



Organisateur
des examens
C S T M I

**COMITÉ INTERPROFESSIONNEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION
DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

Le Diamant A - 14, rue de la République - 92909 Paris la Défense cedex
E mail : contact@cifmd.fr - Site internet : www.cifmd.fr

EXEMPLES ILLUSTRATIFS D'APPLICATION PAR MODE DE TRANSPORT

**DU GUIDE INTERPROFESSIONNEL CONCERNANT LE
CHAPITRE 1.10 DE L'ADR, DU RID ET DE L'ADN SUR LA
SÛRETÉ DES TRANSPORTS TERRESTRES DE
MARCHANDISES DANGEREUSES**

ILLUSTRATION PAR MODE DE TRANSPORT.....	3
PREAMBULE.....	3
EXEMPLES D'APPLICATION DE LA METHODE D'EVALUATION DES RISQUES.....	4
MODE ROUTIER.....	8
1.1 Evaluation des risques.....	8
1.2 Exemples concrets de recommandations pour tous les transports routiers de marchandises dangereuses.....	13
1.3 Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises « à haut risque ».....	16
1.4 Exemple d'une trame de plan de sûreté pour le transport routier de marchandises "à haut risque".....	20
2 MODE FERROVIAIRE.....	31
2.1 Evaluation des risques.....	31
2.2 Dispositions recommandées pour tous les transports ferroviaires de marchandises dangereuses.....	31
2.3 Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises "à haut risque".....	31
2.4 Exemple d'une trame de plan de sûreté pour le transport ferroviaire de marchandises "à haut risque".....	31
3 MODE FLUVIAL.....	32
3.1 Evaluation des risques.....	32
3.2 Dispositions recommandées pour tous les transports fluviaux de marchandises dangereuses....	34
3.3 Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises "à haut risque".....	37
3.4 Exemple d'une trame de plan de sûreté pour le transport fluvial de marchandises "à haut risque".....	38

ILLUSTRATION PAR MODE DE TRANSPORT

PREAMBULE

La partie illustrative présentée ci-après pour la mise en place d'une démarche sûreté relative aux transports terrestres de marchandises dangereuses est issue du retour d'expérience des organismes professionnels depuis 2006.

Cette illustration porte sur :

- l'évaluation des risques,
- les recommandations pour tous les transports terrestres de marchandises dangereuses applicables à toutes les marchandises dangereuses,
- les mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises « à haut risque »,
- le plan de sûreté.

Les contributeurs au guide sûreté ont livré des exemples d'application qu'ils ont jugés utiles de mettre en ligne sur le site du CIFMD et qui respectent la confidentialité de leur plan de sûreté.

Les contributeurs restent responsables du contenu des documents mis en ligne.

Des guides pour la réalisation de plan de sûreté ont été élaborés par des organismes professionnels notamment contributeurs au guide sûreté du CIFMD.

Pour consulter ces différents guides, il suffit de contacter les organismes professionnels.

EXEMPLES D'APPLICATION DE LA METHODE D'EVALUATION DES RISQUES

Le tableau ci-dessous présente plusieurs exemples d'application de la méthode d'évaluation des risques en illustration du § 5 du guide sûreté.

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE				
Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
SCENARIO RETENU				
Propose d'analyser les risques en fonction de chaque opération de transport en les regroupant en catégorie type.	Trois types de scenario Stationnement, circulation, transferts (chargement, déchargement)	- Le stationnement d'unités fluviales à quai, aux appontements ou dans les terminaux - La prise en charge d'unités en stationnement sans personnel à bord - La navigation - Les opérations commerciales de chargement ou de déchargement - Le passage d'écluses ou de sas L'accès de personnes à bord	Définir les scénarios possibles en fonction des menaces et des mesures déjà en place, de l'activité et du type de marchandise à protéger	Identifier les marchandises dangereuses pouvant être considérées comme à haut risque (nature et conditionnement), en intégrant les flux, les acteurs. Sur la base de ces indications, mener une analyse des risques pour chaque étape/acteur. Les interactions entre les acteurs sont prises en compte.
MENACE RETENUE				
Vol, détournement	Vol, terrorisme	- Prise d'otage à bord en vue de s'emparer d'une unité fluviale - Abordage d'une unité fluviale (collision) - Sabotage d'une unité fluviale Vol de marchandises dangereuses	dégradations, vols, agressions, sabotages, attentats, prises d'otages, trafics, fraudes, falsifications, remarque : la menace est l'objectif que souhaite atteindre le malveillant. Il y a toujours plusieurs scénarios possibles pour atteindre une menace.	3 niveaux de menace : Faible moyen et fort <u>-Faible :</u> 'Peu menacé - aucun retour d'expériences sur la mise en œuvre de la MD pour des actions terrorisme - mise en œuvre délicate pour des actions terrorisme - Vigipirate <u>-Moyen :</u> 'Menacé - identification d'emploi de la MD dans des conflits et des actes terrorisme au niveau mondial - vols, intrusions connus sur site ou dans l'activité - Vigipirate risque attentat <u>Fort :</u> 'Très menacé - matière recherchée pour mise en œuvre d'acte de terrorisme - conflit social (possibilité d'accès à la MD par des intervenants non maîtrisés), - signalement par les autorités de menaces pour le transport/détention de marchandises dangereuses à HR - Vigipirate Urgence attentat

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE

Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
CRITERES RETENUS POUR L'EVALUATION DES RISQUES				
SENSIBILITE				
<p>Sensibilité de la MD par rapport à la facilité d'approvisionnement, de sa transformation et de son utilisation pour causer des dommages 3 niveaux sont proposés de peu à très sensibles en fonction de ces 3 critères</p>	<p>Sensibilité c'est la probabilité de l'occurrence du risque sûreté par rapport à un Nb de vols observés sur un nb d'année. 4 niveaux : -0 improbable le risque sûreté s'est produit 0 à 1 fois sur les 5 dernières années -1 extrêmement rare le risque sûreté s'est produit 1 fois sur les 3 dernières années -2 Possible le risque sûreté s'est produit 1 fois sur les 12 derniers mois -Occasionnel le risque sûreté s'est produit plus de 1 fois sur les 12 derniers mois</p>	<p>La sensibilité se mesure en termes de répercussions pour l'entreprise 3 niveaux sont retenus : 1 : préjudices pour la confiance des clients 2 : préjudices pour la fonction économique locale concernée (susceptibles de causer des dommages environnementaux et des perturbations économiques au niveau local) 3 : préjudices pour la sécurité publique ou l'environnement (susceptibles de causer des dommages environnementaux majeurs, décès, perturbations économiques majeurs, ...)</p>	<p>sensibilité : perte humaine, matériel, financière subit par l'entreprise en cas d'événement, sûreté.</p> <p>Attractivité : Qualifie l'intérêt que peut présenter, a priori, la cible potentielle pour les auteurs des différentes sortes de menaces. L'attractivité d'un site est représentée par une valeur allant de 0 à 1, 0 étant le moins attractif. =>A définir selon le nombre de destruction humaine, ou matériel</p> <p>Modéré = 0,10 Sérieux = 0,30 Important = 0,50 Catastrophique = 0,70 Désastreux = 0,90</p> <p>Pour tous les scénarios concernant les porteurs, on considère l'attractivité égale à 0,90 pour les 2F, 0.7 pour de la classe 3 GE I et II</p>	<p>3 niveaux de sensibilité: Faible moyen et fort <u>Faible</u> : "- Peu sensibles : Matières ou objets du tableau 1.10.5 du règlement « ADR » qui ne sont pas considérés comme à haut risque pour les transports en colis (mention « b » en colonne « Colis » du tableau 1.10.5) et gaz toxique.</p> <p><u>Moyen</u> : "- Sensibles : Matières ou objets ne répondant pas au classement des rubriques « Peu sensible » ou « très sensible ».</p> <p><u>Fort</u> : "- Très sensibles : Matières ou objets du tableau 1.10.5 présentant un groupe d'emballage I.</p>

