

Maître de l'Ouvrage :



3 avenue Hoche CS. 60006 – 75384 PARIS Cedex8

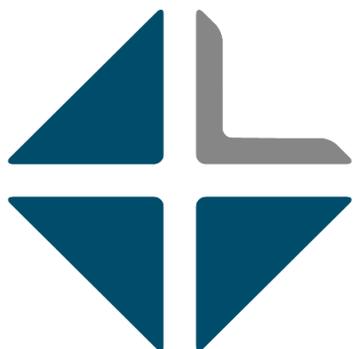
CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT DE LOGISTIQUE & BUREAUX

PROJET « LE HAVRE DC9 & DC10 »

COMMUNE DE SANDOUVILLE (76430)

DOSSIER DE PERMIS DE CONSTRUIRE

4. (PC16) ÉTUDE DE SÉCURITÉ PUBLIQUE



L CONSEILS

Projet Le Havre DC9 & DC10

Etude de sécurité publique - Prologis

- Référence 200 197
- Version 3.0
- Rédaction Pol Marrec
- Validation Jean-Michel Laziou
- Date 20/01/2021



Table des matières

1. Avant-propos & contexte.....	3
1.1. Avant-propos.....	3
1.2. Rappel méthodologique.....	3
2. Synthèse.....	4
3. Diagnostic.....	5
3.1. Contexte socio démographique.....	5
3.1.1. Démographie.....	5
3.1.2. Evolution & densité.....	5
3.1.3. Tranches d'âge (2016).....	5
3.1.4. Logement.....	5
3.1.5. Scolarité & emploi.....	6
3.1.6. Famille - Ménages fiscaux (2016).....	7
3.2. Diagnostic des risques sur le territoire.....	8
3.2.1. Analyse statistiques.....	8
3.2.2. Perception de la délinquance par les acteurs locaux.....	9
3.3. Politique de prévention de la délinquance sur le territoire.....	10
3.3.1. Surveillance humaine.....	10
3.3.2. Moyens de sûreté existant dans l'environnement immédiat du projet.....	10
3.4. Conclusion.....	11
4. Analyse du projet.....	12
4.1. Présentation du projet.....	12
4.1.1. Descriptif de l'environnement.....	12
4.1.2. Périmètre & descriptif du site existant.....	13
4.2. Descriptif du futur site.....	13
4.2.1. Aménagement / configuration.....	13
4.2.2. Organisation & gestion.....	14
4.2.3. Analyse des moyens de sûreté déjà prévus dans le projet.....	14
4.3. Analyse des risques pesant sur le projet.....	15
4.3.1. Risques exogènes.....	15
4.3.2. Risques endogènes.....	15
5. Préconisations.....	17
5.1. Généralités.....	17
5.2. Organisation & gestion de la sûreté.....	17
5.2.1. Sur le site.....	17
5.2.2. Au sein du domaine portuaire / environnement du site.....	18
5.3. Moyens humains.....	18
5.4. Moyens techniques de sûreté.....	19
5.4.1. Méthodologie - Principes d'implantation.....	19
5.4.2. Protection mécanique.....	19
5.4.3. Vidéosurveillance.....	20
5.4.4. Contrôle d'accès.....	21
5.4.5. Détection intrusion.....	22
5.5. Préconisations complémentaires.....	22
5.5.1. Végétation.....	22
5.5.2. Accès des forces de l'ordre.....	23
5.6. Préconisations spécifiques à la phase chantier.....	24
6. Annexe - Plan d'implantation : espaces extérieurs & accès principal.....	25



I. Avant-propos & contexte

I.1. Avant-propos

Haropa Port du Havre (membre du GIE Haropa Havre-Rouen-Pairs), établissement public de l'Etat, est chargé de la gestion du port du Havre. Cette organisation mène un projet stratégique de développement du port, et pour cela, souhaite développer son offre foncière en matière d'espace logistique afin de stimuler l'activité de trafic de conteneurs. Haropa Port du Havre, agissant en qualité de maître d'ouvrage, a retenu deux terrains situés sur la commune de Sandouville (Seine-Maritime)

Afin d'aménager ces nouveaux espaces logistiques, Haropa-Port de Havre a mandaté Prologis, fonds d'investissement spécialisé dans la gestion et de sites logistiques. En tant que porteuse du projet, Prologis mène l'ensemble des démarches liées à la demande de permis de construire, et parmi elles l'étude de sécurité publique (justifiée par la superficie du projet et sa situation au sein de l'agglomération havraise, voir ci-après).

L'ESP a été établie sous la direction de Jean-Michel LAZIOU, conformément au décret n°2011-324 du 24 mars 2011 pris pour l'application de l'article L. 111-3-1 du code de l'urbanisme et relatif aux études de sécurité publique. En outre, la composition de l'ESP respecte, en fonction des données disponibles, les parties mentionnées par l'article R. 111-49 du code de l'urbanisme.

I.2. Rappel méthodologique

Une étude de sécurité publique comporte trois phases :

- **Diagnostic** : le but est d'étudier les caractéristiques sociodémographiques de l'environnement du périmètre du projet, ainsi que d'identifier les caractéristiques de la délinquance sur le territoire. Ce tant sur la base d'éléments statistiques issus de sources diverses (INSEE, données des forces de l'ordre, etc.) que de rencontres avec les acteurs locaux de la sécurité publique.
- **Analyse du projet** : il s'agit d'analyser l'ensemble des éléments relatifs au projet, ce au regard des constats de la phase diagnostic. En l'occurrence, au vu du calendrier du projet, ce seront les pièces du dossier de demande de permis de construire qui seront analysées. L'enjeu de cette analyse est d'identifier et hiérarchiser deux types de risques : les risques exogènes (c'est-à-dire les risques amenés par l'environnement du site) et les risques endogènes (induits par le projet). Cette dernière catégorie implique un effort d'anticipation de la part des auteurs de l'étude, en ce sens qu'il faut prévoir l'interaction entre la délinquance existante et les caractéristiques du site.
- **Préconisations** : sur la base du diagnostic et de l'analyse du projet, l'étude apporte des préconisations visant à traiter les risques induits par le projet et à minimiser l'impact potentiel des risques contextuels. Les préconisations peuvent être de trois types : humaines (surveillance institutionnalisée), techniques (moyens techniques de sûreté) ou organisationnelles (procédures, organisations, champs de responsabilité, etc.).



2. Synthèse

Risques identifiés	
Risques exogènes	Risques endogènes
Trafic de stupéfiants	Vols (sans effraction)
Trafic d'êtres humains	Vols avec effraction
	Vols / dégradations sur véhicule
	Vols de véhicules

Mesures retenues						
	Organisation (entité responsable)	Moyens humains	Protection mécanique	Vidéosurveillance	Contrôle d'accès	Détection intrusion
Périphérie	Prologis / Telmma	Un agent de surveillance 24h/24h	Clôture 2 mètres Portail coulissant + barrière levante	Caméras fixes sur mât sur l'accès principal et l'ensemble de la périphérie (doubler objectif optique/thermique) + caméras mobiles	Lecteur de badge + vidéophone (renvoi poste de garde & entreprises locataires)	Détection assurée par le système de vidéo surveillance (caméras + serveurs dédiés)
Périmétrie	Entreprise locataire	Non prévu / A la discrétion du locataire	Porte classe 3 Vitrage P6B	Caméras sur accès périmétriques	Lecteur de badge	Détection d'ouverture
Volumétrie	Entreprise locataire	Non prévu / A la discrétion du locataire	Porte coulissante pleine hauteur entre cellules	Caméras sur accès inter-cellules & quais	Lecteur de badge sur accès inter-cellules	Détection de mouvement



3. Diagnostic

3.1. Contexte socio démographique

3.1.1. Démographie

L'ensemble des données présentées ci-après a pour source le site internet de l'INSEE.

