



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du
développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes et des
négociations sur le climat

Direction générale des infrastructures, des
transports et de la mer

Direction des services de transport

Mission sûreté défense

NOR : DEVT1000561C

(Texte non paru au journal officiel)

[ITM]

Circulaire du 06 avril 2010

relative à la mise en œuvre effective des mesures de contrôle d'accès avant embarquement à bord
des navires à passagers

**Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et
de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,**

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Le secrétaire d'État chargé des transports,

Pour exécution :

Mesdames et Messieurs les préfets des départements du littoral,

Messieurs les préfets des départements d'outre-mer

Résumé : Après un rappel du contexte de mise en demeure par la Commission européenne et un exposé des principes essentiels issus de la réglementation en place, il est demandé aux préfets concernés de veiller à la mise en œuvre effective de mesures de sûreté par les opérateurs de terminaux à passagers au plus tard le 31 mai 2010.

Catégorie : directive adressée par le ministre	Domaine :Transport, équipement, logement, tourisme, mer
Mots clés liste fermée : <Transports_ActivitesMaritimes_Ports_NavigationInterieure/>	Mots clés libres : sûreté portuaire
Texte (s) de référence : titre II du livre III du code des ports maritimes	
Circulaire(s) abrogée(s) : néant	
Date de mise en application : immédiate	
Pièces annexes :	
PJ1) Annexe : textes de référence, principes et terminologie	

PJ2) Tableau des mesures à appliquer dans les terminaux passagers			
PJ3) Dépliant d'information			
N° d'homologation Cerfa :			
Publication	<input checked="" type="checkbox"/> BO	<input checked="" type="checkbox"/> Site circulaires.gouv.fr	<input type="checkbox"/> Non publié

Le règlement (CE) 725/2004 relatif à la sûreté maritime et portuaire est applicable depuis le 1er juillet 2004. Les principales dispositions sont rappelées en annexe 1.

Depuis 2006, la Commission européenne a conduit au titre de ce règlement plus de quinze missions ayant permis de contrôler un échantillon de vingt-six installations portuaires françaises.

A l'issue de ces inspections et compte tenu des non-conformités constatées, une procédure de pré contentieux a été lancée (infraction 2009/2257 du 9 octobre 2009).

Cette action est sans préjudice du suivi des inspections en cours, pour lesquelles les préfets concernés ont reçu des demandes d'information. Elle n'est pas limitée aux ports méditerranéens dans lesquels les inspecteurs ont constaté la persistance de non-conformités mais concerne déjà les façades Manche et Atlantique. Elle pourrait, dans le cours de la procédure, être étendue à l'ensemble des ports. Il convient donc que les services de l'Etat des départements littoraux métropolitains et des départements d'outre-mer se consacrent à cette question.

La Commission européenne attend des autorités françaises la manifestation d'une implication résolue dans la sûreté portuaire, ainsi qu'une date à partir de laquelle les opérateurs mettront effectivement en œuvre les contrôles d'accès¹ dans les terminaux, essentiellement les terminaux à passagers.

La présente circulaire a donc pour objet de préciser les actions que vous devez mettre en œuvre pour que la France réponde à la Commission européenne dans le délai imparti du 31 mai 2010.

1. Principes essentiels

Les principes essentiels communs aux installations portuaires (IP) sont les suivants :

L'introduction dans le périmètre des installations portuaires d'armes à feu non autorisées, d'explosifs et de produits incendiaires est interdite. Le coût d'équipement en systèmes de détection d'explosifs ou de métal ne saurait être invoqué pour faire obstacle à leur mise en place. Dans les ports accueillant annuellement plus de 350 000 passagers, vous inviterez les exploitants à se doter rapidement de tels matériels.

Contrôle : L'inspection visuelle des véhicules et des bagages est une mesure minimale que les exploitants des installations portuaires doivent mettre en place rapidement. Les contrôles d'accès des passagers aux installations portuaires sont systématiques, tandis que les contrôles d'inspection-filtrage à l'entrée des zones d'accès restreint (ZAR) sont aléatoires et continus. Conformément à l'article 49 de l'arrêté du 4 juin 2008 (réf. c de l'annexe 1), **il vous appartient de notifier aux agents de sûreté des ports les taux de contrôle différenciés pour chacune des catégories de personnes et chacun des types de véhicules pénétrant en ZAR.** Vous

¹ Voir annexe 'terminologie' PJI

prenez pour référence les taux globaux demandés par les messages Vigipirate (mesures MAR).