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE

Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
VULNERABILITE				

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE

Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
<p>Vulnérabilité des transports par rapport à leur fréquence, aux itinéraires empruntés (sensibilités des zones traversées (urbaine ou isolée), des stationnements, des arrêts, séjour temporaire) Proposition que soit appliquée une pondération qui soit définie en fonction des situations des entreprises sans pour autant en proposer. 3 niveaux sont proposés de peu à très vulnérables en fonction des critères listés ci-dessus.</p>	<p>C'est la faisabilité du vol avec une cotation en fonction de 3 critères : -du nb de personne, -du matériel spécialisé et - la compétence des personnes plus ou moins nécessaires pour voler la MD</p> <p><u>Echelle de cotation à 4 niveaux</u> -0 très difficile : 3 critères sont nécessaires -1 difficile : 2 critères sur 3 sont nécessaires -2 facile : 1 critères sur 3 sont nécessaires -3 : très facile aucun critère n'est nécessaire</p>	<p>Vulnérabilité : 3 niveaux sont retenus :</p> <p>1 : mesures de sûreté en place satisfaisantes (surveillance renforcée, cibles difficiles à atteindre, contrôles fréquents, zones réglementées, etc...) 2 : mesures de sûreté en place minimales (surveillance sporadique, cibles accessibles, zones peu fréquentées) 3 : mesures de sûreté en place insuffisantes (pas de mesure particulière, inefficacité des mesures des niveaux inférieurs)</p>	<p>Vulnérabilité : Une faiblesse liée à une menace et qui peut être exploitée par les auteurs d'actes de malveillance pour atteindre leurs objectifs.</p> <p>Elle caractérise la facilité avec laquelle les auteurs des menaces pourraient atteindre leurs objectifs. Plus une installation est protégée contre une forme de menace, moins elle y est vulnérable. La vulnérabilité se caractérise par rapport à un standard de protection jugé satisfaisant.</p> <p>Vulnérabilité = niveau de protection requis – niveau de protection existant</p>	<p>3 niveaux de vulnérabilité: Faible Moyen et Fort ;</p> <p><u>Faible</u> : Peu vulnérable : - Transport occasionnel sur courte distance. - Chargement ou déchargement sur site protégé. - Proximité d'une unité de gendarmerie / commissariat/ caserne. - MD inconnue par les tiers environnant du site - chargement non identifiable</p> <p><u>Moyen</u> : Vulnérable - Transport fréquent et régulier. - Transport en grande quantité (type citerne). - Arrêt du chargement fréquent. - Trajet dans des zones peu fréquentées ou à l'inverse dans des zones très fréquentées. - Identification aisée du chargement - présence de la MD connue par les tiers, chargement identifiable - captation aisée de la marchandise (manipulable à la main, MD pouvant être mise en œuvre facilement)</p> <p><u>Fort</u> : Très vulnérable : A retenir si les pouvoirs publics le demandent ou lors de circonstance aggravante.</p>

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE

Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
NIVEAU DE RISQUES				

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE

Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
-------------	---	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

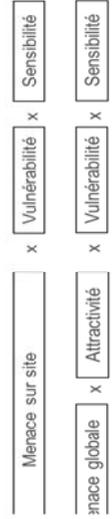
4 Niveaux de risque en fonction du croisement pour chaque scénario envisagé entre la sensibilité de la MD et de la vulnérabilité de l'itinéraire emprunté de faible, moyen élevé et très élevé.

Niveau de risque en fonction du croisement pour chaque scénario envisagé entre Probabilité et faisabilité
 -0 ou 1 risque non significatif
 - 2 risque faible Situation non prioritaire
 -3 ou 4 risque moyen mesures à prendre pour minimiser le risque sûreté
 -5 ou 6 Risque fort plan d'action à mettre en œuvre

L'évaluation des risques intègre les niveaux d'alerte nationaux décrétés par les autorités compétentes (ISPS pour le Maritime et VIGIPIRATE pour les modes terrestres) en fonction des menaces :
 1 : niveau ISPS 1 ou niveau Vigipirate « Vigilance »
 2 : niveau ISPS 2 ou niveau Vigipirate « Sécurité Renforcée »
 3 : niveau ISPS 3 ou niveau Vigipirate « Urgence Attentat »
 La classification des niveaux de risque pour la sûreté est donnée d'après la formule suivante :
Niveau de vulnérabilité x niveau de répercussion (sensibilité) x niveau d'alerte national
 3 niveaux de risque pour la sûreté sont ainsi retenus :

Niveau de risque Faible :
 classification de 1 à 9
Niveau de risque Moyen :
 classification de 10 à 18
Niveau de risque Elevé :
 classification de 19 à 27

Menace La définition du risque, et son niveau à prendre en compte dépendra de la stratégie mise en place par l'entreprise



4 niveaux de risques définis selon la matrice vulnérabilité x sensibilité

- risque faible
- risque moyen
- risque élevé
- risque très élevé

METHODES D'EVALUATION DU RISQUE SURETE

Guide CIFMD	Exemple 1 Transport routier -Expédition de GPL	Exemple 2 Transport fluvial	Exemple 3 Transport routier	Exemple 4 Transport routier
MESURES MISES EN PLACE POUR REDUIRE LES RISQUES				
Fiche de synthèse listant les mesures à mettre en place en fonction des catégories présentant une homogénéité de risques	En fonction du niveau de risque sont déterminés le niveau des mesures à mettre en place pour chaque scénario.	En fonction du niveau de risque sont déterminés le niveau des mesures à mettre en place pour chaque scénario.	En fonction du niveau de risque sont déterminés le niveau des mesures à mettre en place pour chaque scénario.	Mesures mises en place en tenant compte du contexte, des acteurs, des opérations.

MODE ROUTIER

1.1 Evaluation des risques

1.1.1 Exemple de l'évaluation des risques par un organisme professionnel

L'exemple présenté ci-après s'appuie sur la grille d'analyse et d'évaluation des risques proposée par un organisme professionnel couvrant l'expédition des GPL.

Avec :

- Trois types de scénario retenus
 - , Stationnement,
 - , Circulation,
 - , Transferts (chargement, déchargement)
- Avec deux menaces retenues :
 - , Vol,
 - , Terrorisme
- Avec la définition des critères de sensibilité, de vulnérabilité et du niveau de risque suivante :

Sensibilité : c'est la probabilité de l'occurrence du risque sûreté par rapport à un nb de vols observés sur un nb d'année.

4 niveaux

- , 0 - Improbable : le risque sûreté s'est produit 0 à 1 fois sur les 5 dernières années
- , 1 - Extrêmement rare : le risque sûreté s'est produit 1 fois sur les 3 dernières années
- , 2 - Possible : le risque sûreté s'est produit 1 fois sur les 12 derniers mois
- , 3 - Occasionnel : le risque sûreté s'est produit plus de 1 fois sur les 12 derniers mois

Vulnérabilité : c'est la faisabilité du vol avec une cotation en fonction de 3 critères : du nb de personne, du matériel spécialisé et de la compétence des personnes plus ou moins nécessaires pour voler la MD

Echelle de cotation à 4 niveaux

- , 0- Très difficile : 3 critères sont nécessaires
- , 1 – Difficile : 2 critères sur 3 sont nécessaires
- , 2- Facile : 1 critères sur 3 sont nécessaires
- , 3- Très facile : aucun critère n'est nécessaire

Niveau de risque : est en fonction du croisement pour chaque scénario envisagé entre Probabilité et Faisabilité

Echelle de cotation à 4 niveaux

- , 0 ou 1 : risque non significatif
- , 2 : risque faible, situation non prioritaire
- , 3 ou 4 : risque moyen, mesures à prendre pour minimiser le risque sûreté
- , 5 ou 6 : risque fort, plan d'action à mettre en œuvre