3.1.2. Evolution & densité

Période	Population		Densité de population (hab/km ²)	
	Sandouville	Seine Maritime	Sandouville	Seine Maritime
1968	460	1 113 977	31,1	177,5
1975	566	1 172 743	38,6	186,8
1982	645	1 193 108	43,6	190,1
1990	703	1 223 429	47,5	194,9
1999	754	1 239 138	50,9	197,4
2006	777	1 243 834	52,5	198,1
2011	798	1 251 282	53,9	199,3
2016	797	1 255 755	53,9	200

La population de Sandouville a évolué graduellement et considérablement de 1968 à 2011 (+73%, contre seulement +12% à l'échelle de l'ensemble de la Seine Maritime). En revanche, on constate un tassement de cette tendance entre 2011 et 2016. On note également et logiquement une hausse continue de la densité de population de Sandouville, témoignage possible de l'extension de l'agglomération havraise au détriment des zones agricoles.

3.1.3. Tranches d'âge (2016)

Catégorie	Nombre		%	
	Sandouville	Seine Maritime	Sandouville	Seine Maritime
0 à 14 ans	170	1 255 755	21,3	18,5
15 à 29 ans	144	231 846	18	18,5
30 à 44 ans	146	232 084	18,3	18,3
45 à 59 ans	188	229 949	23,6	19,7
60 à 74 ans	114	247 839	14,3	15,9
75 ans ou plus	35	200 057	4,4	9,1
Total	797	113 980	100,0	100,0

La population sandouillaise apparaît légèrement mieux dotée pour la tranche 0-14 et 45-59 que l'ensemble de la Seine Maritime, ce qui correspond au mode d'habitat, quasi exclusivement pavillonnaire, davantage plébiscité par des ménages avec enfants.

3.1.4. Logement

Indicateurs (2016)	Sandouville	Seine maritime
--------------------	-------------	----------------



Part des résidences principales (%)	90	88
Part des résidences secondaires (%)	4,7	3,8
Propriétaires (%)	83,2	53,1
Locataires (%)	15,1	45,5

Il ressort que la part des propriétaires est très nettement supérieure à Sandouville que dans l'ensemble de la Seine Maritime. Là aussi, cela correspond avec la physionomie urbaine du bourg (habitat pavillonnaire en commune périurbaine, qui abrite souvent plus de propriétaires que de locataires).

3.1.5. Scolarité & emploi

3.1.5.1. Scolarité (2016)

Zone géographique	Part des titulaires d'aucun diplôme ou au plus du BEPC, brevet des collèges ou DNB (%)	Part des titulaires dont le diplôme le plus élevé est un CAP ou BEP (%)	Part des titulaires dont le diplôme le plus élevé est un baccalauréat (%)	Part des titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur (%)
Sandouville	26,8	38,9	16,6	17,7
Seine Maritime	32,4	28,1	15,8	23,8

3.1.5.2. Catégories socioprofessionnelles

Catégorie	Nombre		%	
	Sandouville	Seine maritime	Sandouville	Seine maritime
Agriculture, sylviculture et pêche	1	3 245	0	0,7
Industrie	3 282	76 639	77,3	17,6
Construction	92	28 761	2,2	6,6
Commerce, transports, services divers	852	177 194	20,1	40,8
<i>Dont commerce et réparation automobile</i>	26	52 411	0,6	12,1
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	18	148 706	0,4	34,2
Total	4 245	434 545	100,0	100,0

Le principal constat apporté par ces données est que le nombre d'emplois présents sur Sandouville (4 245, dont 77% d'emplois industriels), très largement supérieur au nombre d'habitants (797 en 2016 pour rappel). Ceci confirme l'aspect industriel de la commune, et sa nette dichotomie entre le pôle « bourg » sur le plateau et le pôle « port-zone d'activité » en contrebas.

3.1.5.3. Taux d'emploi (2016)

Indicateurs	Sandouville	Seine maritime
Ensemble	539	789 304
Actifs : (%)	73,7	72,5



Indicateurs	Sandouville	Seine maritime
- actifs en emploi (%)	66,8	61,3
- chômeurs (%)	6,9	11,2
Inactifs : (%)	26,3	27,5
- élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés (%)	10,1	10,7
- retraités ou préretraités (%)	10,3	8
- autres inactifs (%)	6	8,8

Catégories	Taux de chômage des femmes (%)		Taux de chômage des hommes (%)	
	Sandouville	Seine maritime	Sandouville	Seine maritime
Ensemble	9,3	15,7	9,4	15,2
15 à 24 ans	23,5	32	17,4	32,5
25 à 54 ans	7,2	14	6,1	12,9
55 à 64 ans	10,7	11,5	25	11,5

Sandouville subit un taux de chômage nettement inférieur à celui du département, quel que soit le sexe et la tranche d'âge observée (à la seule exception des hommes de 55-64 ans).

3.1.6. Famille - Ménages fiscaux (2016)

Indicateurs	Sandouville	Seine maritime
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (€)	22 852	20 324



3.2. Diagnostic des risques sur le territoire

3.2.1. Analyse statistiques

3.2.1.1. Rappel méthodologique

Les données mises à la disposition de LAZIOU Conseils sont les données statistiques produites par la Gendarmerie nationale concernant les délits portés à la connaissance des services ou constatés par ces derniers. Ces statistiques concernent les faits enregistrés en 2016, 2017, 2018 et 2019 sur le territoire de la commune de Sandouville.

Ces données ont été transmises par le Groupement de Gendarmerie de la Seine-Maritime.

On rappellera, par souci méthodologique, que ces données ne recensent pas l'intégralité des phénomènes délinquants à l'œuvre sur le secteur du projet, mais les faits portés à la connaissance de la Gendarmerie nationale. Ces chiffres témoignent donc autant de l'activité des forces de l'ordre que de la délinquance en général. Ils ne permettent pas de mesurer le sentiment d'insécurité de la population. Celui-ci repose plus sur le ressenti et non sur l'insécurité réelle. Il nécessite la prise de mesures générales et spécifiques, en particulier la lutte contre les incivilités.

On notera également qu'au vu de la physionomie de la commune (pôle bourg et pôle zone industrielle/portuaire - voir ci-après « Analyse du projet - Descriptif de l'environnement) ces statistiques ne sont pas représentatives du secteur de la commune dans la mesure où les faits relevés concernent l'ensemble de cette dernière, et pas seulement la portion sandouilloise du domaine portuaire. Les échanges avec les acteurs locaux de la sécurité publique (voir ci-après) seront l'occasion de vérifier la véracité des conclusions de l'analyse statistiques.

3.2.1.2. Statistiques de la délinquance constatée

Au vu de la nature du projet, sont détaillées ici les seules statistiques intéressant directement ou indirectement la voie publique ou des bâtiments privés. Ainsi, par exemple, ne sont pas traités des faits relevant des « Escroqueries, infractions économiques et financières ». De même, ne sont pas prises en compte les catégories de faits comprenant aucune ou très peu d'occurrences (inférieur à 2 sur une année).

3.2.1.2.1. Atteintes aux biens

Faits	2016	2017	2018	2019	Taux d'évolution(%)
Vols avec violence	0	0	1	0	0 %
Vols sans violence, dont :	22	27	27	16	-46,67 %
Cambriolages de locaux d'habitation principale	1	0	0	2	50 %
Cambriolages de locaux d'activité professionnelle ou associative	0	0	3	1	100 %
Vols liés aux véhicules à moteur et aux deux roues	3	8	12	5	66,67 %
Vols simples contre les particuliers	10	9	3	1	-90 %
Vols simples sur chantiers	4	2	2	0	-100%
Destructions et dégradations	8	4	4	0	-100 %

Les vols contre des particuliers constituent la majeure partie de ces atteintes aux biens. L'item des cambriolages de locaux d'habitation principale concerne vraisemblablement uniquement la partie bourg de la commune et non le domaine portuaire, et n'intéresse donc pas directement le projet.

