les obligations en matière de sûreté dans les fiches de poste.

b) Relevé des marchandises dangereuses

Ce relevé a été nécessairement effectué pour procéder à l'évaluation des risques (cf. 6.3).

c) Evaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté...

Synthèse de l'évaluation des risques effectuée précédemment (cf. 6.6).

d) Enoncé clair des mesures...

Synthèse de l'étape « choix des mesures adaptées » du 7.3 ci-dessus, y compris les dispositions relatives à l'équipement des véhicules visées au 1.10.3.3.

En ce qui concerne la formation, voir chapitre spécifique ci-après.

e) Procédures pour signaler les menaces et les incidents

Il est nécessaire de préciser les obligations en matière d'information vis-à-vis des autres intervenants concernés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise.

Les modalités de déclenchement d'une alerte et de transmission d'informations vers les autorités devraient de préférence être discutées avec celles-ci, en particulier pour les transports considérés comme présentant des risques élevés ou très élevés, et être consignées dans des procédures écrites

Les personnes habilitées à déclencher une alerte doivent être nommément identifiées. Veiller à ce qu'au moins une d'entre elles soit joignable en permanence.

Les différents opérateurs doivent recevoir des consignes écrites sur la conduite à tenir en cas de problème, les personnes à informer, etc.

f) Procédures d'évaluation, de mise à l'épreuve, d'examen et d'actualisation...

Tout plan d'action, pour être complet, doit prévoir des dispositions de contrôle et de mise à jour. Classiquement, il est recommandé de prévoir :

- des contrôles par sondage sur l'application des consignes, la tenue des listes et autres documents d'enregistrement... ;
- des exercices pour vérifier la pertinence des procédures, les réactions des personnels... ;

- des audits périodiques sur une fonction, un établissement... ;
- l'exploitation systématique des résultats de contrôle, des exercices, des audits des incidents... pour améliorer si nécessaire les dispositions prises ;
- un réexamen du plan en cas de changement dans les activités ou du contexte des menaces ;
- une revue complète à intervalles réguliers.

Il appartient à chaque entreprise, en fonction de l'évaluation de ses risques propres de définir dans une procédure l'amplitude et la fréquence de ces contrôles et mises à jour. Il est bien entendu indispensable de garder la trace de ces activités de contrôle, de l'exploitation des éventuels incidents et des évolutions successives du plan de sûreté.

g) et h) Mesures en vue d'assurer la sûreté physique et la confidentialité des informations relatives au transport

L'ensemble des dispositions du plan de sûreté constitue un dossier unique que l'on peut appeler par exemple « Plan de sûreté » ou « Manuel de sûreté ».

Ce document est confidentiel à l'entreprise et ne doit être accessible dans son ensemble qu'à un nombre très limité de personnes ayant à en connaître. Il convient de prendre les précautions de protection nécessaires, en particulier s'il est informatisé.

Il n'a pas, a priori, à être diffusé vers des tiers (clients, fournisseurs...) sauf administration habilitée. Toutefois certaines parties peuvent être éventuellement consultables par des représentants habilités des autres intervenants et des administrations, pour vérification de la prise en compte des exigences contractuelles ou réglementaires.

Voir par ailleurs le chapitre 7 et, dans les annexes 3 et 4 la partie consacrée à l'aspect « Transmission et Confidentialité des informations ».

Nota : les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires devraient collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et réagir aux incidents mettant en danger la sûreté.

La nécessité de cette collaboration a déjà été évoquée précédemment, mais la mise en pratique n'est pas toujours facile.

Il est recommandé d'éviter de travailler avec des entreprises qui refuseraient de transmettre les informations considérées comme nécessaires.

Vis-à-vis des services chargés de la sécurité publique, il paraît souhaitable, dès que des risques « élevés » sont identifiés lors de l'évaluation des risques, de les leur signaler et de discuter avec eux des mesures prises par l'entreprise, ainsi que de formaliser les procédures d'alerte (qui avertir, sous quelles conditions de « levé de doute » préalable, quelles informations fournir...).

9. Protection des sites d'exploitation industrielle

Pour les responsables de site (chargeurs, destinataires, gestionnaires de plates-formes de transit...), il convient de tenir compte non seulement des marchandises dangereuses chargées sur les véhicules, mais également de celles présentes dans les dépôts, réservoirs, etc. des installations de production et/ou de stockage. La sûreté devrait donc être analysée spécifiquement et pas seulement à l'occasion des transports de marchandises dangereuses.

Beaucoup d'entreprises ont déjà mis en place des systèmes plus ou moins élaborés de protection des sites (clôtures, gardiennage, contrôle des accès...) et les plans de sûreté devraient s'y intégrer, en les complétant si nécessaire : il serait *a priori* inefficace et même potentiellement néfaste de séparer les responsabilités ou d'adopter des mesures qui ne concerneraient que les opérations liées aux transports.

Ce point ne fait pas de développement supplémentaire dans ce guide car il ne relève pas du chapitre 1.10 de l'ADR.