Le périmètre de la ZAR doit avoir été défini, clôturé et son accès gardienné, mais son activation n'a pas lieu d'être permanente en cas d'absence de navire. **Vous nous communiquerez le plus rapidement possible les arrêtés préfectoraux de définition de ces ZAR.**

Les accès permanents en ZAR nécessitent une habilitation préalable qu'il vous appartient de délivrer (arrêté du 18 juin 2008 en référence d de l'annexe 1). Certains ports peuvent présenter des techniques de contrôles d'accès sans badge.

2. Actions

La priorité de vos actions est donnée aux installations portuaires traitant des passagers dans les ports accueillant annuellement plus de 350 000 passagers.

Vous rappellerez aux exploitants de ports ou d'installations portuaires qu'il leur appartient de mettre en œuvre les mesures opérationnelles visées par l'arrêté du 4 juin 2008 (réf. c de l'annexe 1). Par ailleurs, vous rappellerez les dispositions de l'arrêté du 23 septembre 2009 relatif à la formation des agents chargés des visites de sûreté à l'entrée des ZAR (réf. e de l'annexe 1). Le tableau en annexe 2 résume ces mesures.

Vous trouverez en annexe 3 un dépliant d'information que vous pourrez utiliser ou demander aux autorités portuaires de diffuser auprès des exploitants des installations portuaires.

Dans tous les cas, vous demanderez aux opérateurs concernés de mettre en œuvre les mesures qui leur incombent au plus tard le 31 mai 2010.

Pour chacune des installations portuaires, vous définirez, en liaison avec l'exploitant, un calendrier de mise en œuvre des dispositifs de contrôle. En cas de non-exécution, vous adresserez une mise en demeure à l'opérateur lui rappelant les sanctions administratives qu'il encourt conformément à l'article R.321-49 du code des ports maritimes.

A défaut d'un calendrier respecté, il vous appartiendra d'appliquer effectivement les sanctions énoncées ci-dessus.

Pour constater ces infractions, vous pourrez vous appuyer sur les officiers ou agents de police judiciaire, les officiers de ports (OP/OPA, surveillant ou auxiliaires), ainsi que sur les auditeurs de sûreté nationaux.

Les services du MEEDDM/DGITM/DST/MSD sont à votre disposition pour vous fournir l'expertise juridique ou les explications complémentaires éventuellement nécessaires.

3. Accompagnement par les services de l'Etat

Il vous appartient de veiller, en liaison avec les responsables locaux de la police, de la gendarmerie et des douanes, à la mise en place effective par l'autorité portuaire et l'exploitant de l'installation portuaire concernée, de mesures de sûreté appropriées. Concernant l'impact éventuel de ces mesures de sûreté sur la sécurité et la paix publique, l'autorité portuaire et/ou l'exploitant de

l'installation portuaire pourront solliciter les services régaliens compétents sur l'emprise du port, dans le strict respect des attributions de chacun des acteurs.

Vous nous rendrez compte de toute difficulté d'application.

La présente circulaire sera publiée au Bulletin Officiel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

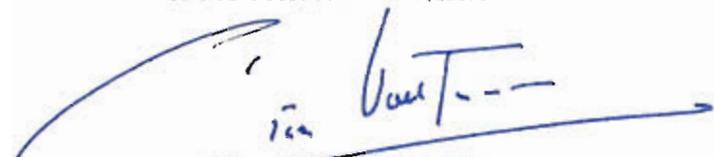
Fait à Paris, le 06 AVR. 2010

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat



Jean-Louis BORLOO

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer
et des collectivités territoriales



Brice HORTEFEUX

Le secrétaire d'Etat chargé des transports



Dominique BUSSEREAU

Liste des textes de référence dans le secteur de la sûreté

- a) Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- b) Code des ports maritimes, articles L.321-1 à L.321-8 et R.321-1 à R.321-52 ;
- c) Arrêté du 4 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation ;
- d) Arrêté du 18 juin 2008 relatif à la délivrance d'un agrément nécessaire pour l'exercice de missions de sûreté ou d'une habilitation nécessaire pour l'accès permanent à une zone d'accès restreint ;
- e) Arrêté du 23 septembre 2009 fixant les conditions d'approbation des formations des agents chargés des visites de sûreté préalables à l'accès aux zones d'accès restreint définies aux articles R. 321-31 et R. 321-32 du code des ports maritimes.