	Identification des situations à Risques	Cotation initiale des risques		MESURES de PROTECTION en PLACE		Cotation des risques		Mesures complémentaires visant à réduire le risque			
		Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol		Terrorisme	
Route		Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Mesures	Cotation résultante (0 à 6)	Mesures	Cotation résultante (0 à 6)
IDENTIFICATION DU CLIENT/DESTINATAIRE											
	Passation d'une commande par un client non connu ou par un client dont l'activité ne justifie pas une telle commande	1	1	- Identification de l'activité du client (Industrielle, Distributeur) et de l'usage du produit (REACH, Règlement européen sur les précurseurs d'explosif) - Offre commerciale préalable à une commande client. - Visite préalable du site de déchargement pour les MD à haut risque		1	1	Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.	1
IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR											
	Affrètement d'une société de transport non connue	2	2	- Entreprise de transport référencée - Contractualisation transporteurs avec cahier des charges incluant équipements (téléphone, GPS, etc..) et consignes/instructions de sûreté - Plan et consignes de sûreté du transporteur - Validation de la sous-traitance - Rapports de livraison (date, heure, quantités) - Information des obligations de Sûreté aux intervenants		1	1	Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.	1

	Identification des situations à Risques	Cotation initiale des risques		MESURES de PROTECTION en PLACE		Cotation des risques		Mesures complémentaires visant à réduire le risque			
		Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol		Terrorisme	
Route		Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Mesures	Cotation résultante (0 à 6)	Mesures	Cotation résultante (0 à 6)
RECEPTION DU TRANSPORTEUR SUR SITE CHARGEUR/REMPLISSEUR											
	Intrusion sur le site de chargement/remplissage	3	2	- Mesures de sécurité passives : Clôtures, Eclairage, Accès limité, Poste de garde (portail électrique à distance) - Mesures de sécurité actives : Gestion des alarmes, Gestion des alertes, Dispositions concernant le personnel et consignes de sécurité; Organisation du gardiennage (rondes aléatoires)	- Mesures de sécurité passives : Clôtures, Eclairage, Accès limité, Poste de garde (portail électrique à distance) - Mesures de sécurité actives : Gestion des alarmes, Gestion des alertes, Dispositions concernant le personnel et consignes de sécurité; Organisation du gardiennage (rondes aléatoires), vidéosurveillance	1	1	Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique.	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.	1
	Personne cachée dans le camion. Atteinte aux installations par le conducteur à l'aide de son véhicule. Vol de véhicule sur le site.	2	2	- N° de commande, identification préalable de la société de transport, du tracteur, de la remorque, du conducteur, de l'équipage à bord. - Réservation des plages de chargement - Contrôles en entrée du site : vérification de l'identité du conducteur et membre équipage - Vérification des équipements sécurité et sûreté des véhicules - Contrôle de l'intérieur des bennes vrac solides, de l'intérieur des camions bâchés - Zones de stockage éloignées de celles de chargement. Accès limité restreint aux zones de stockage, - Chargement par personnel habilité, présence effective d'un personnel habilité au chargement, - Contrôle des quantités chargées, pesage - Contrôle de la mise en place des moyens de sécurisation des contenants (1.10.3.2)		1	1	Contrôle intérieur des cabines des véhicules, Téléphone, Smartphone laissés au poste de garde. Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique.	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.	1
CIRCULATION											
	Braquage du chauffeur pendant arrêt de courte durée (ex. feu rouge)	3	2	- Entreprise de transport référencée - Contractualisation transporteurs avec cahier des charges incluant équipements (téléphone, GPS, etc..) et consignes/instructions de sûreté - Plan et consignes de sûreté du transporteur - Verrouillage de la cabine pendant transport - Sécurisation des contenants (citerne, benne, container)		1	1	Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique.	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.	1

	Identification des situations à Risques	Cotation initiale des risques		MESURES de PROTECTION en PLACE		Cotation des risques		Mesures complémentaires visant à réduire le risque			
		Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol		Terrorisme	
Route		Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Vol	Terrorisme	Mesures	Cotation résultante (0 à 6)	Mesures	Cotation résultante (0 à 6)
STATIONNEMENT											
	Stationnement courte durée (panne), stationnement longue durée,	3	2	- Entreprise de transport référencée - Contractualisation transporteurs avec cahier des charges incluant équipements (téléphone, GPS, etc.) et consignes/instructions de sûreté - Plan et consignes de sûreté du transporteur - Verrouillage de la cabine pendant transport - Sécurisation des contenants (citerne, benne, container) - Consignes de stationnement longue durée: Interdiction de stationner sur la voie publique en dehors des parkings surveillés ou clôturés, - Ne pas dételer la remorque sauf en cas d'urgence	1	1	Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique.	1	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.	1
RECEPTION TRANSPORTEUR SUR SITE CLIENT/DESTINATAIRE											
	Intrusion sur le site de déchargement/vidange	3	2	- Mesures de sécurité passives : Clôtures, Eclairage, Accès limité, Poste de garde (portail électrique à distance) - Mesures de sécurité actives : Gestion des alarmes, Gestion des alertes, Dispositions concernant le personnel et consignes de sécurité; Organisation du gardiennage (rondes aléatoires)	- Mesures de sécurité passives : Clôtures, Eclairage, Accès limité, Poste de garde (portail électrique à distance) - Mesures de sécurité actives : Gestion des alarmes, Gestion des alertes, Dispositions concernant le personnel et consignes de sécurité; Organisation du gardiennage (rondes aléatoires), vidéosurveillance	1	1	Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique.	1	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.
	Personne cachée dans le camion. Atteinte aux installations par le conducteur à l'aide de son véhicule. Vol de véhicule sur le site.	2	2	- N° de commande, identification préalable de la société de transport, du tracteur, de la remorque, du conducteur, de l'équipage à bord. - Réservation des plages de déchargement/vidange - Contrôles en entrée du site : vérification de l'identité du conducteur et membre équipage, - Rapport d'arrivage de la marchandise (date, heure, quantités) - Pesage entrée sortie du site - Accès limité restreint aux zones de stockage. - Déchargement par personnel habilité, présence effective d'un personnel habilité au déchargement.		1	1	Contrôle intérieur des cabines des véhicules, Téléphone, Smartphone laissés au poste de garde. Audit et mise à l'épreuve des dispositions de sûreté en place. Suivi du comportement vis-à-vis de la sûreté des personnels travaillant dans la chaîne logistique.	1	1	Dispositions complémentaires définies par les services de l'état et mises en œuvre.

1.1.2 Exemple de fiche récapitulative de l'évaluation des risques et des mesures de prévention associées

En application du § 6.2 « Synthèse des mesures » du guide CIFMD

A – Description

Entreprise : XXXX Site : XXX

Type d'activité : Transports inter usines, affrétés par le fabricant du produit

Marchandises : Liquides inflammables classe 3
Groupe emballage I
Exemple : No ONU 2749 Tétraméthylsilane
Produits "sensibles"

Type de transport : Véhicules – Citernes Usines à usines 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 - Evaluation 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

Evaluation 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.

1.2 Exemples concrets de recommandations pour tous les transports routiers 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 1.10¹, et qui résultent notamment de l'application des sections 1.10.1 et 1.10.2 et en application du tableau figurant au § 4 du guide « RECOMMANDATIONS DE SURETE ET ROLES DES DIFFERENTS INTERVENANTS » du guide CIFMD.

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 des 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, il est possible que 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 doivent 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 information

3 / Alerte

¹ 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

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.

Pour cela il est important de développer une culture sûreté dans l'entreprise.

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 doit 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 est souhaitable d'en conserver les éléments pendant un temps suffisant.

4-2 Équipage

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

Ils doivent, 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 doivent 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 et si la réglementation le permet
- Choisir des itinéraires qui évitent les agglomérations ou respecter les itinéraires définis
- Signaler tout retard, difficulté ou changement de programme

Arrêts - stationnement²

- 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

² Sous réserve des dispositions de l'arrêté ADR et de ses annexes

- 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 lieux de chargement de déchargement, de transit ou de séjour temporaire

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.