10. Formation

10.1. Cadre réglementaire

En ce qui concerne la formation de l'ensemble « des personnes employées par les intervenants dont le domaine d'activité comprend le transport », la section 1.3.1 de l'ADR 2005 précise que « la formation doit aussi traiter des dispositions spécifiques s'appliquant à la sûreté du transport des marchandises dangereuses telles qu'elles sont énoncées dans le chapitre 1.10 ».

La section 1.10.2 de ce chapitre 1.10 indique que « la formation initiale et le recyclage des conducteurs doivent aussi comprendre des éléments de sensibilisation à la sûreté ». Enfin, le *d* du 1.10.3.2.2 prévoit la formation parmi les mesures à prendre pour réduire les risques qui doivent apparaître dans le plan de sûreté.

Le contenu minimal de la formation est indiqué au 1.10.2.2 « La formation de sensibilisation à la sûreté doit porter sur la nature des risques pour la sûreté, la façon de les reconnaître et les méthodes à utiliser pour les réduire ainsi que les mesures à prendre en cas d'infraction à la sûreté. Elle doit inclure la sensibilisation aux plans de sûreté éventuels compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun dans l'application de ces plans ».

Tous les personnels impliqués dans le transport des marchandises dangereuses doivent donc recevoir au minimum une sensibilisation « générale » à la sûreté, complétée par une formation spécifique à leurs activités dans l'entreprise. Pour les conducteurs, les cours de formation initiale et de recyclage devraient comporter des éléments de sensibilisation à la sûreté, qui, nécessairement, ne peuvent qu'avoir une portée générale.

10.2. Sensibilisation générale

Le but de cette sensibilisation est de faire prendre conscience à tous les intervenants que la sûreté est l'affaire de tous et qu'ils doivent la considérer comme partie intégrante de leur activité, au même titre que la sécurité par exemple.

Elle devrait également mettre l'accent sur les comportements de routine qu'ils doivent adopter en permanence.

Les éléments qui peuvent être intégrés dans cette sensibilisation générale comprennent par exemple :

- un exposé sur l'utilisation malveillante de marchandises dangereuses dans le monde, avec des exemples d'attentats majeurs et d'autres plus proches de nous et plus ciblés ;
- des exemples de vols et détournements en cours de transport ou à l'occasion d'opérations de chargement ou déchargement (divers exemples en France) ;
- la description rapide, à partir de ces exemples, des principales menaces et de leurs caractéristiques (cibles, circonstances...), des points nécessitant une vigilance particulière et de quelques mesures de différents ordres permettant de réduire les risques ;
- un exposé plus approfondi sur les comportements individuels à adopter en toutes circonstances : vigilance, discrétion, respect des consignes, signalement des anomalies... ;
- un aperçu rapide sur les dispositions de l'ADR en matière de sûreté (marchandises « à haut risque », contenu du plan de sûreté...).

Pour les conducteurs, on peut prévoir en plus :

- une présentation plus approfondie sur les situations « à risque » en cours de transport (arrêts, circulation en agglomération ou en zone très isolée...) ;
- une présentation détaillée de dispositions qu'il conviendrait de respecter en permanence, telles que :
 - avoir toujours un document d'identification avec photo ;
 - vérifier les équipements de sécurité du véhicule avant le départ ;
 - vérifier que l'établissement chargeur et/ou destinataire ont été informés des plages horaires prévus pour le transport ;
 - informer en cas de retard, d'incident... ;
 - ne jamais prendre de personnes à bord (en particulier d'auto-stoppeur) sans l'autorisation d'un responsable ;
 - fermer les portières pendant les trajets, ainsi que les vitres avant de s'arrêter ou en zone urbaine ;
 - ne pas s'arrêter, sauf nécessité absolue, dans un endroit isolé ;
 - essayer de s'arrêter dans un parking éclairé et surveillé ;
 - surveiller les comportements suspects (véhicules suivant le leur, personnes s'approchant des véhicules à l'arrêt...) ;
 - ne jamais laisser le véhicule sans fermer les portières et les vitres et mettre en route les alarmes, coupe-circuits, etc., dont est équipé le véhicule ;
 - éviter de laisser le véhicule sans surveillance (voir également chapitre 8.4).

Il peut être utile, pour en faciliter la prise en compte, de montrer l'intérêt que présentent ces dispositions pour la sécurité personnelle des intéressés.

Pour les conducteurs, cette sensibilisation générale pourrait occuper environ une séance d'enseignement au cours de la formation initiale de base.

Une séance serait à prévoir lors du recyclage « de base » et pourrait principalement porter sur :

- les exemples d'attentats et/ou de détournements survenus depuis la formation précédente ;
- un rappel des comportements individuels à respecter.

Les formations de base et de recyclage des spécialités pour lesquelles il y a des risques particuliers en matière de sûreté (spécifiquement « classe 1 » et « classe 7 ») pourraient comporter chacun une séance sur les risques particuliers présentés par les transports de ces produits, les réglementations complémentaires en matière de sûreté qui s'y appliquent et certaines mesures de sûreté plus particulièrement adaptées à ces transports. Cette formation pourrait le cas échéant être traitée dans le cadre d'autres formations complémentaires spécifiques à certaines activités.