La très faible quantité de faits constatés sur la période donnée ne permet pas d'établir des



conclusions sur la base des tendances d'évolutions, du fait des variations brutales que ces effectifs engendrent mécaniquement.

Selon le rapport d'analyse de l'Etat 4001 transmis par la GN, la délinquance est « très faible » sur la commune, et reste « constante et maîtrisée ».

3.2.1.2.2. Atteintes volontaires à l'intégrité physique (AVIP - atteintes aux personnes)

Faits	2016	2017	2018	2019	Taux d'évolution(%)
Atteintes volontaires à l'intégrité physique	2	1	6	2	0 %
Violences physiques non crapuleuses	1	0	5	0	-100 %
Violences physiques crapuleuses	0	0	1	0	0 %
Violences sexuelles	1	1	0	0	-100 %
Menaces ou chantages	0	0	0	2	200 %

De façon encore plus prononcée que pour les atteintes aux biens, les atteintes volontaires à l'intégrité physique (AVIP) comprennent très peu d'effectifs. D'autant que l'essentiel des faits d'AVIP concernent des violences physiques non crapuleuses, item assez large incluant notamment les violences conjugales. Aussi cet item ne peut pas être considéré comme pertinent pour le futur site eut égard à l'activité logistique de ce dernier.

3.2.2. Perception de la délinquance par les acteurs locaux

3.2.2.1. Gendarmerie nationale

La BTA compétente ne considère pas le secteur du projet comme relevant d'un niveau de risque particulier, au-delà du statut particulier de l'ensemble du domaine portuaire. L'environnement du site n'est pas un lieu privilégié d'intervention de la GN.

Au-delà des risques « habituels » inhérents à l'activité de plate-forme logistique, les personnels de GN consultés attirent toutefois l'attention des porteurs du projet sur certains phénomènes délinquants à l'œuvre sur le domaine portuaire ou à proximité et qui pourraient avoir un impact potentiel sur le projet :

- **Trafic de stupéfiants** : prégnant sur tout le domaine portuaire, le trafic de stupéfiant est directement lié au fret maritime. Certains conteneurs, notamment en provenance d'Amérique du Sud ou de la zone Caraïbe, peuvent avoir été chargés clandestinement en produits stupéfiants.
- **Infractions à la législation sur les étrangers** : le trafic d'êtres humains est un phénomène récurrent sur les côtes de la Manche. Bien que le port du Havre ne dispose pas d'autant de navettes vers le Royaume-Uni que d'autres ports de la région, il est touché par ce type de délits. Etant donné la forte mobilisation des forces de l'ordre autour de Calais, certains réseaux clandestins se sont déportés sur d'autres ports (le Havre, mais également Rouen ou Dieppe). Etant donné l'activité logistique du site, la GN alerte sur le risque de découverte de réfugiés dans les camions ou en errance sur le secteur.

3.2.2.2. Haropa Port du Havre - Service de la sécurité portuaire

A l'instar de la GN, le SPP constate un faible niveau d'insécurité sur le secteur du site (comme sur le reste du domaine portuaire d'ailleurs). L'environnement du site n'est pas considéré comme à risque. La plupart des infrastructures et des sites portuaires sensibles sont davantage situés sur la partie occidentale de la zone portuaire, à proximité du littoral.

Le SPP mentionne toutefois un risque permanent de vols de camions, notamment des vols par ruse (étant donné que les clés restent souvent sur le contact lorsque le véhicule est stationné). Il attire donc l'attention des porteurs du projet de la nécessité de disposer d'un historique des flux entrants / sortants sur l'accès périphérique. De même, est recommandée une attention accrue des



zones de chargement / déchargement afin de pallier le risque de vols en interne.

Les vols avec effraction et plus encore les vols avec violence sont considérés comme extrêmement rares. Le SPP explique ce constat par le haut niveau de sécurisation du domaine portuaire et par le faible ombre d'accès permettant d'accéder ou de quitter ce dernier (limitant de fait les possibilités de fuite pour des délinquants). Selon le SPP, les véhicules logistiques sont bien plus menacés après avoir quitté le domaine, une fois sur les voies rapides.

3.3. Politique de prévention de la délinquance sur le territoire

3.3.1. Surveillance humaine

3.3.1.1. Gendarmerie nationale

La brigade territoriale (BT) de Saint-Romain-de-Colbosc est compétente sur la commune de Sandouville. Cette BT dépend de la compagnie de Gendarmerie Nationale du Havre, elle-même dépendant du Groupement de GN de la Seine-Maritime.

Les effectifs de la BT sont amenés à effectuer des patrouilles de surveillance (police administrative) sur le secteur du projet. Néanmoins, étant donné la présence du Service de Sécurité Portuaire (voir ci-après) sur le domaine du Grand Port Maritime du Havre, dont fait partie la parcelle de terrain retenue, la GN partage cette mission de patrouille avec les équipes du SPP.

Il est à noter que le Groupement de GN mène des actions préventives de conseil aux entreprises pour la protection de leurs personnels et de leurs biens, actions menées par les référents sûreté. Cette mission peut potentiellement inclure les entreprises du domaine portuaire qui en feraient la demande.

3.3.1.2. Haropa Port du Havre - Service de la Sécurité Portuaire

Créé en 1947, le Service de Sécurité Portuaire (SPP) est une entité non régalienne, dont les agents sont assermentés par le procureur de la République du Havre et peuvent, à ce titre, être armés dans le cadre de l'exercice de leurs missions, y compris par des armes de poing (catégorie A). Le SPP emploie 133 agents et fonctionne 24h/24h.

De par son statut et celui de ses agents, le SPP est un service portuaire unique en Europe. Le SPP dépend du Grand Port Maritime du Havre (GPMH).

Les missions confiées au SPP et ses agents incluent notamment :

- Patrouilles préventives sur le domaine portuaire (sur voie publique et au sein de certains sites de sensibilité particulière), en tenue et en civil (groupe de recherche).
- Levée de doute sur alarme intrusion pour le compte des entreprises ayant souscrit un contrat de télésurveillance auprès du PC sécurité du SPP (à la seule condition que l'activité de l'entreprise en question ait un lien avec le commerce maritime).
- Surveillance à distance de la voie publique et de certains espaces de sensibilité particulière via le dispositif de vidéosurveillance (système GPMH).
- Surveillance en postes fixes et contrôles routiers, avec contrôle des titres d'accès et inspection, voire fouille des véhicules dans les seules zones d'accès restreint.
- Appui opérationnel à l'action des forces de l'ordre (le domaine portuaire est pour moitié en zone PN et pour moitié en zone GN).

3.3.2. Moyens de sûreté existant dans l'environnement immédiat du projet

3.3.2.1. Vidéosurveillance sur voie publique

Le GPMH met en œuvre de la vidéosurveillance sur voie publique (ou vidéoprotection) et de la vidéosurveillance sur certains sites ou zones de sensibilité particulière. Ce système, centralisé et géré depuis le PC du SSP, doit prochainement être étendu. Aucune caméra n'est existante ou prévue à proximité du futur site.



3.3.2.2. Protection mécaniques

L'emplacement du futur site jouxte un site industriel existant (au nord-ouest) qui dispose de sa propre clôture. Aucune interface entre les systèmes de sûreté de ce site et ceux du projet ne sont envisagés à ce stade (qu'il s'agisse des éléments de protection ou des éléments actifs).