1.3 Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises « à haut risque »

Il s'agit de mesures complémentaires à celles listées au 1.2 et en illustration du chapitre 6 « mesures de prévention requises pour les transports de marchandises dangereuses "à haut risque" du guide CIFMD.

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 6 .1 du guide CIFMD: (F – Faible ; M – Moyen ; E – Élevé ; 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 affectation³

- (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

³ Diverses réglementations exigent en supplément une habilitation ou un agrément préfectoral pour pouvoir exercer certaines fonctions

- (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
- vérifier l'identité du correspondant avant transmission 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

- (F) - mettre en place une procédure de signalement interne et 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 véhicule⁴ ou la cargaison
 - confirmer avec précision où et quand l'objet du vol a été vu pour la dernière fois
 - transmettre ces informations aux autorités
 - noter le n° de dossier ouvert par celle-ci
 - informer les assureurs
- donner des informations plus détaillées aux autorités 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
- (E) - élaborer en concertation avec les autorités des procédures spécifiques d'alerte rapide en cas d'agression sur un site ou de détournement d'un véhicule
- échanger avec les autorités pour mettre en place les procédures d'intervention appropriées en cas d'agression ou de détournement sous contrainte

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 référencés avec qui l'on peut avoir des relations suivies et vérifier la qualité des services
- s'adresser de préférence à des transporteurs dont la structure garantit la mise en place et le suivi du plan de sûreté
- (M) - ne retenir que des transporteurs s'engageant à respecter les bonnes pratiques de la profession.

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 transport⁵, par exemple :

- (F) - emploi de personnels dont il aura été vérifié qu'ils disposent bien des documents requis en cours de validité

⁴ Il est souhaitable de disposer d'un dossier descriptif préétabli pour chaque véhicule, de préférence avec photos

⁵ 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

- information de l'expéditeur et éventuellement de l'établissement chargeur et du destinataire en cas de sous-traitance à un autre transporteur

(M)

- obligation de s'assurer que le sous-traitant éventuel respecte des dispositions équivalentes en matière de sûreté- désignation d'un correspondant de défense et de sécurité⁶ (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 sûreté⁷ et leur mise en application

- interdiction de sous-traiter sans l'accord formel de l'expéditeur

3 / Transports

3-1 Equipement⁸ 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 passage⁹ », 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 contrainte¹⁰

- 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 Équipage

⁶ Terme utilisé par Vigipirate, pour ce guide il faut comprendre sûreté à la place de sécurité.

⁷ 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

⁸ 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

⁹ Type "Traqueur" ou similaire

¹⁰ 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

- (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)** - éviter 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 bord¹¹
- escorte
- circulation en convoi

4 / Protection des lieux de chargement, de déchargement, de transit et de séjour temporaire

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.

¹¹ Disposition obligatoire pour certains transports

1.4 Exemple d'une trame de plan de sûreté pour le transport routier de marchandises "à haut risque"

L'exemple de trame de plan de sûreté présenté ci-après est celle d'une entreprise pour le chargement pour le mode routier de gaz inflammables à partir d'un site.

Cette trame reprend les points a) à h) du 1.10.3.2.2.

Cette trame est également utilisable pour le chargement de gaz inflammables à partir d'un site pour le mode ferroviaire.

«

« PLAN DE SURETE »
EN REFERENCE
au
CHAPITRE 1.10.3. - ADR et RID 2017

Site/ concerné:

XXXXX

Rappel : Un Plan de Sûreté doit être détenu dans chaque site

Nota : Les mentions en rouge sont à compléter, supprimer...fonction des opérations réalisées selon les sites.

I - ATTRIBUTION SPECIFIQUE DES RESPONSABILITES EN MATIERE DE SURETE A DES PERSONNELS PRESENTANT LES COMPETENCES ET QUALIFICATIONS ET AYANT L'AUTORITE REQUISE

Les analyses de poste fixe les responsabilités des individus en matière de « Sécurité ».

Les personnes ayant une responsabilité « Sécurité » ont de facto une responsabilité

« Sûreté ».

Les personnes responsables dans site industriel sera le Chef d'établissement et son/ses suppléant(s).

Pour les autres sites, le Responsable Logistique et son/ses suppléant(s) sont les personnes ayant les compétences et l'autorité requises pour tenir cette fonction.

Cette liste est tenue à jour par le responsable de l'établissement - rajouter la liste des personnes responsables avec les attributions correspondantes (penser aux latitudes attribuées pour la communication externe)

II - RELEVÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU DES TYPES DE MARCHANDISES DANGEREUSES CONCERNÉES

Les marchandises sont désignées au tableau du chapitre 1.10.5 comme suit :

Classe : 2
Matières ou objets :
Gaz inflammables
(Code de classification comprenant uniquement la lettre F)

Ce relevé n'a pas la vocation d'un inventaire journalier des quantités de Matières Dangereuses à haut risque sur le site, mais plutôt d'indiquer la nature de ces différentes Matières Dangereuses pour déterminer les types de risque sûreté.

Seules les quantités supérieures à 3000 litres, contenue dans des véhicules-citernes, sont concernées par ce relevé.

III - EVALUATION DES OPERATIONS COURANTES ET DES RISQUES POUR LA SURETE QUI EN RESULTENT

Il s'agit là du point clé pour les marchandises à haut risque. Il est traité au travers d'un modèle de tableau d'évaluation des risques sûreté et de son système de cotation expliqué ci-dessous.

1. TABLEAU D'ÉVALUATION DES RISQUES SÛRETÉ

HORIZONTALEMENT : sont définies les 3 principales situations pour un véhicule-citerne.

- ❖ Stationnement
- ❖ Circulation
- ❖ Transferts (chargement/déchargement)

Ces trois cas sont détaillés en fonction des environnements possibles.

VERTICALEMENT : sont définies pour chaque situation, les cotations des risques sûreté et les mesures de protections en place puis complémentaires si nécessaire.

Les valeurs des cotations portées dans les colonnes du tableau pour chaque situation, sont issues de l'application de la matrice de cotation des risques sûreté présentée ci-après.

Les mesures de protection en place et les complémentaires, seront renseignées en fonction des risques « VOL » et « TERRORISME » (utilisations impropre ou détournée de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger les personnes, les biens ou l'environnement).

- **Colonne "Cotation initiale des risques sûreté"** :

Cette colonne indiquera la cotation des zones à risque en situation initiale, sans prendre en compte les mesures de protection en place. Elle permettra une meilleure lisibilité, en particulier sur le poids respectif des diverses protections déjà en place en terme de coefficient réducteur.

La cotation se fera sur la base des critères suivants :

- Implantation
- Accessibilité
- Fréquentation

- **Colonne "Mesures de protection en place"** :

Elle permettra d'identifier les diverses dispositions déjà en place et qui pourront éventuellement réduire les risques sûreté par rapport à la cotation initiale.

- **Colonne "Cotation des risques sûreté"** :

Elle indiquera les résultats de l'évaluation des risques sûreté avec l'intégration des mesures existantes dans les diverses positions.

En fonction des valeurs obtenues, des mesures complémentaires pourront être appliquées pour ramener la cotation à un niveau inférieur acceptable. Dans ce cas la partie droite des tableaux devront être remplies suivant le même processus. En découlera le plan d'action Sûreté présenté au chapitre « 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 » de ce présent plan.

2. MATRICE D'ÉVALUATION ET COTATION DES RISQUES SÛRETÉ :

La cotation des situations à risque sera obtenue par une matrice d'évaluation selon des critères de **probabilité** et de **faisabilité**.

- ✓ L'axe vertical correspond à l'échelle de probabilité du risque sûreté (graduée de 0 à 3).
- ✓ L'axe horizontal correspond à l'échelle de faisabilité du risque sûreté (graduée de 0 à 3).

La cotation finale, issue de la matrice, sera donc exprimée de 0 à 6.

a) Échelle de probabilité :

La probabilité sera évaluée sur la base d'une périodicité d'occurrence.

Cette échelle est lue de la façon suivante.