10.3. Formation spécifique à chaque emploi dans l'entreprise

Compte tenu de la variété des situations, il est bien entendu impossible de décrire le détail de la formation spécifique que devrait recevoir chaque employé - y compris les conducteurs.

Les besoins en formation doivent donc être évalués au cas par cas.

Certains éléments communs paraissent toutefois à prévoir en complément de la sensibilisation générale décrite précédemment :

- une information générale sur les activités de l'entreprise et les produits concernés ;
- la description des principaux risques, en rapport avec les tâches et responsabilités de l'employé, qui ont été mis en évidence lors de l'évaluation des risques ;
- une information précise sur ses responsabilités et les limites de ses actions, les personnes qu'il doit informer, celles à qui il doit rendre compte en cas d'anomalie... ;
- une formation détaillée sur les consignes et procédures que l'employé doit appliquer, sur les équipements de sûreté qu'il doit mettre en œuvre, la conduite à tenir en cas d'incident, de vol ou d'agression...

Il paraît indispensable, dès lors que l'emploi nécessite une attention particulière en matière de sûreté, de procéder à une resensibilisation périodique sur les comportements à observer, la vigilance, le respect des consignes et, le cas échéant,

l'utilisation des équipements de sûreté.

Pour les conducteurs, il peut être utile de rassembler l'ensemble des prescriptions relatives à la sûreté dans une consigne ou « manuel de sûreté » qui leur est remis et commenté à leur entrée dans le poste, puis fait l'objet de rappels périodiques.

11. Conclusion

Toutes les entreprises qui ont la garde de marchandises dangereuses devraient, dans le contexte de menaces actuel, prendre des mesures pour limiter les risques de vols, détournements ou attentats visant ces produits, que ce soit sur les sites de conservation ou lors des transports.

Les prescriptions du chapitre 1.10 de l'ADR définissent le cadre pour la mise en place de ces mesures dans le domaine des transports, tout en laissant aux intervenants une grande latitude dans le choix des dispositions pratiques à appliquer.

Les chapitres ci-dessus fournissent des éléments pour aider chaque entreprise dans l'évaluation des risques auxquels elle est exposée et la détermination de mesures utiles et réalistes en vue de la réduction de ces risques.

La prévention des actes malveillants doit être considérée comme une activité normale de l'entreprise, qui concerne tous ses employés et qui doit faire partie des préoccupations quotidiennes de chacun au même titre, par exemple, que la sécurité.

Sans une implication forte de la direction de l'entreprise, il sera toutefois difficile d'obtenir l'adhésion des personnels à la démarche, et de maintenir dans le temps la vigilance nécessaire à une mise en œuvre efficace des mesures prévues.

La coordination des actions et la transmission d'informations avec les autres intervenants ainsi qu'avec les forces de l'ordre sont des éléments également indispensables pour assurer la continuité du dispositif de prévention de la malveillance.

ANNEXE I RÉFÉRENCES ET LIENS UTILES

Textes réglementaires

Recommandations de l'ONU pour le transport
des marchandises dangereuses (13^e édition)
Transport routier

Accord ADR 2005 ;
Directive 2004/111/CE ;
Arrêté du 20 décembre 2004 modifiant l'arrêté « ADR » du 1^{er} juin 2001.

Transport par fer

Accord RID 2005 ;
Directive 2004/110/CE ;
Arrêté du 21 décembre 2004 modifiant l'arrêté « RID » du 5 juin 2001.

Transport par mer

Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 pour l'application en France du code ISPS annexé à la convention Solas.

Régimes spéciaux

Décret n° 81-972 et arrêté du 3 mars 1982 (surveillance de la circulation des produits explosifs) ;
Décret n° 90-153 et arrêté du 27 avril 1999 (surveillance des installations de produits explosifs) ;
Instruction interministérielle du 25 juin 1980 (transport de matériels « sensibles » pour la défense nationale) ;
Décret n° 95-589 (munitions).

Surveillance

Décret n° 96-926 relatif à la vidéosurveillance ;
Décret n° 2002-539 relatif aux activités de surveillance à distance ;
Décret n° 2002-424 sur la consultation des données personnelles.

Documents professionnels

« Guidelines for transportation security » - Cefic, Epc, Ecta - décembre 2003 ;
Guide sur le transport des fertilisants au nitrate d'ammonium en vrac - Unifa - novembre 2004 ;
Guide professionnel sur la sûreté des transports de GPL - CFBP - janvier 2005 ;
« Industry guidelines for the security of the transport of dangerous goods by road » - document « INDA » élaboré en commun par Cefic, Ecta, Clecat, Fiata, Iru... - avril 2005 ;
Recommandations pour la mise en place des dispositions de sûreté dans le transport de marchandises dangereuses - AFGC - mai 2005.

Autres documents

Protection, sécurité des personnes et des biens sur sites contre la malveillance - brochure n° 5721 des JO - édition 2000 - élaboré par le GPEM/ME ;

« Consolidated guidance for the security of dangerous goods by road » - Dept. of transport UK et associations britanniques d'industriels et de transporteurs - mars 2004.

Sites Internet

<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm> : réglementations internationales sur les transports ;

<http://www.legifrance.org> : toute la réglementation française ;

<http://www.transports.equipement.gouv.fr> : ministère des transports - transport des matières dangereuses ;

<http://www.cefic.org> : site du CEFIC.

