

Police des ports maritimes et transport de marchandises dangereuses

nt
ement durable
ts et mer



SOMMAIRE

- 1 - Organisation des ports maritimes
- 2 - La police portuaire
- 3 - Interactions entre réglementation portuaire et EDD

1. Organisation des ports maritimes

nt
ement durable
ts et mer



1 – Généralités

- Organisation : Art. L. 5311-1 à Art. L. 5314-11 du Code des Transports ;
- 4 grands types :
 - ✓ Les grands ports maritimes (**GPM**) relevant de l'État ;
 - ✓ Les **ports maritimes autonomes** relevant de l'État ;
 - ✓ Les **ports maritimes non autonomes** relevant de l'État (départements et collectivités d'outre-mer) ;
 - ✓ Les **ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements** ;
- S'y ajoutent les régimes particuliers pour : Port-Cros, Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna et les TAAF

1 – LES GPM

- **Établissements publics** de l'État créés en 2008
- Au nombre de **7** :
 - **Marseille** - Trafic 2010 : 86 Mt (-11% / 2007)
 - **Le Havre** - Trafic 2010 : 70,2 Mt (- 24% / 2007)
 - **Dunkerque** - Trafic 2010 : 41,7 Mt (- 30% / 2007)
 - **Nantes Saint-Nazaire** - Trafic 2010 : 31,1 Mt (- 9% / 2007)
 - **Rouen** - Trafic 2010 : 26,7 Mt (+ 20% / 2007 - Céréales)
 - **Bordeaux** - Trafic 2010 : 8, 7 Mt (+ 5% / 2007)
 - **La Rochelle** - Trafic 2010 : 8,4 Mt (+ 11% / 2007 - Céréales)

Pour info :

- Anvers (178 Mt), Rotterdam (430 Mt), Hambourg (121 Mt), Gênes (50 Mt)
- Trafic total des GPM en 2010 : 272,9 Mt (70% à l'import – 76% du trafic global tous ports confondus) (En 2009 : 53% des échanges avec l'Europe, 24% avec l'Afrique, 11% avec l'Asie et 11% avec l'Amérique)

1 – LES GPM

- Suite à la réforme portuaire de 2008, **missions** recentrées sur :
 - les missions régaliennes (police portuaire, sûreté) ;
 - les infrastructures et ouvrages d'accès et leur entretien ;
 - l'aménagement du domaine portuaire ;

Les outillages (grues et portiques) ont été transférés aux opérateurs privés lors de la réforme et les terminaux sont désormais exploités, sauf cas particuliers, par les opérateurs privés dans le cadre de conventions de terminal conclues avec les ports.

- Évolution de la gouvernance avec **une organisation** :
 - dirigée par un **directoire** ;
 - **sous le contrôle d'un conseil de surveillance** (représentants de l'État, des collectivités territoriales, du personnel du GPM et de personnalités qualifiées) qui définit **le plan stratégique** ;
 - après consultation du **conseil de développement** (représentants des milieux professionnels, sociaux et associatifs et collectivités territoriales).

1 – LES PORTS AUTONOMES

- **Établissements publics** de l'État
- Un seul port autonome :

Le port de la Guadeloupe (Trafic 2010 : 3,2 Mt)

- Assure les missions régaliennes ainsi que l'aménagement et l'exploitation du port ;
- Administré par un conseil d'administration assisté d'un directeur ;
- Concerné par le projet de loi portant réforme des ports de l'outre-mer (pour 2012-2013) : création d'un GPM avec conservation de la propriété des outillages que le GPM pourra faire évoluer en fonction de la situation locale (présence ou non de plusieurs entreprises de manutention...) ;