- 0 = **Improbable** -> Le risque sûreté s'est produit 0 ou 1 fois sur les 5 dernières années.
- 1 = **Extrêmement rare**-> Le risque sûreté s'est produit 1 fois sur les 3 dernières années.
- 2 = **Possible** ->Le risque sûreté s'est produit 1 fois sur les 12 derniers mois.
- 3 = **Occasionnel** -> Le risque sûreté s'est produit plus de 1 fois sur les 12 derniers mois.

b) Échelle de faisabilité :

La faisabilité sera évaluée par une combinaison des 3 critères suivants :

- ✓ Plus de 1 personne.
- ✓ Compétence nécessaire.
- ✓ Matériel spécialisé nécessaire.

Exemple :

Vol très facile = 1 personne - sans compétence - sans matériel spécialisé (aucun critère nécessaire).
 Vol très difficile = plusieurs personnes - avec la compétence - avec matériel spécialisé (3 critères nécessaires).

Cette échelle est lue de la façon suivante.

- 0 = **Très difficile** -> Les 3 critères sont nécessaires.
- 1 = **Difficile** -> 2 critères sur 3 sont nécessaires.
- 2 = **Facile** -> 1 critère sur 3 est nécessaire.
- 3= **Très facile** -> Aucun critère n'est nécessaire.

PROBABILITE					
	3 <i>Occasionnel</i>	3	4	5	6
	2 <i>Possible</i>	2	3	4	5
	1 <i>Extrêmement rare</i>	1	2	3	4
	0 <i>Improbable</i>	0	1	2	3
		0 <i>Très difficile</i>	1 <i>Difficile</i>	2 <i>Facile</i>	3 <i>Très facile</i>
					FAISABILITE

c) Cotations issues de la matrice :

Les valeurs finales exprimées de 0 à 6 se déclinent en :

0 ou 1	→ Risque non significatif	→ Pas de mesure à prendre
2	→ Risque faible	→ Situation non prioritaire
3 ou 4	→ Risque moyen	→ Mesure(s) à mettre en œuvre pour minimiser le risque sûreté
5 ou 6	→ Risque fort	→ Plan d'actions à mettre en œuvre

IV - ENONCE CLAIR DES MESURES QUI DOIVENT ETRE PRISES POUR REDUIRE LES RISQUES RELEVANT DE LA SURETE COMPTE TENU DES RESPONSABILITES ET FONCTIONS DES INTERVENANTS

Ces mesures complémentaires visant à réduire les risques, sont mentionnées dans le tableau d'évaluation des risques VR.RE/RS.09 N°2

1. Formation :

Les formations relatives aux personnes impliquées dans la chaîne du transport feront apparaître les actions de formation Sûreté.

Pour cela, la formation en application du chapitre 1.3 de l'ADR intitulé « Réglementation Transport : ADR » (formation en ligne) a été modifiée pour y intégrer la formation obligatoire au chapitre 1.10.

2. 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,...)

La politique Standard de Sûreté s'applique et est consultable sur le site Intranet (personnel uniquement)

2.1 Face aux menaces aggravées (ce point est réservé aux sites industriels, les autres sites de gaz non toxiques ne sont pas concernés par le Plan SURETE), différents niveaux d'alerte sont retenus ; la dépendance au plan de sûreté avec le plan Vigipirate justifie de préciser leurs caractéristiques respectives pour faciliter le choix du meilleur niveau d'alerte et les dispositions à appliquer.

Absence de menace -> Niveau M0
 Menace faible -> Niveau M1
 Menace moyenne -> Niveau M2
 Menace forte -> Niveau M3
 Menace très forte -> Niveau M3 +

Pour chaque niveau d'alerte, les mesures appropriées sont énumérées.

Le détail des mesures de mise en alerte doit faire l'objet d'un document spécifique à chaque établissement/secteur d'activité. Ce document tiendra compte de toutes les particularités locales, et prévoira, pour chaque type de mesures, les actions réelles à mener, par exemple :

- **Modification au niveau du gardiennage** : rondes supplémentaires, passage en gardiennage permanent, contact avec les sociétés de gardiennage pour s'assurer des conditions de renforcement (délais, coût ...), utilisation éventuelle de maître-chien
- **Désignation précise des autorités à prévenir** : autorités locales (Police, Gendarmerie, Pompiers, ...), autorités départementales (Préfecture, SID/SIRACEDPC, DREAL, ...), mention des arrangements convenus en ce qui concerne la surveillance extérieure
- **Identification des points sensibles** : rondes supplémentaires (nombre, durée, itinéraires), zones de vigilance particulière dans l'installation, modalités du contrôle des entrées (piétons, véhicules, bagages, colis, courrier, ...)
- **Responsabilités particulières des personnels de la Société** : nature des informations à donner au personnel, sensibilisation à une vigilance accrue, responsabilités particulières à donner à certains membres du personnel (désignation, missions, ...)

Par mesure de confidentialité, la liste des dispositions détaillées ci-après est volontairement limitée.

Elles pourront être complétées par le « propriétaire » de ce Plan.

NIVEAUX DE MENACES	MESURES DE PROTECTION
Absence de menace ->	<ul style="list-style-type: none"> • Actualiser les plans et procédures de sûreté • Contrôler la disponibilité des moyens de

NIVEAUX DE MENACES	MESURES DE PROTECTION
<p style="text-align: center;">Niveau M0</p> <p>C'est le niveau minimum de protection qui s'applique, sauf exigences contraires, dès que le plan Vigipirate est ramené au niveau de la posture permanente de sécurité.</p> <p>Situation nationale et internationale sans élément particulier ni renseignement laissant présumer une menace contre les activités et les biens de l'industrie pétrolière. La vigilance et la formation « sûreté » doivent être entretenues.</p>	<p>protection (état des clôtures, portails, portillons, contrôle d'accès, vidéosurveillance, lutte contre l'incendie, éclairage de secours, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les diverses consignes de protection sont à jour (registres, affiches, adresses, N° de téléphone...) et connues tant par le personnel que par le service de gardiennage/sûreté • Vérifier régulièrement les procédures et moyens de communications d'urgence • Identifier les correspondants permanents de police ou de gendarmerie et le cas échéant, les responsables des installations voisines (connaissance des personnes, téléphones, etc.) • Définir les zones sensibles dans les établissements • Actualiser les procédures d'intervention en cas de suspicion ou d'acte malveillant • S'assurer que le contrôle de l'accès à l'installation et/ou immeuble des personnes et des véhicules est bien réglementé • Rappeler au personnel et aux intervenants externes les procédures et mesures permanentes de sûreté.
<p style="text-align: center;">Menace faible -> Niveau M1</p> <p>La mise en alerte de niveau M1 est une situation de veille. Elle s'applique, sauf exigences contraires, dès que le plan Vigipirate est déclenché au niveau Jaune.</p> <p>Une menace existe mais elle ne vise pas particulièrement les compagnies industrielles/commerciales ou leurs installations.</p> <p>Criminalité sans conséquence sur nos activités. Quelques risques locaux et occasionnels de manifestations, d'activisme ou de terrorisme. L'infrastructure de sécurité nationale est de bonne qualité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des mesures de protection et de surveillance à l'entrée des établissements • Sensibiliser le personnel à la vigilance envers ce qui peut sembler anormal (colis suspect, personne non identifiée circulant dans l'enceinte de l'installation et/ou de l'immeuble, allées et venues inhabituelles autour de l'installation et/ou de l'immeuble, etc.) • Limiter la circulation des personnes et accompagner les visiteurs ayant accès aux zones sensibles • Vérifier, au moins mensuellement, la disponibilité et le fonctionnement des dispositifs de sécurité/sûreté (communications, signalétique, systèmes d'alerte, d'alarme, fermetures, etc.) • Contrôler les habilitations ou autorisations d'accès • Renforcer les contrôles sur les personnels extérieurs amenés à pénétrer sur les sites • Vérifier, dans le respect de la législation en vigueur, le contenu des véhicules pénétrant sur les sites • Mettre en place des systèmes ralentisseurs à l'entrée des installations • Mettre en service les systèmes
<p style="text-align: center;">Menace moyenne -> Niveau M2</p> <p>La mise en alerte de niveau M2 est une situation de vigilance. Elle s'applique, sauf exigences contraires, dès que le plan Vigipirate est déclenché au niveau Orange.</p> <p>Il existe une menace notamment vers les entreprises ou leurs installations industrielles. Criminalité importante, plutôt violente, avec l'utilisation occasionnelle d'armes. Le crime</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Surveiller les accès • Faire effectuer des rondes en dehors des heures ouvrées (nuit / week-end) • Demander aux entreprises intervenantes ou de prestations externes de ne pas envoyer sur le site de « nouveaux engagés » sans un contrôle rigoureux • Porter une attention particulière à tout véhicule non identifié qui reste sur le site ou sa proximité