3.4. Conclusion

Au regard de l'analyse des données statistiques socio-économiques, des statistiques de la délinquance constatée et du retour subjectif des acteurs de la sécurité publique, il apparaît que le secteur du projet n'est pas soumis à un haut niveau de délinquance et n'est pas considéré comme à risque. La nature essentiellement industrielle du secteur favorise certains types de risques (essentiellement contre les biens) et certaines temporalités (faible surveillance naturelle, surtout hors périodes d'activités). Une délinquance locale constituée essentiellement de vols par ruse (souvent d'origines internes aux organisations) sera la cible prioritaire à traiter.



4.1.2. Périmètre & descriptif du site existant

La parcelle concernée par le projet est d'une superficie de 28,8 ha, ou 286 926 m². Il s'agit d'un terrain à l'état naturel, boisé et sans construction.

4.2. Descriptif du futur site

4.2.1. Aménagement / configuration

4.2.1.1. Espaces extérieurs

Les espaces extérieurs couvrent plus de 57% de la surface du site. Il se compose (par ordre décroissant de surfaces couvertes) :

- de la voirie (70 053m², soit environ 24% de la surface), qui inclut les parkings PL et VL extérieurs et les approches des quais de chargement / déchargement :
 - o un parking PL d'attente PL (30 places).
 - o un parking visiteurs VL (30 places)
 - o le parking VL du bâtiment 9 (150 places).
 - o trois zones de stockage container extérieures (deux zones de 1034m² et une zone de 1227m²).
 - o le parking PL central (89 places).
 - o le parking VL du bâtiment 10 (150 places).
- des espaces verts (47 976m², soit environ 17% de la surface), eux-mêmes essentiellement composés de pelouses et d'espaces légèrement arborés.
- des bassins de rétention d'eau (24 668m², soit environ 9% de la surface), situés à l'est du site.

Ces espaces disposent de trois sources d'éclairage extérieur :

- projecteurs positionnées sur les bâtiments (ajustés automatiquement en fonction de la luminosité ambiante via des détecteurs photosensibles) ;
- éclairage sur mât (6 mètres de hauteur) au-dessus des aires de stationnement PL.
- éclairage ponctuel des affichages commerciaux en façade des bâtiments.

Les espaces extérieurs seront donc largement éclairés, facilitant la surveillance naturelle et institutionnalisée.

Concernant les flux et la circulation routière sur le site, l'accès périphérique principal concentrera l'ensemble du trafic. Passé ce point d'entrée, l'accès au reste du site se fait par trois cheminement possible :

- PL visiteur : attente et accès via le parking PL prévu à cet effet, vérification au poste de garde et accès via le rond-point intérieur situé à l'est du poste de garde.
- VL visiteur accès via la voie du parking PL, vérification au poste de garde et accès via le rond-point intérieur.
- VL interne : accès direct via la voie dédiée, le rond-point intérieur puis la voie desservante dédiée selon ce que le personnel dépende du bâtiment 9 ou 10.
- PL interne : accès direct via la voie dédiée, le rond-point intérieur puis la voie desservante dédiée selon ce que le VL vienne effectuer une livraison au bâtiment 9 ou 10.

L'accès secondaire pompier situé au sud du site ne sera utilisé comme son nom l'indique qu'en cas d'urgence, depuis le chemin de ronde véhicule situé en pourtour extérieur du site.

Le site sera accessible via une route et un rond-point à créer, qui seront eux-mêmes desservis par l'actuelle route industrielle, au nord de l'emplacement prévu du projet.



Concernant les espaces végétalisés, ceux-ci comprendront de la pelouse et des arbres dits de haute tige. Une seule taille annuelle est à prévoir. Des haies « de charme » (à vocation esthétique) sont également prévues en bordure de la périphérie, ainsi qu'entre les espaces de stationnement PL et chaque bâtiment.

4.2.1.2. Bâtiments

L'espace bâti occupe 43% de la parcelle du site. Il est composé par :

- Le bâtiment 9 - 79 799m².
- Le bâtiment 10 - 48 849m².
- Un local technique (local « énergie ») - 370m².
- Le poste de garde (12 m²).

Les deux bâtiments principaux ont une configuration similaire : ensemble de forme rectangulaire sur un seul niveau, orienté d'ouest en est dans le sens de la longueur et composé de cellules de même forme. Les cellules sont de deux tailles standards : des cellules de petite taille (2 995,27 m²) en bordure des largeurs de chaque bâtiment et des cellules de grande taille (5 970 m²) au centre. Le bâtiment 9 compte 12 cellules, le bâtiment 10 en compte 8. L'ensemble est bordé par des annexes, notamment des bureaux (adossés au bâtiment logistique sur deux niveaux, de RDC à R+1) et des zones de stockage.

Chaque bâtiment dispose de nombreux accès périmétriques :

- Accès piétons (notamment vers les bureaux).
- Accès via les quais de chargement / déchargement, abrité par des couvertines.

Concernant les matériaux employés, on mentionnera le bardage métallique couvrant les façades des bâtiments logistiques. Il en va de même du poste de garde (revêtement métallique). Les façades comportent pour seul ouvrant des accès piétons et les accès donnant sur les quais de chargement / déchargement, à l'exception des façades des annexes bureaux, qui disposent de fenêtre.

4.2.2. Organisation & gestion

4.2.2.1. Répartition des responsabilités

Prologis est maître d'ouvrage sur ce projet. Une fois les ouvrages livrés, la propriété du site sera transférée à une entreprise filiale du groupe Prologis. La gestion du site sera confiée à une société de gestion immobilière (gestion de site, *facility manager*), la société Telmma.

Les espaces logistiques et leurs dépendances (notamment des bureaux) seront occupées par des entreprises clientes, en tant que locataire. Comme indiqué précédemment, chaque locataire pourra occuper une ou plusieurs cellules. Dès lors qu'une entreprise locataire a défini le volume d'espace souhaité (le nombre de cellules souhaitées) Prologis met en œuvre des travaux d'isolation de cet espace, notamment via la création de portes coulissantes entre les cellules du locataire et celle de son voisin potentiel.

Prologis a la charge de la mise en œuvre de moyens techniques de protection et de surveillance sur les espaces communs du site. Telmma a la charge de la gestion quotidienne et de l'entretien de ces équipements, ainsi que de leur supervision. Ainsi la société met en œuvre la surveillance humaine sur site. Chaque locataire a la charge de l'entretien courant et de la sécurité de son espace loué.

4.2.2.2. Horaires

Le site ne dispose pas d'horaire de fonctionnement à proprement parler. Etant donné son activité logistique, il fonctionnera théoriquement en permanence (impliquant *de facto* une présence humaine permanente sur le site).

4.2.3. Analyse des moyens de sûreté déjà prévus dans le projet

4.2.3.1. Moyens humains

Est prévue dans le projet la présence permanente d'un agent de sécurité sur le site. Cet



agent sera avant tout présent pour assurer la prévention du risque incendie (qualification SSIAP). Il aura toutefois le contrôle des moyens techniques de sûreté et pour mission la surveillance des espaces extérieurs et de l'accès. Cet agent disposera d'une guérite (poste de garde) à proximité de l'entrée périphérique.

Bien que non compris dans le périmètre du projet, on mentionnera également la présence d'un chemin de ronde autour de l'enceinte périphérique du site. Cette dernière sera empruntée par les équipes de surveillance de Haropa-Port du Havre lors de leurs patrouilles au sein de la zone portuaire.