1 – Les ports non autonomes relevant de l'État

- Situés dans les départements et collectivités d'outre-mer
- **3 ports d'intérêt national :**
 - **Dégrad-des Cannes** (Trafic 2010 : 0,6 Mt) ;
 - **Fort-de-France** (Trafic 2010 : 3,2 Mt) ;
 - **Port Réunion** (Trafic 2010 : 4,3 Mt - 3ème port à conteneurs après LH et Ma) ;
- Gestion assurée par représentant de l'État, le conseil portuaire est consulté sur les dossiers d'aménagement et d'exploitation du port ;
- Ports concédés aux Chambres de commerce et d'industrie (auxquelles est confiée la totalité de l'outillage public) sauf le site de Kourou dont l'exploitation est confiée au Centre Spatial Guyanais ;
- Concernés par le projet de loi portant réforme des ports de l'outre-mer (pour 2012-2013) : création de GPM avec reprise de la propriété des outillages que le GPM pourra faire évoluer en fonction de la situation locale (présence ou non de plusieurs entreprises de manutention...) ;
- Cas particulier des **2 ports de Saint-Pierre-et-Miquelon**, exploités en régie par l'État et qui ne sont pas concernés par la réforme des ports d'outre-mer.

1 – PORTS MARITIMES DE COMMERCE RELEVANT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS

- **Suite aux lois de décentralisation de 1983 et de 2004**, transfert aux collectivités territoriales et à leurs groupements de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des autres ports ;
- 30 ports concernés avec trafic de MD :
 - **Calais** (Trafic 2010 : 37,8 Mt – 51 % du trafic global de marchandises pour les ports décentralisés)
 - **Bayonne** (Trafic 2010 : 4,2 Mt)
 - **Caen-Ouistreham** (Trafic 2010 : 3,8 Mt)
 - **Sète, Bastia, ...**
- Les ports maritimes de commerce décentralisés :
 - sont créés, aménagés et exploités par la région, ou ;
 - possibilité de transférer un port de pêche à une commune, communauté de communes, communautés urbaines ou communautés d'agglomération.

Cas particulier des ports de commerce de la Corse : Art. L. 4424-22 du Code général des collectivités territoriales.

2- La police portuaire

nt
ement durable
ts et mer



2- Généralités et compétences de l'État

- Outre le pouvoir de police général du maire (art. L. 2212-2 CGCT) s'appliquent **dans les limites administratives des ports**, différentes polices spéciales (police ICPE, police des douanes, polices des pêches maritimes, ...) **dont la police des ports maritimes** ;
- La police des ports maritimes est définies **aux articles L. 5331-1 à L. 5338-1 du Code des Transports** (voir également Code des ports maritimes) ;
- Compétences de l'État :
 - « L'État **fixe les règles** relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires. Les règlements généraux de police [...] sont établis par voie réglementaire. » (Art. L. 5331-2) ;
voir **décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 modifié portant règlement général de police**
 - L'État détermine les mesures de sûreté portuaire, les conditions d'accueil des navires en difficulté et est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime ;

2 – Cas particulier du transport et de la manutention des marchandises dangereuses

- **Art. L. 5331-2 du Code des transports :**

« **L'état fixe** les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses. Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses est établi par arrêté de l'autorité administrative. »

- Précisé par **Art. R. 302-1 du Code des ports maritimes** (partie réglementaire en cours de codification) :

« Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes est établi par arrêté du ministre chargé des ports maritimes, après consultation de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses. »

- **Arrêté du 18 juillet 2000 modifié (dit « arrêté RPM »)** réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes auquel est annexé le :

REGLEMENT POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES

=

RPM

(version consolidée disponible sur Internet)

2 – Compétences de l'AP et l'AIPPP

- Localement : **2 autorités exercent la police**
- **L'Autorité Portuaire (AP) exerce :**
 - la police de l'exploitation du port (attribution des postes à quai et occupation des terre-pleins) ;
 - la police de la conservation du domaine public portuaire.
- **L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP) exerce :**
 - la police du plan d'eau (organisation des entrées et sorties du port ainsi que des mouvements des navires à l'intérieur du port)) ;
 - **la police des marchandises dangereuses.**

2 - Qui est qui ?