NIVEAUX DE MENACES	MESURES DE PROTECTION
<p>organisé peut affecter nos activités. Occasionnellement, désordre civil avec grèves et manifestations, et parfois recours à la violence. Aucune partie du territoire n'est à l'abri de l'activisme et/ou activités de groupes terroristes. Efficacité limitée des services de sécurité de l'Etat.</p> <p>Nécessite une sensibilisation et une vigilance constantes avec mise en oeuvre de mesures de protection adaptées contre les biens et les personnels particulièrement menacés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Suspendre les manifestations « portes ouvertes » et les visites de courtoisie • Mettre en place une zone de réception des petits colis à l'extérieur de l'établissement • Accompagner tout véhicule de livraison amené à pénétrer sur le site • Si possible, demander des rondes de police / gendarmerie • Si possible, maintenir un éclairage permanent la nuit • Prendre des mesures de protection concernant les poubelles situées à proximité du site
<p>Menace forte -> Niveau M3</p> <p>La mise en alerte de niveau M3 est une situation de vigilance renforcée. Elle s'applique, sauf exigences contraires, dès que le plan Vigipirate est déclenché au niveau Rouge. Il existe une menace très importante visant une ou plusieurs installations industrielles/commerciales ou visant une entreprise particulière. Criminalité à un niveau très élevé. Le crime organisé couvre la majorité du territoire. Violences avec armes d'usage courant. Nombreuses manifestations et désordres civils pouvant dégénérer en émeutes, voire guérilla/terrorisme urbains ou guerre civile. L'infrastructure de sécurité nationale est de mauvaise qualité. L'instabilité est à un point tel que les autorités manquent d'efficacité dans le maintien de l'ordre public. Les sociétés et leurs personnels doivent prendre eux-mêmes des précautions et appliquer des mesures de protection les plus rigoureuses.</p>	<p>Activer les cellules de crise par secteur d'activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en oeuvre des dispositions de protection des dirigeants • Faire des rondes dans les parkings, notamment les parkings sous immeuble. Y interdire les véhicules de visiteurs • Interdire le garage des véhicules de loueurs dans les parkings sous immeuble • Interdire le garage des véhicules du personnel en dehors des heures de bureau • S'assurer auprès des autorités appropriées du dispositif prévu pour la protection interne & externe du site
<p>Menace très forte -> Niveau M3+</p> <p>La mise en alerte de niveau M3+ est une situation exceptionnelle, au prix de mesures très contraignantes pour prévenir le risque d'attentat(s) majeur(s) pouvant être simultanés. Ce niveau d'alerte ne s'applique que si le plan Vigipirate est déclenché au niveau Ecarlate.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interdire l'accès aux visiteurs • Evacuer les bâtiments en cas de menace sur les installations • Limiter l'activité au strict nécessaire à la conduite des opérations commerciales et industrielles • Face à un risque identifié, mettre le personnel en sûreté (évacuation, confinement avec arrêt des ventilations, etc.)

2.2 Le recrutement et l'affectation d'employés à certains postes se feront sur la base de personnels connus dans l'entreprise, qui ont bénéficié de formations et de périodes d'accompagnement qui assurent un niveau requis de professionnalisme et d'implication dans l'entreprise.

2.3 Pratiques d'exploitation (par exemple choix et utilisation des itinéraires lorsqu'ils sont déjà connus, accès aux marchandises dangereuses en séjour temporaire, proximité d'ouvrages d'infrastructure vulnérables, etc.)

Les pratiques d'exploitation mentionnées dans ce point résulteront de l'évaluation des risques et des mesures qui seront mises en place dans le tableau d'évaluation VR.RE/RS.09 n°2.

Les tournées des véhicules-citernes de livraison en clientèle ne sont généralement pas figées ni répétitives d'un jour sur l'autre. Ceci est un facteur de diminution du risque sûreté.

Dans la mesure du possible les grands axes de circulation seront privilégiés dans l'établissement des tournées, pour l'approche initiale des points de livraisons.

Les rotations des véhicules-citernes qui assurent le ravitaillement des dépôts sont elles en général plus répétitives, même si elles ne sont pas réalisées systématiquement à jours fixes, et avec des itinéraires figés. Dans ce cas, le donneur d'ordres pourra vérifier les risques sûreté des tournées.

V - PROCEDURES EFFICACES ET ACTUALISEES POUR SIGNALER LES MENACES, VIOLATIONS DE LA SURETE OU INCIDENTS CONNEXES ET Y FAIRE FACE

Tous les incidents relatifs à la sûreté, y compris les infractions et les irrégularités, doivent être signalés, analysés et répertoriés.

Les objectifs de ce processus sont :

- Signaler tout incident et communiquer toutes les informations nécessaires.
- Collecter les renseignements sur le type, la nature, la cause et l'impact de l'incident.
- Déterminer si l'incident peut se reproduire. Prendre les mesures correctives adéquates ainsi que celles consistant à empêcher son apparition en d'autres lieux.
- Conserver une trace écrite de l'incident et des mesures de traitement mises en œuvre afin de répondre le cas échéant aux demandes formulées ultérieurement (preuves légales, actions pénales ou judiciaires, demandes des autorités, litiges, etc.).

Les incidents mineurs doivent être signalés, analysés et enregistrés localement, au niveau de l'établissement.

Les incidents plus graves doivent être communiqués rapidement au Responsable de l'activité et au point focal HSSE; cela sera le cas notamment s'il y a des victimes. Il en est de même pour tous les événements qui peuvent affecter la réputation ou attirer l'attention des médias.

Il sera décidé des incidents qui doivent être signalés aux services gouvernementaux compétents (Police, Gendarmerie, etc.).

Au quotidien, La Fiche de Prévention Sécurité est le document qui permet de remonter les informations sûretés. Par conséquent, cette fiche sera adaptée.

Ces fiches sont enregistrées afin d'en assurer le suivi. Le système GIRS paraît le mieux adapté. Pour les mandataires les événements sont enregistrés dans le fichier des incidents du service DIG/A5

PROCEDURE D'ALERTE

Alerte générale

A partir de l'évaluation globale des menaces ou suite au déclenchement ou à l'évolution du niveau du plan Vigipirate, et sur proposition du Coordinateur Sûreté¹ la mise en alerte ainsi que et le niveau d'alerte M1, M2 ou M3 sera décidée.

Le Coordinateur Sûreté transmet le message suivant portant les mentions Urgent/Confidentiel aux responsables de sites industriels et secteurs d'activité.

URGENT

Mise en alerte de niveau [M1, M2 ou M3] à compter du [date] à [heure] - Prière de mettre en oeuvre l'ensemble des dispositions définies (ou le cas échéant, lister les mesures spécifiques à mettre en oeuvre)

Chaque destinataire est responsable de la retransmission de ce message aux échelons inférieurs qui lui sont rattachés.

Alerte locale

A partir d'une évaluation locale des menaces ou sur demande des autorités départementales ou régionales, la Direction d'un site industriel ou d'un centre d'activité peut décider localement d'une mise en alerte. Cette mise en alerte doit être signifiée au Coordinateur Sûreté par le même message que celui de la mise en alerte générale.