A défaut de précision expresse, les articles réfèrent au code des ports maritimes (CPM).

Principes fondamentaux de la sûreté portuaire

Les lois et règlements internationaux, européens et français relatifs à l'amélioration de la sûreté des navires, des ports et des installations portuaires imposent d'assurer la prévention des actions illicites intentionnelles dont, plus particulièrement, le terrorisme.

Le règlement CE 725/2004 dispose notamment (dans son annexe II /code ISPS section A/14.2) que la surveillance de l'installation portuaire et les contrôles d'accès aux zones d'accès restreint (ZAR) sont des activités obligatoires dès le premier niveau de sûreté. Il dispose aussi (dans son annexe II /code ISPS section A/16.3) que le plan de sûreté doit comprendre des mesures afin d'empêcher l'introduction dans l'installation portuaire ou à bord du navire d'explosifs, d'armes ou de substances dangereuses destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et de personnes dont la présence n'est pas autorisée.

L'application du règlement a conduit à adapter le code des ports maritimes au niveau législatif (L.321-1 à L.321-8) et réglementaire (R.321-1 à R.321-52), intégrant les exigences françaises en matière de protection des libertés publiques.

Dans cet esprit, l'établissement de zones d'accès restreint (ZAR) est primordial afin de garantir aux navires français et étrangers que les dispositions locales sont prises pour assurer leur sûreté selon les prescriptions internationales. Un manquement à ces dispositions peut être préjudiciable pour l'économie du commerce maritime et des installations portuaires défaillantes qui s'exposent à des pertes de trafic.

Rappel sur les contrôles et leur terminologie

Les ports et installations portuaires sont ainsi tenus de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté, appelés niveaux de sûreté ISPS (International Ship and Port facility Security), établis par le Gouvernement en fonction de la menace perçue, lequel les diffuse au moyen du message Vigipirate (mesures MAR). Ces mesures forment plan de sûreté du port (PSP) ou de

l'installation portuaire (PSIP). Ces plans répondent aux mesures génériques jugées nécessaires après évaluation de la sûreté du port (ESP) ou de l'installation portuaire (ESIP).

Il s'agit plus particulièrement de contrôler l'accès au port ou à l'installation portuaire et de surveiller l'installation portuaire et les zones d'accès restreint pour vérifier que seules les personnes autorisées y ont accès (annexe II au RE 725/2004 section A/14.2).

Le plan doit ainsi obligatoirement (annexe II au RE 725/2004 section A/16.3) comprendre au moins :

- .1 les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires, des ports ou des installations portuaires et dont la présence n'est pas autorisée ;
- .2 les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation.

Le contrôle d'accès à l'installation portuaire (IP) consiste au minimum à vérifier que la personne ou le véhicule dispose d'un document (badge, titre de transport, etc.) l'autorisant à pénétrer dans le périmètre de l'IP, au besoin en effectuant un rapprochement entre ce document et une pièce d'identité, et à effectuer un contrôle de sûreté permettant de détecter les articles prohibés ou les personnes non autorisées. Les « agents de sécurité » sont à même d'effectuer ces contrôles à l'entrée de toute IP.