CIFMD, 14, rue de la République, bâtiment le Diamant A, 92909 Paris La Défense : tél : 01.46.53.10.51 ; télécopieur : 01.46.53.11.03 ; mél : contact@cifmd.fr ; site internet : www.cifmd.fr.

ANNEXE II

EXEMPLE DE FICHE RÉCAPITULATIVE DE L'ÉVALUATION DES RISQUES ET DES MESURES DE PRÉVENTION ASSOCIÉES D'UNE CATÉGORIE TYPE DE TRANSPORT

A. - Description de la catégorie

Entreprise :

Site :

Type d'activité :

Transports interusines, affrétés par le fabricant du produit

Marchandises :

Liquides inflammables classe 3

Groupe emballage I

Exemple : n° ONU 2749 tétraméthylsilane

Produits « sensibles »

Type de transport :

Véhicules-citernes - usine à usine en zones industrielles

Trajets sans arrêt pour pause

Transports réguliers - jours et horaires souvent fixes

Passage à proximité de zones à forte densité d'occupation.

B. - Évaluation des risques

Produits « sensibles », car susceptibles de produire des dégâts importants (incendie très violent, voire explosion).

Vulnérabilité des transports : peu de risques au chargement et au déchargement (sites sécurisés), pas d'arrêt, mais horaires réguliers et proximité de secteurs urbanisés vulnérabilité moyenne.

Menaces identifiées :

- produits difficilement manipulables peu de risque de vol ;

- risque d'attentat direct en secteur urbanisé, ou de détournement en cours de trajet en vue d'un attentat à cours délai probabilité faible, sauf en période d'alerte renforcée.

Évaluation globale : risque moyen en temps normal, élevé en cas d'alerte renforcée.

C. - Mesures de prévention

Mesures générales dans l'entreprise complétées par des mesures spécifiques :

- information préalable de l'établissement chargeur et destinataire sur le véhicule, l'équipage et les horaires ;

- moyen de communication à bord ;

- etc.

ANNEXE III

DISPOSITIONS RECOMMANDÉES POUR TOUS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Il s'agit des dispositions qu'il paraît souhaitable de voir adopter pour tous les transports de marchandises dangereuses (qu'elles soient « à hauts risques » ou non), visés par le chapitre 1.10 (cf. note 25), et qui résultent notamment de l'application des sections 1.10.1 et 1.10.2.

1. Personnels

Tous les personnels visés au chapitre 1.3 doivent recevoir, tant au cours de la formation initiale que des recyclages, une sensibilisation aux questions de sûreté (1.10.2.1).

Un personnel fiable et responsable est essentiel pour assurer la bonne application des mesures de sûreté et cette sensibilisation initiale avec rappel périodique est donc un élément particulièrement important.

En application du 1.10.2.2, cette sensibilisation devrait porter notamment sur la possible utilisation frauduleuse des marchandises dangereuses et les menaces qui peuvent survenir au cours de opérations liées à leurs transports.

Il convient également de mettre l'accent à cette occasion sur l'importance des mesures de base pour réduire les risques :

- vigilance pour détecter les menaces et anomalies ;
- respect de la réglementation et des procédures de l'entreprise ;
- discrétion sur les informations relatives à la sûreté notamment activités, trajets, horaires, mesures de prévention des vols, procédures d'alerte.

Les procédures relatives à l'embauche et à l'affectation des personnels devraient également prendre en compte les aspects « sûreté ».

2. Protection des informations

Pour préparer leurs actions, les personnes malintentionnées essaient d'obtenir le maximum de renseignements sur les mouvements de produits et sur les mesures de prévention prévues.

Les informations sur ces sujets ne devraient donc être accessibles qu'aux personnes ayant à les utiliser, et être traitées de façon à limiter les possibilités de diffusion vers des tiers :

- sensibiliser les personnels aux impératifs de discrétion sur leurs activités (*cf. supra*) ;
- limiter la diffusion des documents aux seules personnes concernées ;
- conserver les documents en lieu sûr ;
- politique de sûreté informatique.

3. Alerte

Il est important de détecter et signaler au plus tôt les vols, détournements ou agressions de façon à permettre aux autorités publiques d'intervenir dans les meilleurs délais.

4. Transports

4.1. Remise au transport

« Les marchandises dangereuses ne doivent être remises au transport qu'à des transporteurs dûment identifiés "(1.10.1.2) et" les contrôles de sécurité selon le 1.8.1 et le 7.5.1.1 doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté » (1.10.1.5) : l'établissement où s'effectue le chargement devrait donc s'assurer, lors des vérifications avant chargement, que le transporteur est correctement identifié. Pour que cette vérification soit utilisable en cas d'incident ultérieur, il paraît souhaitable d'en conserver les éléments pendant un temps suffisant.

4.2. Equipage

Les conducteurs doivent avoir reçu, lors de leurs formations de base et de recyclage, des éléments de sensibilisation à la sûreté.

Ils devraient - le cas échéant - connaître l'utilisation des dispositifs de sûreté équipant leur véhicule.