- Grands Ports Maritimes

AP = AIPPP = Président du directoire

- Ports autonomes

AP = AIPPP = Directeur du port autonome

- Ports non autonomes relevant de l'État

AP = AIPPP = Autorité administrative = Préfet de département

- Ports maritimes décentralisés de commerce ou accueillant des MD et figurant sur la liste de l'arrêté du 27 octobre 2006

AP = Exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent

AIPPP = Autorité administrative = Préfet de département

- Autres ports maritimes décentralisés

**AP = AIPPP = Exécutif de la collectivité territoriale
ou du groupement compétent**

2 – Des règlements particuliers de police (RPP) pour chaque port

- Les RPP complètent les règlements généraux de police :
- **Dans les limites administratives :**
 - Pour les GPM : pris par arrêté du préfet de département après avis du directoire ;
 - Pour les Ports autonomes : pris par arrêté du préfet de département après avis du conseil d'administration ;
 - Pour les autres ports : pris par arrêté conjoint AP et AIPPP et, à défaut d'accord, par AIPPP ;

2 – Cas particulier du transport et de la manutention des marchandises dangereuses

- RPM complété par un **RÈGLEMENT LOCAL** pour chaque port maritime accueillant des marchandises dangereuses pris par **ARRÊTÉ DU PRÉFET DE DÉPARTEMENT où est situé le port** après instruction locale, quelque soit le type de port ;
- Conformément au RPM, le REGLEMENT LOCAL précise par exemple, en fonction de l'organisation, des aménagements et de la nature des trafics :
 - les interdictions de certains trafics ;
 - éventuellement, l'emplacement, les quantités maximales, la durée, les distances de séparation entre îlots, la nécessité de gardiennage pour les dépôts à terre ;
 - les conditions d'exploitation des postes spécialisés ;
 - ...

Nota 1 : en pratique, le règlement local est préparé par la capitainerie qui le transmet, par voie hiérarchique (GPM : Président du directoire, ports déconcentrés : DDTM), au Préfet.

2 – Agents chargés de la police du TMD

- Officiers de ports (OP) et Officiers de ports adjoints (OPa) ;
- Autorité fonctionnelle chargée de la police = le Commandant de port ;
- Selon l'Art. R.307-6 du Code des ports maritimes, la **Capitainerie** regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils **relèvent de l'AIPPP ou de l'AP**. Assure les relations avec les usagers ;
- Pour les ports décentralisés métropolitains, depuis le 1er janvier 2010, les **capitaineries** font partie des **délégations à la mer et au littoral** (DML) dans les directions départementales des territoires et de la mer (**DDTM**).

2 – Dispositions pénales pour le TMD

- Recherche, constations et poursuites des délits :
 - Officiers et agents de police judiciaire ;
 - OP et OPa ;
- Art. L. 5336-17 du Code des Transports :
 - « **Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende** le fait :
 - de ne pas respecter les règles de manutention, de transbordement, d'accès, de circulation, de stationnement, de dépôt ou d'entreposage applicables aux marchandises dangereuses, fixées par les règlements généraux ou les règlements locaux pris pour leur application ;
 - d'embarquer ou de faire embarquer, d'expédier ou faire expédier par voie terrestre ou fluviale, à partir d'un port, des marchandises dangereuses sans en avoir déclaré la nature à l'armateur, au capitaine, maître ou patron, au gérant du navire, à l'agent du navire ou au commissionnaire expéditeur ou sans avoir apposé des plaques-étiquettes, étiquettes et marques définies par voie réglementaire sur les emballages ou engins de transport. »

2 – Cas particulier des voies ferrées portuaires

- La police des voies ferrées portuaires est **exercée par l'AP** ;
- Le **ministre chargé des transports fixe le règlement général de police** des voies ferrées portuaires (arrêté du 23 avril 2010) ;
- Les **atteintes aux voies ferrées portuaires** constituent des contraventions de grande voirie punissables d'une amende au plus égale au montant de l'amende contraventionnelle de 5ème classe ;
- Le règlement de sécurité de l'exploitation des voies ferrées portuaires est **établi par l'AP** et soumis à l'approbation de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) (décret n°2007-1867).

3 - Interactions entre réglementation portuaire et EDD

nt
ement durable
ts et mer



3 – Le cadre législatif et réglementaire du transport et de la manutention des MD

- Un cadre juridique **marqué par les différentes réformes portuaires** ;
- Un cadre juridique à **l'interface entre les modes** de transports terrestres (route, ferroviaire et fluvial) et le mode de transport maritime qui doit **s'adapter à l'évolution du droit international et du droit européen** ;
- Un cadre juridique **où coexistent deux systèmes** qui se doivent d'être cohérents :
 - l'un, « historique », pris en application du **Code des Transports** ;
 - l'autre pris en application du **Code de l'Environnement** (suite à AZF et modifié par la loi dite Grenelle 2).