4.2.3.2. Protection mécanique

Est prévu dans le projet en périphérie du site une clôture en treillis soudé d'une hauteur hors-sol de 2 mètres. Cette clôture sera doublée de plantations arbustives. A noter également que les bassins et les noues sont enclos avec des clôtures en grillage simple torsion d'une hauteur hors-sol de 1,2 mètres.

L'accès principal (accès VL et accès PL distinct) est protégé par un portail coulissant motorisé. L'accès secondaire pompier est également protégé par un portail à coulissant motorisé ou à ouverture manuelle.

On relèvera enfin la présence prévue d'un réseau de fossés à ciel ouvert (réalisation Haropa-Port du Havre, non compris dans le périmètre du projet). Ces fossés, sur le pourtour périphérique, sont susceptibles, selon leur profondeur et largeur, de jouer un rôle de fossé de protection (notamment contre le risque d'intrusion par véhicule bélier contre l'enceinte périphérique).

4.2.3.3. Vidéosurveillance & détection intrusion

Le projet prévoit la mise en œuvre par les locataires de vidéosurveillance et de détection intrusion sur leur emprise.

4.3. Analyse des risques pesant sur le projet

4.3.1. Risques exogènes

Parmi les risques engendrés par l'environnement du projet, on peut notamment citer :

- Le trafic d'êtres humains : le trafic poids-lourds est un vecteur classique de trafic d'êtres humains et d'infractions à la législation des étrangers, a fortiori sur le littoral manchois et la région. Le domaine portuaire du Havre concentre une importante activité logistique, génératrice de flux poids-lourds très importants.
- Le trafic de stupéfiants : le fret maritime est un vecteur important de trafic de produits stupéfiants en provenance de l'étranger. Bien que le projet ne soit pas situé à proximité immédiate des principales infrastructures portuaires, de par son activité il abritera

Les facteurs aggravants engendrés par la nature de l'environnement :

- Faible surveillance naturelle, notamment de nuit : du fait de la nature des activités (uniquement des activités industrielles ou logistiques) avec très peu de circulation piétonne, le site ne bénéficiera pas de surveillance naturelle en provenance de son environnement hors période d'activité.

4.3.2. Risques endogènes

Les risques engendrés par le futur site, de par son activité, son mode de gestion ou sa configuration, sont les suivants :

- Vol sans violence ni effraction, qu'il soit d'origine interne ou externe (vol par ruse).
- Vols avec violence, sur le site ou à proximité immédiate. Ce risque est limité, dans la mesure où une aire de stationnement est prévue au sein de l'emprise du site, évitant ainsi le stationnement de poids-lourd sans protection aux abords.



- Vols / dégradations sur véhicules : ce type de risque est susceptible d'émerger étant donné le grand nombre de véhicules attendus sur le site (PL, mais aussi et surtout VL). Néanmoins, là aussi ce risque est limité dans la mesure où aucune place de stationnement ne sera située en dehors de l'enceinte périphérique.



5. Préconisations

5.1. Généralités

Conformément à l'article R. 111-49 du code de l'urbanisme : *les mesures proposées concernent, notamment, l'aménagement des voies et espaces publics et, lorsque le projet porte sur une construction, l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions et l'assainissement de cette construction et l'aménagement de ses abords, pour :*

- *prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic ;*
- *faciliter les missions des services de police, de gendarmerie et de secours.*

La sûreté dépend de la mise en place de structures, de moyens et de procédures permettant :

- *la prévention des risques ;*
- *l'organisation et la mise en place rapide et efficace de mesures appropriées ;*
- *la surveillance et le contrôle des accès du site.*

La destination des bâtiments ainsi que leur aménagement déterminent les mesures retenues et proposées. L'accent est mis sur la proportionnalité des mesures de sécurisation proposées aux risques modérés induits par les pratiques.

Il s'agit donc de **compléter les mesures de surveillance et de protection prévues** par l'équipe projet et détaillées ci-avant dans l'Analyse du projet. Aussi **certaines mesures d'ores et déjà prévues dans le projet et jugées suffisantes ne sont pas forcément répétées** ici. L'ensemble des mesures de sûreté (prévues de base ou ajoutées dans les préconisations de cette étude) font l'objet d'un récapitulatif dans la synthèse proposée en préambule du présent document (voir ci-avant).

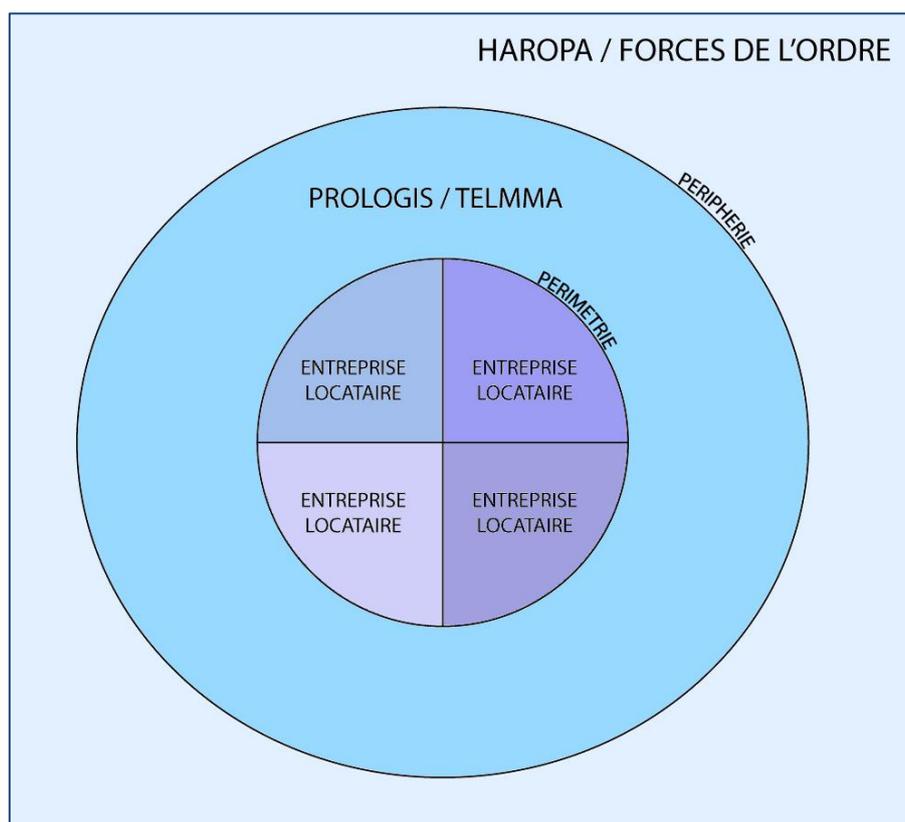
5.2. Organisation & gestion de la sûreté

5.2.1. Sur le site

La relation entre Prologis et les entreprises locataires est placée sous l'angle de la coproduction contractualisée de sûreté. Les responsabilités en termes d'investissement de sûreté sont clairement réparties dans l'espace :

- Haropa-Port du Havre et les forces de l'ordre sont en charge de la sûreté / sécurité publique aux abords du site et sur la voie publique environnante.
- Prologis (ou sa filiale propriétaire du foncier) est en charge de la création, de la gestion quotidienne et de la maintenance des équipements en périphérie et sur les espaces extérieurs (clôtures, caméras, contrôle d'accès périphérique, etc.). Elle délègue cette mission à la société de gestion immobilière Telmma.
- Les entreprises locataires sont en charge de la création, de la gestion quotidienne et de la maintenance des équipements périmétriques et volumétriques.