Les consignes relatives à la sûreté les concernant devraient leur être commentées et faire l'objet de rappels périodiques. Il peut être utile de regrouper ces consignes dans un document mis à leur disposition.

Les conducteurs de véhicules de transport de marchandises dangereuses devraient de préférence respecter les dispositions suivantes, dans la mesure où elles sont pertinentes et réalistes pour les opérations qu'ils effectuent :

Dispositions générales :

- disposer en permanence d'un document d'identification avec photographie (obligatoire au titre du 1.10.1.4) ;
- rester vigilant pour détecter toute anomalie ;
- signaler au plus tôt tout incident à la hiérarchie ;
- rester discret sur le chargement, les itinéraires et les horaires.

Avant le départ :

- si possible, faire le plein avant chargement pour n'avoir pas à s'arrêter ultérieurement ;
- vérifier les équipements de sûreté, s'ils existent.

Pendant le trajet :

- fermer les portes de la cabine de l'intérieur ;
- n'accepter personne à bord sans autorisation expresse de la hiérarchie ;
- choisir des itinéraires qui évitent les agglomérations ;
- signaler tout retard, difficulté ou changement de programme.

Arrêts - stationnement (*cf. note 26*) :

- ne pas s'arrêter sans nécessité ;
- en quittant le véhicule, enlever toujours les clefs ;

- actionner le coupe-circuit, s'il existe ;
- brancher les alarmes, si elles existent ;
- fermer les vitres et verrouiller les portes ;
- inspecter le véhicule après chaque arrêt ;
- pour les séjours temporaires, utiliser si possible des sites correctement sécurisés (1.10.1.3).

Incidents - alertes :

- signaler au plus tôt à la hiérarchie toute anomalie constatée ;
- en cas d'attaque, ne jamais se mettre en danger pour protéger la cargaison ;
- appliquer la procédure d'alerte prévue.

5. Protection des sites d'exploitation industrielle

La protection des sites de chargement, déchargement ou séjour temporaire vise à éviter que des personnes malintentionnées puissent accéder facilement aux marchandises dangereuses. Il est souhaitable que cette protection des sites soit envisagée globalement et pas seulement en fonction des risques liés aux opérations de transport de marchandises dangereuses.

ANNEXE IV

EXEMPLES DE MESURES COMPLÉMENTAIRES PERTINENTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE APPLIQUÉES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES « À HAUT RISQUE »

Il s'agit de listes de mesures qu'il peut être envisagé d'adopter, en complément des mesures de l'annexe III, pour les transports de marchandises dangereuses « à haut risque ».

Il appartient aux entreprises de choisir, parmi ces mesures, celles qui leur paraîtraient le mieux adaptées aux menaces mises en évidence lors de l'évaluation des risques. Il convient de tenir compte, dans ce choix, des caractéristiques de leurs activités, nombre de ces mesures n'étant applicables qu'à certains types de transports ou de marchandises.

Ces listes ne pouvant être exhaustives compte tenu de l'extrême variété des situations susceptibles d'être rencontrées, bien d'autres mesures permettant de réduire les risques peuvent bien entendu être également envisagées.

Ci-après, les mesures sont classées par type et en fonction des niveaux définis au chapitre 7 :

(F - Faible ; M - Moyen ; E - Elevé ; TE - Très élevé).

Les périodicités, durées, etc., sont à fixer par l'entreprise en fonction de sa propre évaluation des risques.

1. Mesures générales

1.1. Personnels

Le recrutement, l'affectation et la formation des personnels doivent tenir compte de l'importance de l'aspect sûreté du poste considéré.

1.1.1. Recrutement et affectation (cf. note 27)

(F)

Vérifier les références ;

Vérifier soigneusement tous les documents présentés, comparer les dates des différents documents, etc. ;

Avoir un entretien préalable approfondi au cours duquel la personnalité du candidat pourra être évaluée et les informations fournies validées.

(M)

Demander à l'embauche un extrait n° 3 de casier judiciaire et des justificatifs sur les activités des années antérieures ;

Dans la mesure du possible, ne pas utiliser de personnel temporaire/intérimaire sur des postes isolés sans procédure de sélection équivalente à celle du personnel permanent, ou sans accord préalable avec les organismes de placement pour qu'ils ne proposent que des personnes répondant aux critères exigés.

(E)

N'utiliser, sur les postes isolés ou sensibles pour la sûreté, que des personnels ayant une ancienneté minimale dans l'entreprise.

1.1.2. Comportement

(F)

Rappeler périodiquement l'attention qu'il convient de porter aux questions de sûreté.

(M)

Réaliser périodiquement des contrôles et audits pour vérifier que les consignes sont bien appliquées.

(E)

Effectuer des exercices pour tester les réactions du personnel et évaluer la pertinence des procédures et moyens mis en place.

1.2. *Protection des informations*

(F)

Conserver tous les documents donnant des informations importantes pour la sûreté (notamment horaires et itinéraires de transport, caractéristiques des moyens et équipements de prévention et alarme, procédures de surveillance...) dans des armoires ou locaux fermés à clef en dehors des heures de travail ;

Vérifier l'identité du correspondant avant transmission par téléphone de renseignements relatifs à la sûreté des activités ou au plan de sûreté.