3 – Les ports soumis à EDD

- **Art. L. 551-2** du Code de l'environnement : exigence d'une EDD
- **Art. R. 551-10** du Code de l'environnement :

Sont soumis à étude de dangers:

- les ports maritimes d'un trafic annuel total de marchandises, dangereuses ou non, supérieur à 4 millions de tonnes par an, et ceux dans lesquels stationnent, sont transportés ou manutentionnés de la classe 1 (autre que de la classe 1.4 S) ;
- C'est-à-dire les GPM, le port autonome de la Guadeloupe et les ports non autonomes relevant de l'État et certains ports décentralisés (voir liste de l'arrêté du 9 mai 2008) ;

- **Nota 2 :**

Pour les ports autres que les GPM et les ports de Calais et Bayonne (+ de 4 Millions de tonnes), si absence de classe 1, autre que 1.4S, possibilité de ne pas faire d'EDD si interdiction de transport et de manutention de la classe 1, autre que 1.4S, mentionnée dans le règlement local.

- **Nota 3 :**

Pour les ports effectuant de la classe 1, autre que 1.4S, (trafic prévu dans le règlement local) non mentionnés dans l'arrêté du 9 mai 2008, **faire remonter l'information à la MTMD.**

3 – Définition de Marchandises Dangereuses

- Marchandises dangereuses et de matières et objets explosibles : **telles que définies dans le RPM** (Art. R. 551-10 du Code de l'environnement) ;
- Définition plus large que la définition des MD de l'ADR ;
- Inclusion des MD (et/ou polluantes) en vrac au sens maritime ;
- Se reporter aux codes maritimes (codes IMDG, IBC, IGC et IMSBC + hydrocarbures).

Nota 4 : En cas de doute, contacter la MTMD

3 – Terminal et gestionnaire de terminal

- L'Étude de dangers est réalisée par le **gestionnaire de chaque terminal** (Art. R. 551-10 du Code de l'environnement) ;
- Selon le Code des Ports (Art. R.105-2 et R. 115-7), **le terminal** comprend les outillages et les aménagements nécessaires aux opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires ;
- **Le gestionnaire du terminal = exploitant du terminal** (se reporter à la circulaire du 4 mars 2010)
 - Pour les GPM : le ou les opérateurs avec le ou lesquels le grand port maritime passe des **conventions de terminal dans le cadre de l'article R. 105-2** du Code des ports maritimes sauf cas d'exploitation en régie ;
 - Pour les ports autonomes : le port autonome ou le titulaire d'une concession ou d'un contrat d'affermage pour le terminal considéré , ou le ou les opérateurs avec le ou lesquels le port autonome passe des **conventions d'exploitation de terminal dans le cadre de l'article R. 115-7** du Code des ports maritimes ;
 - Pour les autres ports : Régie ou titulaires d'un titre d'occupation pour le terminal considéré (concession, autorisation d'occupation temporaire), ex : CCI ou autres opérateurs privés.

Nota 5 : En cas de doute, contacter l'AP ou l'AIPPP (la capitainerie).

Nota 6 : Se reporter au 1.3 de la circulaire du 4 mars 2010.

3 – Autres liens

- Règlement local et Règles d'aménagement et d'exploitation suite à EDD pris par **arrêté du même préfet de département** ;

Nota 7 : Avant instruction de l'EDD, se procurer le RPM et le règlement local du port considéré.

- **Article 11-2-3-3 du RPM :**

« Lorsque le préfet fixe, au vu de l'étude de dangers et conformément à l'article L. 551-3 du code de l'environnement, des règles d'aménagement et d'exploitation entrant dans le champ d'application du règlement local en vertu du présent règlement, **celles-ci sont incluses dans le règlement local.** »

Nota 8 : Dans le projet d'arrêté préfectoral, indiquer les dispositions qui doivent être intégrées dans le règlement local.

3 – Autres liens

- **Article 114-2 du RPM (applicable à la classe 1) :**

Précise ce que doit déterminer l'étude de dangers et les **points de l'étude de dangers qui doivent figurer dans le règlement local**

Nota 9 : En tenir compte lors de l'instruction de l'étude de dangers.