Afin de mieux protéger les installations dédiées au transport de passagers, de matières dangereuses ou de conteneurs, une zone d'accès restreint (ZAR) doit obligatoirement être établie dans le périmètre de l'IP autour du navire (CPM, article R.321-31). Cette limitation au droit de circuler est arrêtée par le préfet (article R.321-33). L'exploitant de l'installation portuaire n'autorise à pénétrer dans cette ZAR que les catégories de personnes désignées à l'article R.321-34. Ces personnes doivent se soumettre au *contrôle d'accès*² et à une *inspection-filtrage*, opération qui met en œuvre un *contrôle de sûreté*, une *fouille* ou une *palpation de sécurité* dans le but de détecter des articles prohibés ou des personnes non autorisées. La *fouille* est l'examen de tout contenant. L'ouverture de ce dernier requiert l'accord de la personne qui en a la charge. La *palpation* est la recherche de la présence d'un article prohibé sur une personne, avec son consentement. Ces *visites de sûreté* sont mises en œuvre, sous le contrôle d'un OPJ (article L.321-5), par les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires (article L.321-3).

Cette inspection-filtrage (IF) est menée sur un certain pourcentage de personnes selon leur catégorie d'appartenance.

Ces personnes peuvent être habilitées, si elles doivent pénétrer régulièrement dans la ZAR, en application des dispositions de l'article R.321-36.

Elles doivent être agréées, en application des dispositions de l'article R. 321-29, si elles y exercent des fonctions de sûreté et doublement agréées si elles sont « agent chargé des visites de sûreté » en application des dispositions de l'article R. 321-45.

²

Les mots en italique sont définis à l'article 1^{er} de l'arrêté du 4 juin 2008

Les personnes non détentrices d'habilitation ou d'agrément, par exemple les passagers, seront soumis à un plus fort taux d'IF que les détenteurs de titres permanents.

Conformément à l'article 49 de l'arrêté du 4 juin 2008, le préfet notifie aux agents de sûreté des ports les modalités de contrôle qu'il a fixées pour chacune des catégories de personnes et chacun des types de véhicules autorisés à pénétrer en ZAR, ainsi qu'en fonction du niveau de sûreté ISPS défini par le Gouvernement ou du niveau de menace estimé dans le département. Ils se réfèrent globalement à ceux fixés par le message Vigipirate.

Les mesures essentielles	Objectif à atteindre	Procédure	Sanctions (articles du code des ports maritimes)
La zone d'accès restreint (ZAR)	Limites définies par arrêté	Responsabilité du représentant de l'Etat dans le département	
	Clôture	Eventuellement mobile dans le cas de ZAR temporaire	Manquements à l'art. R 321-33 absence de construction ou d'entretien de la clôture autour de la ZAR
	Accès gardienné	Selon la loi 83-629, le gardien peut procéder à des inspections visuelles	Manquements à l'art. R 321-34 autorisation d'accéder et de circuler dans la ZAR accordée à des personnes ne disposant pas des titres de circulation, habilitations et titres de transports requis
La recherche d'articles prohibés	Leur introduction en zone d'accès restreint ou à bord d'un navire est interdite, sauf s'ils ont été déclarés et si leur transport est autorisé par les lois et règlements en vigueur et, pour ce qui concerne le navire, par son capitaine.	- Recherche aléatoire appliquée sur cabines de camions, véhicules et leurs coffres, et bagages de piétons sans impliquer l'ouverture du bagage * d'explosif par détecteur de traces ou équipe cynotechnique * de produits inflammables dans un contenant ou en quantité non autorisés - Recherche aléatoire d'armes de guerre, de tir et de défense de 1 ^{ère} et 4 ^{ème} catégories par portique ou magnétomètre sur les personnes, RX pour les bagages, visuel dans les véhicules	Manquements aux art. R 321-43, et à l'arrêté du 4 juin 2008 absence de contrôle d'accès et/ou d'inspection-filtrage à l'entrée de la ZAR
Les taux d'inspection-filtrage	Effet de dissuasion	Pour chaque port, le préfet établit un tableau des modalités de contrôle incluant les taux d'inspection-filtrage, <ul style="list-style-type: none"> par catégorie de personnes telles que définies par l'article R.321-34, par niveau ISPS, fonction de la menace et des instructions Vigipirate du Premier ministre. Les modalités d'inspection-filtrage sont renforcées pour les personnes ne disposant pas d'habilitation. Ce tableau confidentiel est diffusé aux agents de sûreté d'installations portuaires par le canal de l'agent de sûreté portuaire.	Manquements aux art. R 321-43, R 321-44 et à l'arrêté du 4 juin 2008 (article 49) non-respect des taux de contrôle déterminés par le représentant de l'Etat dans le département

Notes : Si un port soumis au règlement n° 725/2004 reçoit moins de 350 000 passagers annuellement, les moyens utilisés pour y rechercher des articles prohibés peuvent se limiter à l'inspection visuelle.