(E)

Transmettre les informations uniquement à des correspondants nominativement habilités par l'entreprise avec laquelle on est en relation.

(TE)

Transmissions informatiques par des réseaux sécurisés, avec protocoles spécifiques, codes d'accès et procédures d'authentification...

1.3. *Alerte*

Mettre en place des procédures relatives au déclenchement des alertes vers les autorités, qui précisent les critères de décision et les personnes habilitées à prévenir les autorités, les coordonnées de celles-ci, ainsi que celles des autres intervenants à prévenir (donneur d'ordre...), et la conduite à tenir, par exemple :

- rassembler les informations sur le local, le véhicule (cf. note 28) ou la cargaison ;
- confirmer avec précision où et quand l'objet du vol a été vu pour la dernière fois ;
- transmettre ces informations à la police ;
- noter le numéro de dossier ouvert par celle-ci ;
- informer les assureurs ;

Donner des informations plus détaillées à la police dès que possible ;

Garder ces informations en lieu sûr ;

- signaler le vol du véhicule/cargaison aux autres conducteurs de l'entreprise et si possible à ceux d'autres transporteurs pour qu'ils participent aux recherches.

(E)

Elaborer en concertation avec les autorités des procédures spécifiques d'alerte rapide en cas d'agression sur un site ou de détournement d'un véhicule ;

Discuter avec les autorités des procédures d'intervention appropriées en cas d'agression ou de détournement sous contrainte (prise d'otages...).

2. **Expéditeur**

L'expéditeur doit fournir au transporteur pour qu'il établisse un plan de sûreté les informations nécessaires à l'évaluation des risques présentés par les transports qui lui seront confiés.

2.1. *Sélection du transporteur*

(F)

Avoir une liste de transporteurs habituels avec qui on peut avoir des relations suivies et dont il est possible de vérifier la qualité des services ;

S'adresser de préférence à des transporteurs disposant d'une certification qualité (cf. note 29) , qui garantit une structure permettant d'assurer la rigueur indispensable à la mise en place et au suivi du plan de sûreté.

(M)

Ne retenir que des transporteurs s'engageant à respecter les « guides de bonnes pratiques » de la profession (si ceux-ci existent).

2.2. *Clauses contractuelles*

Il est possible de prévoir par contrat le respect par le transporteur de dispositions en matière de sûreté semblables à celles mises en place dans l'entreprise passant l'ordre de transport (cf. note 30) , par exemple :

(F)

Emploi de personnels dont il aura été vérifié qu'ils disposent bien des documents requis en cours de validité ;
Information de l'expéditeur (et éventuellement de l'établissement chargeur et du destinataire) en cas de sous-traitance à un autre transporteur ;
Obligation de s'assurer que le sous-traitant éventuel respecte des dispositions équivalentes en matière de sûreté.

(M)

Désignation d'un correspondant de défense et de sécurité (cf. note 31) (personne ou service) ;
Emploi de personnels dont l'extrait de casier judiciaire aura été vérifié ;
Vérifications ponctuelles de l'application des clauses contractuelles en matière de sûreté.

(E)

Emploi de personnels ayant une ancienneté minimale dans l'entreprise ;
Fourniture de photos récentes des conducteurs (et convoyeurs) ;
Information préalable de l'établissement chargeur et du destinataire sur le type et l'immatriculation du véhicule, ainsi que sur les plages horaires de chargement et déchargement prévus ;
Mêmes éléments pour l'identité du conducteur et, le cas échéant, du convoyeur ;
Procédures sécurisées pour les transmissions d'information ;
Audits initial et périodiques par l'expéditeur des mesures prévues dans le plan de sûreté (cf. note 32) et leur mise en application ;
Interdiction de sous-traiter sans l'accord formel de l'expéditeur.

3. **Transports**

3.1. *Equipement (cf. note 33) des véhicules*

(F)

Conserver les clefs en lieu sûr, prévoir un système pour leur gestion ;
Avoir un moyen de communication à bord.

(M)

Véhicules neufs équipés de dispositifs antivols avec alarme ;
Système d'identification au passage (cf. note 34) après vol ou détournement pour les véhicules neufs ;

(E)

Signes distinctifs sur le dessus des véhicules ou remorques pour faciliter leur repérage par voie aérienne après vol ou détournement ;

Alarme sur les portes ou à l'intérieur des compartiments de chargement (colis) ;
Renvoi automatique des alarmes vers un poste de surveillance à distance ;
Bouton d'alarme en cabine, déclenchement d'alarme sous contrainte (cf. note 35) ;
Système permettant de repérer la position du véhicule lors d'une alarme et par la suite (GPS ou triangulation GSM) pour les véhicules neufs.

(TE)

Suivi permanent du positionnement du véhicule, avec éventuellement alarme automatique en cas d'écart par rapport à l'itinéraire prévu.

3.2. *Equipage*

(F)

Respecter au mieux les itinéraires prédéfinis ;
Prévenir l'entreprise en cas d'arrêt imprévu, de retard ou de changement notable d'itinéraire ;
Prévenir (ou faire prévenir) également l'établissement chargeur ou destinataire si l'horaire prévu n'est pas respecté ;
Mettre en œuvre les dispositifs de sûreté équipant éventuellement le véhicule (verrouillages, alarmes, etc.).