Nota 10 : Tous les ports où transitent des MD sont soumis au RPM et doivent avoir un règlement local, ils ne sont pas tous soumis à EDD.

Conclusion :

- **L'étude de dangers pour les ports maritimes a une double finalité :**
 - Élaboration de règles d'aménagement et d'exploitation, y compris en ce qui concerne l'urbanisme après instruction de l'EDD par la DREAL ;
 - Élaboration du règlement local du port concerné après instruction locale (projet préparé par la capitainerie) ;
- **Le travail d'instruction doit se faire en étroite collaboration avec l'AP et l'AIPPP afin notamment :**
 - de confirmer les terminaux concernés (emprise géographique et types de trafic);
 - d'identifier les exploitants de terminaux devant remettre l'EDD ;
 - de déterminer les mesures de maîtrise des risques proposées relevant du règlement local.

MERCI DE VOTRE ATTENTION



AP et AIPPP

		Port	Autorité portuaire (AP)	Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP)
Mer du Nord – Manche	1	Dunkerque	Grand port maritime	Grand port maritime
	2	Calais	Région Nord-Pas-de-Calais	État
	3	Boulogne-sur-Mer	Région Nord-Pas-de-Calais	État
	4	Le Tréport	Département de Seine Maritime	État
	5	Dieppe	Syndicat mixte du port de Dieppe (régional)	État
	6	Fécamp	Département de Seine Maritime	Département de Seine Maritime
	7	Le Havre	Grand port maritime	Grand port maritime
	8	Rouen	Grand port maritime	Grand port maritime
	9	Caen-Quistreham	Ports Normands Associés (régional)	État
	10	Cherbourg	Ports Normands Associés (régional)	État
	11	Granville	Département de la Manche	Département de la Manche
	12	Saint-Malo	Région Bretagne	État
	13	Le Légué – Saint-Brieuc	Département des Côtes d'Armor	État
	14	Tréguier	Département des Côtes d'Armor	Département des Côtes d'Armor
	15	Roscoff	Département du Finistère	État

AP et AIPPP

		Port	Autorité portuaire (AP)	Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP)
Océan Atlantique	16	Brest	Région Bretagne	État
	17	<u>Douarnenez</u>	Département du Finistère	Département du Finistère
	18	Concarneau	Département du Finistère	Département du Finistère
	19	Lorient	Région Bretagne	État
	20	Nantes Saint-Nazaire	Grand port maritime	Grand port maritime
	21	<u>Les Sables d'Olonne</u>	Département de Vendée	État
	22	La Rochelle	Grand port maritime	Grand port maritime
	23	Rochefort	Département de la Charente-Maritime	État
	24	<u>Tonnay-Charente</u>	Département de la Charente-Maritime	État
	25	Bordeaux	Grand port maritime	Grand port maritime
	26	Bayonne	Région Aquitaine	État

AP et AIPPP

		Port	Autorité portuaire (AP)	Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP)
Méditerranée	27	Port-Vendres	Département des Pyrénées-Orientales	État
	28	Port-la-Nouvelle	Région Languedoc-Roussillon	État
	29	Sète	Région Languedoc-Roussillon	État
	30	Marseille	Grand port maritime	Grand port maritime
	31	Toulon	Département du Var	État
	32	Nice	Département des Alpes-Maritimes	État
	33	Bastia	Collectivité Territoriale de Corse	État
	34	Ile Rousse	Département de la Haute Corse	État
	35	Calvi	Département de la Haute Corse	État
	36	Ajaccio	Collectivité Territoriale de Corse	État
	37	Propriano	Département de la Corse du Sud	État
	38	Bonifacio	Département de la Corse du Sud	État
	39	Porto-Vecchio	Département de la Corse du Sud	État

AP et AIPPP

		Port	Autorité portuaire (AP)	Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP)
Outre-Mer	40	Guadeloupe	Port autonome	Port autonome
	41	Fort-de-France	État	État
	42	Dégrad-Des-Cannes	État	État
	43	Le Lariot	Commune de Matoury	État
	44	Port-Réunion	État	État