Chaque entreprise locataire devra s'engager à mettre en œuvre des moyens de sûreté adaptés (voir ci-après). Cette obligation sera introduite dans le contrat de location contracté par l'entreprise cliente, avec le détail des obligations en matière de surveillance à la charge de chacune des parties. Sous forme de cahier des charges sûreté, ces obligations de moyens détailleront notamment les pré requis en termes de compatibilité des systèmes mis en œuvre avec les systèmes de Prologis. Elles comporteront également un guide de bonnes pratiques et de procédures de gestion de la sûreté sur les espaces dont les locataires ont la charge. A la demande de la Gendarmerie nationale, ce cahier de procédure inclura une fiche réflexe dédiée à la question des réfugiés, prégnante sur la région (d'autant plus concernant un site logistique à proximité d'un grand port maritime).



5.2.2. Au sein du domaine portuaire / environnement du site

Le Service de la Sécurité Portuaire (SSP) assure la surveillance des espaces publics autour du site, conjointement avec les forces de l'ordre (GN). Cette surveillance s'effectue autant depuis la voie publique que depuis le chemin de ronde autour de la périphérie du site.

5.3. Moyens humains

Le projet prévoit la présence d'un agent de surveillance sur site 24h/24h. Cet agent sera basé au poste de garde, d'où il dispose d'une vue directe sur l'unique accès périphérique et du contrôle de l'ensemble des systèmes de sûreté (y compris ceux déployés par les entreprises locataires, voir ci-après). L'agent aura été formé à l'utilisation des moyens techniques de sûreté (voir ci-après), notamment le contrôle d'accès et le système de vidéosurveillance.

En cas de problème majeur lié à la sûreté sur le site (défaillance du système de contrôle d'accès par exemple) un agent supplémentaire dédié à la sûreté pourra être mobilisé par la société prestataire afin de garantir un minimum de surveillance des espaces extérieurs et de contrôle de l'accès.

Les entreprises locataires peuvent, si elles le souhaitent, recourir aux services de sociétés prestataires de surveillance en vue de mettre en place des moyens humains de sûreté sur les espaces qu'elles louent. Etant entendu que :

- Les actions de l'agent du poste de garde priment sur celles des agents des entreprises (incluant la prise en main à distance sur les systèmes de sûreté).
- Le périmètre d'intervention d'un agent de ce type sera strictement confiné aux espaces occupés par l'entreprise locataire/cliente.
- Les entreprises locataires devront communiquer à Prologis / Telmma l'ensemble des informations relatives aux prestations de surveillance qu'elles mettent en œuvre sur le site



(identité et coordonnées des sociétés prestataires, identité des agents, cahier des charges de la prestation, consignes particulières, etc.). Ces informations seront régulièrement mises à jour, sous responsabilité des entreprises locataires. Elles seront conservées au poste de garde, à disposition de l'agent en poste.

- Des moyens de communication viables et dédiés devront être mis en œuvre entre ces agents et l'agent au poste de garde, à charge des entreprises locataires (lignes directes, talkie-walkie, etc.).
- Les entreprises locataires ont la charge du contrôle du respect, par les sociétés prestataires qu'elles emploient, des consignes du site et de la réglementation en vigueur dans le domaine de la sécurité privée.

5.4. Moyens techniques de sûreté

5.4.1. Méthodologie - Principes d'implantation

Les moyens humains et techniques de sûreté seront déployés en vertu du principe d'organisation concentrique (périphérie, périmétrie, volumétrie).

Etant donné l'organisation du site, notamment la répartition des responsabilités dans l'espace entre espaces communs (notamment les extérieurs) et espaces occupés par les sociétés locataires, seront les distingués les systèmes mis en œuvre par Prologis et qui concerneront l'ensemble du site (périphérie et périmétrie essentiellement) des systèmes mis en œuvres par chaque locataire (en périmétrie et en volumétrie des cellules et de leurs dépendances).

5.4.2. Protection mécanique

5.4.2.1. Périphérie

Clôture : La clôture périphérique sera d'une hauteur hors sol de 2,5 mètres. Elle sera composée de barreaux ou de mailles rigides. Si la clôture doit disposer d'un muret de sous-bassement, ce dernier et la clôture sont arasés sur le pan externe. La clôture ne comportera pas d'élément susceptible de constituer une échelle naturelle (coffret électrique...). Elle pourra être renforcée par un élément de protection complémentaire (bavolet, ronce de concertina). Cet élément ne pourra dépasser de la limite de parcelle.

Accès périphérique : l'accès unique est protégé par un portail coulissant. Cet élément est de même hauteur que la clôture périphérique. Il est renforcé par une lisse défensive destinée à gêner l'escalade.

Au niveau des trois voie d'entrée desservies par le rond-point intérieur, elles sont protégées chacune par une barrière levante renforcée. Cette barrière dispose d'une lisse métallique empêchant le franchissement de piétons par le dessous. Une signalétique claire et lisible permet de diriger les flux vers tel ou tel accès selon le bâtiment devant être desservi.

Le principe étant que le portail coulissant ne soit fermé qu'en nuit. Ce mode de fonctionnement pourra être ajusté en fonction des horaires d'affluence. Une analyse des flux sera donc à réaliser et devra être mise régulièrement à jour afin d'optimiser le fonctionnement de cette unique entrée. Le but étant que le portail coulissant (qui offre un meilleur niveau de protection mais est plus lent à l'ouverture/fermeture) ne soit déployé qu'en période « creuse », où le trafic est moindre. A l'inverse, le portail restera en position ouvert et l'accès au site sera protégé au niveau du rond-point intérieur par des barrière levantes en période de flux importants, lorsque la fluidité du trafic serait amoindrie par le portail coulissant.

5.4.2.2. Périmétrie

Les accès en périmétrie seront protégés par des bloc-portes offrant un niveau de résistance à l'effraction acceptable (temps de résistance de 5 minutes : classe 3 suivant norme EN 1927).

Les fenêtres accessibles depuis le sol sont protégées par un produit verrier renforcé



répondant aux normes « retard à l'effraction » : classe P6B de la norme NF EN 356 (référence française Sp615/SP15).

5.4.2.3. Volumétrie

Les accès permettant de circuler entre deux cellules occupées par deux entreprises locataires différentes sont protégées par des portes coulissantes pleine hauteur.

5.4.3. Vidéosurveillance

5.4.3.1. Généralités

Le site comprendra *a minima* un système de vidéosurveillance en extérieur. Ce système est centralisé et géré au quotidien depuis la loge gardien, par l'agent de sécurité présent sur le site. Sa finalité est d'assister l'agent de sécurité dans la surveillance générale des espaces extérieurs (espace infra périphérique) et dans le contrôle de l'accès principal extérieur.

Ainsi, le système se compose en majorité de caméras fixes, appuyées par un nombre restreint de caméras mobiles destinées à appuyer l'agent en cas d'incident ou de levée de doute sur détection d'intrusion.

Les flux vidéo seront conservés pendant 30 jours avant écrasement automatique.

Comme indiqué précédemment, ce système extérieur pourra être complété par des systèmes mis en œuvre par les clients dans les volumes dont ils ont la charge. Tout système installé devra impérativement prévoir un report des flux vidéo vers la loge gardien. Le stockage des données reste à la charge et sous la responsabilité du client propriétaire du système. Aussi toute requête des forces de l'ordre pour extraction de flux vidéo dans le cadre d'une instruction judiciaire devra être adressée à Prologis si les flux intéressants sont issus du système extérieur, et à chaque client sur les flux intéressants sont issus d'un système intérieur particulier.

Prologis imposera aux entreprises locataires de mettre en œuvre des dispositifs vidéo compatibles avec son système central (compatibilité interface homme-machine, matériel numérique, etc.). Prologis s'assurera toutefois, de son côté, que son système vidéo est géré par une solution de supervision suffisamment ouverte pour intégrer des matériels de marques et technologies diverses.