(M)

Eviter de laisser le véhicule sans surveillance ;
Dans la mesure du possible, ne s'arrêter que dans des lieux éclairés et/ou gardiennés ;
Entrer régulièrement en communication avec l'entreprise pour donner la position pendant les trajets ;
Sauf éventuellement sur une aire gardiennée ou si le véhicule dispose d'alarmes, dormir dans le véhicule, portes verrouillées.

(TE)

2 personnes à bord (cf. note 36) ;
Escorte ;
Circulation en convoi

4. Protection des sites d'exploitation industrielle

L'objectif visé est, d'une part, de retarder l'accès aux produits à protéger, d'autre part, de détecter les tentatives d'intrusion et permettre ainsi de donner l'alerte dans les meilleurs délais. Les mesures à mettre en place peuvent porter sur la limitation générale de l'entrée sur le site (périphérie et portes d'accès) et/ou sur la protection des zones où sont conservés les produits à protéger, avec des alarmes ou dispositifs de surveillance pour détecter les intrusions dans ces zones.

Les responsables de sûreté des sites pourront se référer utilement au document « Industry Guidelines for the Security of the Transport of Dangerous Goods by Road » et à la brochure n° 5721 des Journaux officiels : *Protection, sécurité des personnes et des biens sur sites contre la malveillance*, même si les objectifs de ce document sont partiellement différents puisqu'il traite de la protection des établissements publics contre la malveillance en général et non de celle visant plus spécifiquement les marchandises dangereuses.

Il existe par ailleurs nombre d'entreprises proposant leurs services pour la mise en place de mesures de protection et la surveillance des sites, industriels ou non.

NOTE (S) :

(1) Il convient de signaler que des réflexions sont en cours au sein du SGDN (secrétariat général de la défense nationale) et pourraient conduire à la mise en place de prescriptions réglementaires à ce sujet. Si c'était effectivement le cas, il serait bien entendu nécessaire de les intégrer dans les dispositions à mettre en place par les différents intervenants.

(2) Organisations professionnelles chargeurs : AFGC, AUTF, CFBP, FCCC, SFEPa, UFCC, UFIP, UIC, UIP.

3 Organisations professionnelles transporteurs : ATMD, CAF, FNTR, TLF, UNOSTRA et SNCF.

(3) Cas des produits explosifs ou radioactifs par exemple.

(4) Cette dualité sûreté/sécurité ne fait que transposer le couple « security/safety » de la langue anglaise. Si cette évolution sémantique est maintenant bien admise par les spécialistes, elle reste encore mal comprise par certains et n'est pas toujours homogène avec des appellations anciennes, et les faux amis sécurité-security continuent à entraîner de nombreux contresens dans les transcriptions de textes ou de malentendus dans les discussions internationales. Faute d'autre mot disponible dans le vocabulaire français, il reste nécessaire d'employer les termes « sécurisé » et « sécurisation » alors qu'il s'agit d'amélioration de la sûreté.

(5) Il convient de noter que la finalité des mesures de sûreté lors des transports de marchandises dangereuses est différente de celle des mesures déjà prises par de nombreux transporteurs pour prévenir les vols de marchandises ou le détournement de véhicules, car les cibles et les motivations des agresseurs ne sont pas a priori de nature économique (tout au moins en première approche car certains produits peuvent faire l'objet de trafics parallèles potentiellement rémunérateurs).

(6) Il peut être utile de faire apparaître ces éléments dans les critères d'appréciation des personnels et de prévoir la possibilité de sanctions en cas de manquements graves à ces obligations. Il est rappelé que pour pouvoir appliquer des sanctions pour ces motifs, il est nécessaire que cela soit explicitement prévu dans le règlement intérieur ou le contrat de travail.

(7) Terme utilisé par Vigipirate, pour ce guide il faut comprendre sûreté à la place de sécurité.

(8) Cela peut être le conseiller à la sécurité interne, mais celui-ci n'est normalement tenu, dans son rôle de conseiller, qu'à une vérification de l'introduction du plan de sûreté ou de sa mise en œuvre (1.8.3.3).

(9) Notamment en ce qui concerne les modalités d'information des autorités lorsqu'une disparition est constatée sans que l'on puisse clairement identifier où et quand cela s'est produit.

(10) Le transporteur devra cependant prendre en compte certaines situations où le site de chargement ou de déchargement n'est pas sécurisé (livraison chez des particuliers notamment). Il devrait, à l'occasion, attirer l'attention du chargeur ou du destinataire s'il estime que les conditions de sûreté sur les lieux de chargement ou de déchargement présentent des risques importants et/ou sont insuffisamment protégés. De même, il doit évaluer les risques présentés par les lieux de séjour temporaire pour établir ses itinéraires.