Les modalités de contrôle seront déclinées dans un groupe de travail interministériel.



Annexe 3 à la circulaire
du 06 avril 2010

Direction générale
des infrastructures, des
transports et de la mer

Direction des services de
transport

Mission sûreté défense

Sûreté maritime et portuaire : ce que nous voulons

Pourquoi la sûreté portuaire ?

Après le 11 septembre 2001, tous les modes de transport internationaux ont été amenés à renforcer les mesures de sûreté. C'est ainsi, qu'après le code ISPS du 12 décembre 2002, la réglementation européenne (RE 725/2004) impose des mesures de sûreté aux installations portuaires (IP), puis la directive 2005/65 a complété ces exigences au niveau des ports.

A quoi ça sert ?

La sûreté est une méthode de lutte contre le terrorisme et la criminalité impactant le transport maritime. Quel que soit le niveau de menace, la sûreté doit avoir un effet dissuasif et vise à se préparer collectivement contre l'événement rare.

Principes élémentaires :

Pour que des mesures de sûreté soient durablement compatibles avec l'activité économique de l'opérateur, l'évaluation de sûreté

et le plan de sûreté doivent être cohérents. En effet, les mesures de sûreté doulent directement de l'évaluation et cette dernière doit tenir compte du niveau de trafic qui conduit à moduler la menace.

Comment se servir de cet outil ?

La réglementation prévoit des mesures renforcées pour trois types de terminaux :

- ceux qui traitent des matières dangereuses : pétrole, chimie, gaz (PCG),
- ceux qui accueillent des conteneurs,
- et enfin les terminaux à passagers.

Les mesures de sûreté à appliquer sur les terminaux PCG sont cohérentes des mesures à appliquer pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement dans le cadre de la réglementation sur les établissements classés. L'effort réalisé par la majorité de ces terminaux concerne la production du formalisme spécifique à la sûreté portuaire. L'évènement à craindre est la fuite, l'incendie ou l'explosion de matières stockées ou manutentionnées.

En ce qui concerne les terminaux à conteneurs, la surveillance et le contrôle d'accès sont en synergie avec la volonté de réduire les accidents en limitant les circulations au strictement nécessaire. Les évènements à craindre sont le vol, l'accident de circulation et l'introduction de produits illicites.

La situation la plus complexe est celle des terminaux à passagers, et plus particulièrement les terminaux rouliers à passagers. L'évènement décrit par la directive 2005/65 citée comme étant le plus à craindre est l'explosion d'un véhicule piégé lourdement dimensionné (en anglais VBIED).

Quelles mesures mettre en œuvre ?

Quatre types de mesures sont décrites :

La surveillance du site

La productivité de cette mesure peut être améliorée en utilisant des dispositifs de vidéosurveillance exploités par des opérateurs professionnels exerçant une vigilance constante depuis un PC qui peut être mutualisé par souci d'économie. Ces dispositifs permettent de réduire, mais non de remplacer les nécessaires patrouilles.

La détection et le retard de l'intrusion

Dès 2003, une circulaire précisait que les IP devaient être clôturées. L'arrêté du 4 juin 2008 stipule que la zone d'accès restreint (ZAR) doit être clôturée. Si ZAR = IP, il n'y a pas de problème. Sinon, on peut admettre que la clôture de la ZAR ne soit pas complète, dès lors que la limite de ZAR est clairement indiquée par panneautage, marques sur le sol, etc, et qu'un dispositif permet de détecter l'intrusion. Ce sera le cas par exemple, d'une ZAR dans un terminal conteneurs, où les camions ne doivent pas pénétrer en ZAR, mais où le mouvement des engins de manutention ne peut être constamment freiné par une ouverture de portail.