URGENT

Sur décision de [nom du responsable habilité], mise en alerte de niveau [M1, M2 ou M3] sur l'établissement de [préciser le nom de l'établissement] à compter du [date] à [heure] - L'ensemble des dispositions du niveau Mx [ou les dispositions suivantes : lister celles-ci] ont été mises en oeuvre

Fin d'alerte

La fin d'alerte est matérialisée par un message aux mêmes destinataires que lors du déclenchement du plan selon les termes ci-dessous

URGENT

Fin d'alerte de niveau [M1, M2 ou M3] et retour au niveau M0, à compter du [date] à [heure] - Prière d'accuser réception.

¹ Le coordinateur/responsable Sûreté est le responsable Sécurité

Pour signaler les menaces, un n° Vert, 24h/24 est en place.

24h/24 : Contacter le Responsable Sûreté
ou via le N° Vert 0800.xx.xx.xx

VI - PROCEDURE D'EVALUATION ET DE MISE A L'EPREUVE DES PLANS DE SURETE ET PROCEDURES D'EXAMEN ET D'ACTUALISATION PERIODIQUES DES PLANS

L'adéquation des mesures de sûreté aux risques identifiés est périodiquement examinée.

et

La revue globale du processus (évaluation des risques et contrôle de l'adéquation des mesures de protection) est réalisée au minimum 1 fois par an à partir du tableau d'évaluation.

AUDITS SURETE :

❖ Audits internes

Des audits dit « SRA » sont en place. Un planning d'audit est établi chaque année. Ils visent essentiellement les sites industriels (centres, siège mandat/filiale et dépôts).

Cet audit a pour objectif de permettre à la personne en charge de la sûreté, de vérifier à quel niveau les principes généraux de sûreté sont appliqués.

Lors de l'établissement de la revue du système de gestion de la sûreté, il convient de mettre un accent particulier sur les établissements d'importance vitale pour le fonctionnement de l'entreprise.

Il s'agit le plus souvent de sites industriels pour lesquels des dommages importants ou leur perte totale aurait un impact majeur qui ne pourrait être surmonté dans le moyen terme.

Cet audit interne est réalisé tous les 5 ans.

- ❖ Des audits des gardiens seront réalisés régulièrement.
- ❖ Des audits DRIRE

EXERCICES :

Lors des exercices POI ou PPI un scénario surtê peut être prévu, sous la responsabilité du chef d'établissement. Il pourra porter sur :

- ❖ Le contrôle des accès => tentative d'intrusion sur le site d'une personne étrangère pendant ou en dehors des heures ouvrées
- ❖ Vérification des clôtures
- ❖

Le chef d'établissement doit veiller à la crédibilité des cas envisagés.

VII - LES MESURES EN VUE D'ASSURER QUE LA DISTRIBUTION DE L'INFORMATION CONCERNANT LES OPERATIONS DE TRANSPORT CONTENUES DANS LE PLAN DE SURETE EST LIMITEE A CEUX QUI ONT BESOIN DE L'AVOIR. CES MESURES NE DOIVENT PAS FAIRE OBSTACLE CEPENDANT A LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS PRESCRITES PAR AILLEURS DANS L'ADR

Les donneurs d'ordres doivent s'assurer que les ordres de transport sont envoyés aux endroits appropriés et que les locaux sont dans des sites dont les accès sont contrôlés.

Pour la transmission d'informations sensibles, les donneurs d'ordres disposeront au cas de nécessité de moyens sécurisés et s'assureront que les informations sont correctement transmises et aux personnes concernées.

Deux listes doivent être tenues à jour par le responsable de ce présent plan:

- 1 - liste des personnes, avec les n° téléphone et fax, à contacter en cas de risque sûreté (interne, pouvoirs publics, prestataires,...)**
- 2 - liste des correspondants pour les échanges/transmissions des informations relatives aux transports (tournées,...) - exclusivement à tenir à jour pour les centres de dispatching -**

2 MODE FERROVIAIRE

2.1 Evaluation des risques

Pas d'exemple

2.2 Dispositions recommandées pour tous les transports ferroviaires de marchandises dangereuses

Pas d'exemple

2.3 Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises "à haut risque"

Pas d'exemple

2.4 Exemple d'une trame de plan de sûreté pour le transport ferroviaire de marchandises "à haut risque"

La trame de plan de sûreté présentée au 1.4 pour le mode routier est également utilisable pour le chargement de gaz inflammables à partir d'un site pour le mode ferroviaire.

3 MODE FLUVIAL

3.1 Evaluation des risques

L'illustration de l'évaluation des risques présentée ci-après s'appuie sur la grille d'analyse et d'évaluation des risques proposée d'une entreprise de transport fluvial de marchandises dangereuses.

Les critères utilisés pour l'évaluation des risques pour la sûreté sont la vulnérabilité, les répercussions potentielles ainsi que les niveaux d'alerte nationaux décrétés par les autorités compétentes (Niveau ISPS pour le Maritime ou niveau VIGIPIRATE pour les modes terrestres) :

Pour la vulnérabilité, 3 niveaux sont retenus :

- 1 : mesures de sûreté en place satisfaisantes (surveillance renforcée, cibles difficiles à atteindre, contrôles fréquents, zones réglementées, etc...)
- 2 : mesures de sûreté en place minimales (surveillance sporadique, cibles accessibles, zones peu fréquentées)
- 3 : mesures de sûreté en place insuffisantes (pas de mesure particulière, inefficacité des mesures des niveaux inférieurs)

Pour les répercussions, 3 niveaux sont retenus :

- 1 : préjudices pour la confiance des clients
- 2 : préjudices pour la fonction économique locale concernée (susceptibles de causer des dommages environnementaux et des perturbations économiques au niveau local)
- 3 : préjudices pour la sécurité publique ou l'environnement (susceptibles de causer des dommages environnementaux majeurs, décès, perturbations économiques majeurs, ...)

Pour les niveaux d'alerte nationaux :

- 1 : « Niveau ISPS 1 » ou « VIGIPIRATE : Vigilance »
- 2 : « Niveau ISPS 2 » ou « VIGIPIRATE : Sécurité Renforcée »
- 3 : « Niveau ISPS 3 » ou « VIGIPIRATE » : Urgence Attentat »

La classification des niveaux de risque pour la sûreté est donnée d'après la formule suivante :

Le risque Sûreté est défini comme la combinaison des trois facteurs :

Niveau de vulnérabilité x niveau de répercussion x niveau d'alerte national

Ainsi, 3 niveaux de risque pour la sûreté sont retenus selon le poids de la combinaison :

1 à 9	= Niveau de risque Faible
10 à 18	= Niveau de risque Moyen
19 à 27	= Niveau de risque Elevé

La grille d'analyse et d'évaluation des risques présentée* ci-après est renseignée pour chaque opération pouvant présenter, en fonction d'une menace donnée, un risque pour la Sûreté lors d'un transport fluvial de matière dangereuse.

* Les données présentées dans la grille d'analyse sont fictives et ne sont données qu'à titre pédagogiques afin d'illustrer la méthode utilisée. Elles ne reflètent aucunement des situations de risque établies

EVALUATION DES RISQUES POUR LA SURETE

OPERATIONS	SCENARI DE MENACES				VULNERABILITE	REPERCUSSIONS	NIVEAUX DE RISQUE		
	Prise d'otage à bord en vue de s'emparer d'une unité fluviale	Abordage d'une unité fluviale	Sabotage d'une unité fluviale	Vol de marchandises dangereux à bord			N = V x R x n		
							ISPS 1 ou Vigilance	ISPS 2 ou Vigilance : Sécurité Renforcée	ISPS 3 ou Vigilance : Urgence Absent
				V	R	n=1	n=2	n=3	
Stationnement d'une unité fluviale au quai de la compagnie en présence de personnel à bord	X				2	3	6	12	18
		X			1	2	2	4	6
			X		3	2	6	12	18
				X	3	3	9	18	27
Stationnement d'une unité fluviale au quai de la compagnie en absence de personnel à bord		X			1	2	2	4	6
			X		3	1	3	6	9
				X	2	3	6	12	18
Stationnement d'une unité fluviale sur un terminal figurant sur la liste des installations portuaires soumises au Code ISPS		X			3	2	6	12	18
Stationnement d'une unité fluviale sur un terminal ne figurant pas sur la liste des installations portuaires soumises au Code ISPS	X				3	3	9	18	27
		X			3	2	6	12	18
			X		1	2	2	4	6
				X	2	2	4	8	12
Prise en charge d'une unité fluviale en stationnement sans personnel à bord	X				3	3	9	18	27
.....									