(11) Les transports de marchandises dangereuses peuvent offrir la possibilité à des personnes malintentionnées de détourner un véhicule pour pénétrer sur des sites protégés afin d'y commettre des vols ou des attentats, mais ce type de menaces, qui n'est pas spécifique aux transports de marchandises dangereuses, est à traiter dans le cadre du système général de protection de l'accès aux sites et non dans celui de la sûreté des transports. Se reporter au chapitre « Protection des sites ».

(12) Cette menace semble extrêmement peu probable pour les transports par fret et très peu probable pour ceux par voie navigable.

(13) Par exemple grâce à la mise en place de barrages par de faux policiers. En Grande-Bretagne existe depuis juin 2004 un dispositif spécial de prévention « Dangerous load cards » contre ce type d'agression.

(14) Il convient de ne pas oublier que certaines marchandises qui ne sont pas considérées comme « à haut risque » par le tableau 1.10.5 peuvent cependant présenter un risque élevé pour la sûreté, par exemple les détonateurs dont le mode d'emballage peut permettre la classification en 1.4 S.

(15) Comme signalé précédemment, d'autres méthodes peuvent être adoptées pour procéder à l'évaluation des risques. Toutefois, le résultat final obtenu sera généralement exprimé sous une forme voisine, à savoir le positionnement de l'opération analysée sur une échelle prédéfinie. Il ne paraît pas utile de prévoir une échelle comportant plus de 4 niveaux : ce serait accorder à cette analyse une précision qu'il paraît illusoire de prétendre atteindre.

(16) A ce niveau correspondent généralement des mesures spécifiques imposées par les services chargés de la sûreté publique.

(17) Voir en annexe II un exemple d'un tel document. leur nombre peut varier selon la diversité et complexité des activités de l'entreprise, mais devrait rester limité au juste nécessaire pour ne pas compliquer inutilement les procédures internes de l'entreprise. Une dizaine de catégories paraît un grand maximum à ne pas dépasser, même pour des entreprises importantes aux activités très diversifiées.

(18) Ou le cas échéant les niveaux s'il est considéré que le niveau de risque peut varier et les mesures adaptées en fonction de la situation de la menace (Vigipirate...). Il faut en ce cas que soient précisés le responsable du choix du niveau adapté et la procédure de transmission de l'information à ce sujet dans l'entreprise.

(19) D'autres méthodes peuvent être utilisées par l'entreprise pour déterminer les mesures qu'elle estime nécessaire de prendre pour diminuer les risques mis en évidence lors de la phase d'évaluation des risques. La méthode développée ci-après est indépendante de la façon dont cette évaluation des risques a été menée, dès lors qu'elle aboutit à un résultat équivalent à la démarche développée au chapitre 6 : une classification à 4 niveaux, dont les 2 niveaux supérieurs correspondent à des opérations portant sur des produits susceptibles d'être tout particulièrement l'objet d'agressions, dans des conditions présentant des facteurs aggravants ces risques d'agression.

(20) Il s'agit en général de mesures imposées par les autorités publiques.

(21) Et des autres réglementations éventuellement applicables.

(22) Il serait en effet contre productif de trop compliquer les procédures et consignes en différenciant outre mesure les mesures relatives, par exemple, à l'équipement des véhicules ou au contrôle d'accès aux sites, et il est préférable de rendre systématique les dispositions correspondant à la majorité des activités.

(23) Ou la référence à des documents ou procédures traitant ces éléments.

(24) Terme utilisé par Vigipirate, pour ce guide il faut comprendre sûreté à la place de sécurité.

(25) Il est rappelé qu'en application du 1.10.4 les transports en quantités inférieures aux quantités prévues au 1.1.3.6.3, que ce soit en colis, en vrac ou en citerne, ne sont pas soumis aux dispositions des sections 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3.

(26) Sous réserve des dispositions de l'arrêté ADR et de ses annexes.

(27) Diverses réglementations exigent en supplément une habilitation ou un agrément préfectoral pour pouvoir exercer certaines fonctions.

(28) Il est souhaitable de disposer d'un dossier descriptif préétabli pour chaque véhicule, de préférence avec photos.

(29) Obligation de l'arrêté ADR pour certains transports.

(30) Attention toutefois à ne pas tomber, pour se « couvrir », dans le travers qui conduirait à formuler des exigences disproportionnées à l'enjeu, qu'il serait impossible de respecter ou qui entraîneraient des surcoûts anormaux ou une raréfaction de l'offre aux effets potentiellement néfastes à long terme.

(31) Terme utilisé par Vigipirate, pour ce guide il faut comprendre sûreté à la place de sécurité.

(32) Il est toutefois rappelé que le plan de sûreté est un document confidentiel qui n'a pas à être transmis dans son ensemble aux clients ni aux autres intervenants.

(33) Il appartient à l'entreprise d'évaluer si ces dispositifs doivent équiper tout le parc ou seulement être mis en place sur les nouveaux véhicules. Le bon fonctionnement de ces équipements doit ensuite être périodiquement vérifié, ainsi que la formation des conducteurs à leur emploi.

(34) Type « Traqueur » ou similaire.

(35) Il existe divers types de dispositions permettant à l'équipage de déclencher une alarme en signalant qu'il agit sous la contrainte, mais il n'est pas utile d'en donner le détail ici.

(36) Disposition obligatoire pour certains transports.