De même, une ZAR bord de quai pourra être matérialisée par des blocs de béton surélevés de panneaux grillagés, sauf au niveau de la rampe, surveillée en opération notamment par les agents des compagnies maritimes.

Le contrôle des accès

Nul ne pénètre s'il n'a une raison légitime. La mise en place de dispositifs de contrôle d'accès est obligatoire. En général, les badges sont déjà

mis en œuvre. Les porteurs de titres permanents de circulation sont préalablement habilités.

Une procédure visiteurs doit également être mise en place. Elle doit être décrite, comme toutes les procédures, dans le plan de sûreté ou une annexe.

Enfin, nous voulons parvenir, pour des raisons de sécurité comme de sûreté, à ce que les passagers disposent de billets nominatifs, qui puissent, à terme, faire l'objet d'un rapprochement avec un document permettant de justifier de leur identité.

L'inspection-filtrage

Elle a pour but de s'assurer que des articles prohibés ne pénètrent ni à bord ni en ZAR. La liste des articles prohibés prévus par la réglementation est réduite : il s'agit des armes à feu non autorisées, des explosifs et produits incendiaires.

Les méthodes à mettre en œuvre pour réaliser l'inspection-filtrage sont donc :

- pour les véhicules devant embarquer sur un navire, la détection de trace d'explosifs ou l'inspection par une équipe cynotechnique sur une base aléatoire ;
- pour les autres véhicules, une inspection visuelle ;
- pour les passagers piétons, une inspection visuelle ou par RX du contenu des bagages à main ;
- pour les autres piétons, une inspection visuelle du contenu des bagages à main.

Les taux à respecter sont fonction du degré de confiance. Par exemple, le taux appliqué à des visiteurs est plus fort que celui appliqué à une personne munie d'un titre permanent après habilitation.

Crédibilité, cohérence et communication

La crédibilité est un aspect essentiel de la sûreté, vis-à-vis du personnel, des acteurs externes et des visiteurs/ inspecteurs étrangers.

Il est légitime de chercher des principes de sûreté favorisant le juste besoin, dont le surcoût soit le plus bas possible en synergie avec les exigences de sécurité et la protection des biens contre la délinquance. Mais il ne peut être transigé avec la qualité de la mise en œuvre.

Il faut aussi être attentif à la cohérence globale de surveillance, de détection et retard d'intrusion, et de contrôle d'accès entre les différentes installations d'un même port ou partie géographiquement cohérente d'un port.

Les opérateurs sont encouragés à produire et diffuser des présentations sur la prise en compte de la sûreté dans leur installation.

Quel rôle pour les services de l'Etat ?

L'Etat assure un rôle de conseil, de contrôle et d'intervention. Il est dans son rôle de conseil lorsqu'il anime la production de l'évaluation de sûreté.

Schématiquement, l'Etat fournit l'analyse de la menace, l'opérateur propose les vulnérabilités sur la base de son expérience, et ensemble, les deux parties élaborent les principes des contre-mesures qui sont ensuite reprises dans le plan de sûreté de l'opérateur.

Il est dans son rôle de contrôle lorsqu'il approuve le plan de sûreté et lorsqu'il s'assure que les mesures du plan sont effectivement mises en œuvre suivant le principe « dire ce qu'on fait, faire ce qu'on dit ».

Pour en savoir plus

Site Légifrance ou site de la DGITM pour les textes publiés dans Domaines d'Activités, rubrique Sûreté-défense. L'animateur MSD du dispositif d'audit et les auditeurs nationaux de sûreté portuaire sont à votre disposition pour toute information.

herve.sarazin@developpement-durable.gouv.fr
xavier.baude@developpement-durable.gouv.fr
patrick.lossec@developpement-durable.gouv.fr
gerard.siguier@developpement-durable.gouv.fr
patrice.enteric@developpement-durable.gouv.fr
romain.germain@developpement-durable.gouv.fr

Novembre 2009

MEEDDM / DGITM / DST / MSD
Grande Arche de la Défense, paroi Sud
92055 Paris la Défense Cedex 04

msd.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

secrétariat : +33 (0) 1 40 81 17 90
fax : +33 (0) 1 40 81 73 49