VULNERABILITE

- 1 Mesures de sûreté satisfaisantes (surveillance renforcée, cibles difficiles à endommager, contrôles fréquents)
- 2 Mesures de sûreté minimales (surveillances sporadiques, cibles accessibles)
- 3 Absence de mesures ou inefficacité des mesures en place

REPERCUSSIONS

- 1 Préjudiciable pour la confiance des clients
- 2 Préjudiciable pour la fonction économique locale (susceptibles de causer des dommages environnementaux, perturbations économiques locales)
- 3 Préjudiciable pour la sécurité publique ou l'environnement (susceptible de causer des dommages importants, décès, impacts environnementaux majeurs)

NIVEAUX DE RISQUE POUR LA SURETE

1 à 6	Faible
10 à 18	Moyen
18 à 27	Élevé

3.2 Dispositions recommandées pour tous les transports fluviaux de marchandises dangereuses

En complément des dispositions réglementaires fixés par le règlement ADN et l'arrêté TMD (formation, stationnement, ...), les dispositions suivantes peuvent être appliquées à des fins de prévention des risques en matière de sûreté :

- Il est recommandé aux équipages et particulièrement aux conducteurs de maintenir une vigilance accrue à bord et de rester attentif à l'environnement de travail de proximité pendant toutes les phases de transport
- Il est recommandé d'enregistrer systématiquement sur un registre ou sur le journal de bord les identités et les heures d'embarquement et de débarquement des personnes (inspecteurs, techniciens, autorités, chargeurs, visiteurs).
- Il est recommandé de refuser systématiquement l'accès à bord aux personnes inconnues et étrangères à l'entreprise en l'absence de confirmation préalablement obtenue et vérifiée.
- En stationnement, il est recommandé de pas laisser les moyens d'accès à bord (coupées, planchons, passerelles) sans surveillance et de récupérer à bord ou de remettre à terre, ces moyens d'accès si les motifs de service ne nécessitent plus leur présence nécessaire
- Il est recommandé de ne pas toucher un objet ou un colis suspect découvert à bord
- La détention d'armes de quelque catégorie que ce soit est interdite à bord
- En dehors des échanges nécessaires à l'exploitation du transport et des obligations d'annonce prévues par les autorités de régulation du trafic, il est recommandé de ne pas communiquer, quel que soit le moyen utilisé (VHF, courriel, téléphone, ...) sur la nature des marchandises transportées et le détail des opérations de transport en cours
- Il est recommandé de ne jamais communiquer sur les réseaux sociaux au sujet des opérations sans accord préalable de l'entreprise
- Il est recommandé de signaler à l'entreprise les prises de vue (photos, caméras) suspectes, insistantes ou répétées réalisées par des tiers et susceptibles de nuire aux intérêts de l'entreprise.
- Il est recommandé de verrouiller à clé l'ensemble des accès possibles à bord (salle machines, locaux de vie, timonerie) avant que les membres d'équipage quittent une unité fluviale
- Il est recommandé de contrôler et d'assurer un amarrage efficace avant que les membres d'équipage quittent une unité fluviale
- Il est recommandé de stationner dans des zones suffisamment éclairées. Dans la négative, il est recommandé de maintenir un éclairage adéquat des zones d'accès à l'unité fluviales avec les moyens du bord
- Il est recommandé de verrouiller les points de remplissage d'eau douce, d'huile et de carburant des unités fluviales.

- En bateau-citerne, il est recommandé de sceller tous les orifices des citernes à cargaison (dômes, prise d'échantillon) et vannes de purge par des moyens souples amovibles
- Il est recommandé à l'équipage de relire régulièrement les procédures d'urgence relatives aux menaces potentielles fournies par l'entreprise
- Il est recommandé à l'équipage de s'entraîner périodiquement sur des scénarii de menaces potentielles afin de tester et d'intégrer efficacement les procédures d'urgence
- Il est recommandé de ne pas brancher des appareils électroniques personnels sur les appareils du bord et plus particulièrement ceux liés à la navigation et ceux hébergeant des logiciels liés à l'exploitation des bateaux afin d'éviter les contaminations ou la corruption des systèmes d'exploitation
- Il est recommandé de pas ouvrir de messages électroniques suspects ainsi que leurs pièces jointes (objets du message incohérents, expéditeur ou adresse inconnue ou non reconnaissable, publicités, messages avec fautes orthographiques flagrantes). Il est recommandé de supprimer ces messages des boîtes de réception de la messagerie.
- Il est recommandé aux équipages de se tenir en permanence informé de l'actualité et de suivre toutes recommandations prononcées par les autorités compétentes ou les autorités de régulation du trafic

3.3 Exemples de mesures complémentaires pertinentes susceptibles d'être appliquées aux transports de marchandises "à haut risque"

- Lors de la prise en charge d'une unité en stationnement :
 - Organiser une ronde sur le pont, dans les locaux de vie et en salle machine afin de vérifier la présence éventuelle d'objets suspects, d'intrus ou de dégradations sur les installations. Signaler dans tous les cas toute anomalie aux autorités compétentes et à la hiérarchie

- En navigation :
 - Maintenir une vigilance renforcée sur toute la voie d'eau et aux abords et notamment à l'approche des agglomérations et des ouvrages d'art.
 - Signaler aux autorités tout comportement anormal d'usagers de la voie d'eau ou tout comportement inhabituel d'individus susceptibles de menacer depuis la terre, sous quelque que forme que ce soit, le transport en cours.

- Au passage des ouvrages d'art :
 - Porter une vigilance accrue au passage des ponts (chute d'objets, accès) ou des écluses et notamment aux voies d'accès possibles depuis la terre
 - Signaler aux autorités compétentes tout comportement inhabituel d'individus susceptibles de menacer depuis la terre, sous quelque que forme que ce soit, le transport en cours.

- Communication externe :
 - En dehors des autorités de régulation du trafic dûment identifiées et des autorités de contrôles compétentes susceptibles de questionner sur la nature des marchandises transportées, il est strictement interdit de communiquer, sous quelque forme que ce soit, la nature et les quantités de marchandises transportées à bord sans l'aval préalable de la hiérarchie

3.4 Exemple d'une trame de plan de sûreté pour le transport fluvial de marchandises "à haut risque"

L'exemple de trame de plan de sûreté présenté ci-après est celle d'une entreprise de transport fluvial de marchandises dangereuses à haut risque.

Cette trame reprend les points a) à h) du 1.10.3.2.2.

PLAN DE SURETE ADN

1. Objet, domaine d'application et finalité du document	2
2. Responsabilité en matière de sûreté	2
2.1 Le Management	2
2.2 Le personnel navigant	2
3. Identification des marchandises concernées par ces mesures	3
4. Evaluation des risques pour la sûreté liés à l'activité de transport	3
4.1 Méthodologie	4
4.2 Résultat de l'évaluation	4
5. Mesures de sûreté en vue de la réduction des risques évalués	5
5.1 Mesures générales	5
5.1.1 Communication	5
5.1.2 Formation	5
5.2 Mesures liées aux opérations de transports	5
6. Evaluation et actualisation du Plan de Sûreté	5
7. Confidentialité et non divulgation des informations contenues dans ce plan	6