5.4.3.2. Périphérie

Deux caméras fixes sont orientées sur l'accès périphérique unique. Leur résolution d'image est telle qu'elle permet l'identification, par ordre de priorité, du véhicule et du chauffeur (en incluant la contrainte des poids-lourds, qui constitueront la grande majorité des flux de circulation).

Des caméras fixes sont déployées en bordure intérieure de la périphérie. Implantées sur mâts dédiés ou sur des mâts d'éclairages (hauteur recommandée : 6 mètres), elles permettent à l'agent de surveiller depuis le poste de garde l'ensemble de la clôture périphérique. Il s'agit d'une couverture vidéo intégrale afin d'assurer une détection en périphérie (voir ci-après). La vidéosurveillance intervient ici en complément de cet équipement de détection intrusion (notamment pour levée de doute).

Ces caméras fixes disposent des caractéristiques techniques suivantes :

- analyse d'image intégrées : franchissement de ligne / intrusion sur zone avec optimisation en vue de limiter les détections intempestives (animaux, végétation, etc. en lien avec les paramétrages du système central en appui de l'action de la caméra intelligente - l'enregistreur étant l'élément déclenchant les alarmes et au sein duquel seront paramétrées l'ensemble des procédures d'alarmes).
- double objectif thermique / optique : l'objectif thermique détecte, l'objectif optique génère un flux vidéo pour levée de doute.
- Objectif varifocal motorisé 2,8-12 mm
- Projecteur infrarouge 50 m minimum
- Indice de résistance antivandale IK10



La fonction de détection des caméras est appuyée par un serveur d'analyse d'images qui effectue l'analyse des flux thermiques et optiques fournies par ces caméras fixes.

Ce dispositif de caméras fixes est complété par des caméras mobiles, positionnées sur les mêmes supports, qui viennent compléter au besoin les champs de vision des caméras fixes et les éventuels angles morts. Le but de ces caméras est de permettre à l'agent d'effectuer une levée de doute sur alerte intrusion (sur clôture ou en périmétrie d'un des bâtiments) en cas d'alarme sur un secteur non couvert par les champs de visualisation des caméras fixes.

5.4.3.3. Périmétrie

Les caméras déployées en périmétrie le sont sous responsabilité des entreprises locataires. Elles sont implantées en priorité de façon à visualiser les accès périmétriques. Elles permettent l'identification ou, à défaut, la reconnaissance des personnes entrant / sortant des bâtiments (que ce soit les parties bureaux ou les entrepôts. Une attention particulière sera aussi apportée aux zones de chargement / déchargement des camions.

5.4.3.4. Volumétrie

Les caméras déployées en volumétrie le sont sous responsabilité des entreprises locataires. Elles sont déployées en priorité dans les espaces suivants :

- Circulations menant aux accès périmétriques (identification).
- Quais de chargement / déchargement (côté intérieur, en complément des caméras potentiellement déployées en extérieur - reconnaissance).
- Porte accès entre deux cellules occupées par des locataires différents (identification).

5.4.4. Contrôle d'accès

5.4.4.1. Généralités

Prologis met en œuvre sur le site un système de contrôle automatisé des accès. Ce système a pour but d'assurer une traçabilité des flux sur l'unique accès périphérique. Le système est centralisé au niveau du poste de garde, où se trouve notamment le poste informatique dédié à sa supervision.

Concernant le système de contrôle d'accès mis en œuvre par chaque entreprise locataire, il devra être compatible avec le système mis en œuvre sur l'accès périphérique par Prologis. Chaque entreprise sera responsable de la création et de la gestion des droits, y compris la délivrance du titre d'identification (badge). Toute création de droit devra être communiquée à Prologis et Telmma.

Le système de contrôle d'accès automatisé a notamment vocation à être employé par le personnel accédant au site via l'accès VL. Etant donné l'activité du site, de nombreuses livraisons effectuées par des véhicules ou des sociétés non pré enregistrées seront à prévoir. Un système de vidéophone permettra de gérer l'accès de ces personnes ne disposant pas d'un titre d'identification.

5.4.4.2. Périphérie

L'accès principal est placé sous contrôle d'accès par badge. Ainsi la barrière levante (en journée) ou le portail coulissant (de nuit) sont actionnés par activation d'un badge disposant de droits valables, ou par action à distance de l'agent de surveillance au poste de garde.

Afin de permettre l'accès des livraisons non récurrentes et des visiteurs, un système de vidéophone est mis en place. Il devra être monté sur un totem compatible PL /VL. Il permettra notamment à un camion ne disposant pas de droits d'accès d'interagir soit avec le poste de garde, soit avec l'entreprise qui aura donc le moyen d'ouvrir à distance l'accès via une interface dédiée (pupitre de réception).

5.4.4.3. Périmétrie



L'ensemble des accès périmétriques sont placés sous contrôle d'accès automatisé, à l'exception des accès en sortie seulement (par exemple les issues de secours).

5.4.4.4. Volumétrie

Les accès permettant de passer de la zone d'une entreprise locataire à une autre (entre deux cellules) sont placés sous contrôle d'accès automatisé. Il en va de même concernant les accès entre les bureaux et les cellules.

5.4.5. Détection intrusion

5.4.5.1. Généralités

La fonction de détection intrusion en périphérie est assurée par le système de vidéosurveillance déployé par Prologis. Il vise à détecter des intrusions en périphérie du site et à en informer en temps réel l'agent qui peut effectuer une levée de doute via le même système de vidéosurveillance extérieure (voir ci-avant). Ce système sera centralisé au poste de garde et géré depuis ce dernier par l'agent de surveillance. Il devra offrir la possibilité technique d'un renvoi en télésurveillance des informations et des flux (notamment auprès du PC Haropa-Sécurité Portuaire, voir ci-avant).

Chaque entreprise locataire disposera de son propre système de détection intrusion en périmétrie (détection d'ouverture sur ouvrant) et en volumétrie. Chaque système devra être compatible et dialoguer avec le système central, afin que l'agent en poste puisse prendre en compte et gérer les alarmes. Là aussi, la levée de doute pourra être effectuée via la vidéosurveillance, puisque l'ensemble des flux vidéo remontent au poste.

Etant donné que tout ou partie du site est prévu pour fonctionner en permanence, l'activation de la détection intrusion sera de la responsabilité de chaque entreprise locataire pour l'espace qu'elle occupe. Les systèmes prévoiront également la possibilité d'une modulation de cette activation via la mise en place de zone (permettant ainsi, par exemple, que les bureaux soient sous détection intrusion de nuit alors que les cellules logistiques, encore actives, ne le soient pas).

5.4.5.2. Périphérie

La vidéosurveillance assure la détection en périphérie (abords immédiats côté intérieur). Ce dispositif permet la détection du franchissement de la clôture (que ce soit par escalade, par découpe ou par enfoncement).

5.4.5.3. Périmétrie

L'ensemble des ouvrants accessibles depuis le sol (portes essentiellement, ainsi que les fenêtres des annexes bureaux) sont placés sous détection d'ouverture.

Comme indiqué précédemment, cette détection pourra être activée ou désactivée par l'entreprise locataire suivant son besoin et son activité (ainsi certains ouvrants, sollicités en permanence, ne verront jamais leur détection activée).

5.4.5.4. Volumétrie

L'entreprise locataire pourra mettre en œuvre de la détection d'intrusion en volumétrie sur certains espaces qui ne sont pas appelés à fonctionner en permanence. Ainsi certaines cellules ou parties de cellules isolées abritant des biens spécifiques pourront disposer de radars bivolumétriques permettant de détecter tout mouvement au sein de ces espaces.

5.5. Préconisations complémentaires

5.5.1. Végétation

La végétation sur le site fera l'objet d'un entretien rigoureux, *a fortiori* aux bords de la clôture périphérique. Ainsi sera effectuée au moins une taille annuelle des arbres et pelouses.

Le respect de cette préconisation est primordial pour le bon fonctionnement de la vidéosurveillance extérieure. De façon générale, une végétation entretenue facilite la surveillance



(institutionnelle ou naturelle).

5.5.2. Accès des forces de l'ordre

Les services de secours et les forces de l'ordre accéderont au site via l'unique accès périphérique, après avoir emprunté le giratoire devant être créé lors de l'aménagement de la zone. L'agent en poste en permanence sera chargé de leur donner accès à l'ensemble des locaux.



5.6. Préconisations spécifiques à la phase chantier

Lors de la phase de réalisation des ouvrages, le site devra faire l'objet d'une attention particulière. Une emprise chantier est toujours l'objet de risques particuliers, notamment la délinquance de prédation (risque renforcé du fait de la faible surveillance naturelle aux alentours de la parcelle).

Ainsi les mesures suivantes seront à prévoir :

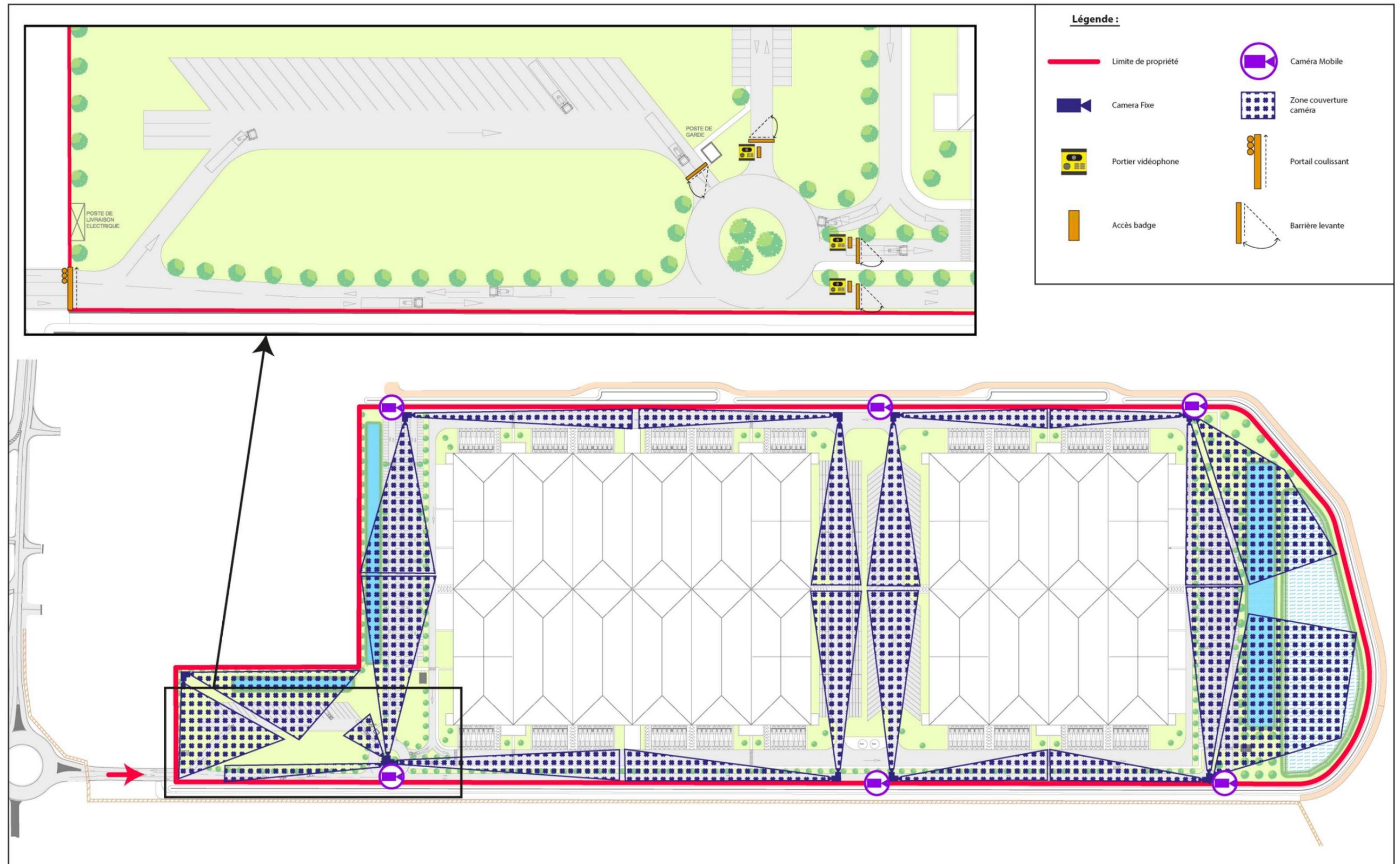
- Moyens humains : un agent de surveillance sera présent sur site. Il sera notamment en charge de la gestion des systèmes de surveillance (notamment la vidéosurveillance). Sa guérite sera placée aussi proche que possible des principaux accès périphériques à l'emprise chantier. Cette présence humaine pourra toutefois être remplacée par une société prestataire de télésurveillance (les systèmes de surveillance du chantier prévoiront cette possibilité, voir ci-après).
- Protection mécanique :
 - o Clôture : l'emprise chantier disposera d'une clôture périphérique d'une hauteur minimale de 2 mètres. La composition et la physionomie de cette clôture ne seront pas de nature à permettre l'escalade.
 - o Accès : les accès périphériques et périmétriques (entre zones du chantier) seront protégés par des portails piétons type tambour, assurant l'unicité de passage.
- Vidéosurveillance : mise en œuvre d'un système de vidéosurveillance avec caméras intelligentes et incluant la fonction détection sur analyse d'image.
- Contrôle d'accès : les accès périphériques et périmétriques (accès base vie) seront sous contrôle d'accès automatisé. Les entreprises seront responsables des personnels auxquels des titres d'identification sont délivrés.
- Eclairage dynamique : sur détection de mouvement indépendante de la vidéosurveillance, l'éclairage dynamique favorise la surveillance naturelle ou institutionnelle en indiquant un mouvement sur l'emprise à des horaires inhabituels (notamment de nuit).

De façon générale, les entreprises en charge de la réalisation des travaux prendront soin de réduire les risques, notamment en laissant stationner le moins possible les véhicules sur l'emprise (notamment les weekends). L'outillage et les matériaux de valeur seront abrités dans des containers verrouillés et placés sous vidéosurveillance. La zone Base vie sera distincte de la zone chantier, et séparée de cette dernière par une clôture.

Concernant les bases vie une attention particulière sera apportée par les entreprises au bon verrouillage de leurs portes en nuit et weekends.

Une convention de coopération avec les forces de l'ordre et le service sûreté portuaire de Haropa-Port du Havre devra être établie avec le maître d'ouvrage et l'entreprise maîtrise d'œuvre. Cette convention identifiera notamment des contacts clés au sein de chaque partenaire, à contacter en cas d'urgence (ceci inclut la société prestataire de surveillance ou de télésurveillance).

6. Annexe - Plan d'implantation : espaces extérieurs & accès principal



Version 1.0

Emetteur : DEGUET Cyril

Superviseur : MARREC Pol



L CONSEILS

PROLOGIS - LE HAVRE : Plan de préconisation - Espace extérieur

12/12/2019