



RLMD ROUEN 2019

+

- Arrêté dérogation classe 1.
- Arrêté Ammoniac liquéfié (NH3).



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE GRAND PORT MARITIME DE ROUEN

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN - CAPITAINERIE DU PORT

34, Boulevard de Boisguilbert - B.P. 4075 - 76022 ROUEN Cedex 3
www.haropa-solutions.com - Email administratif : cpr@rouen.port.fr - Email exploitation : harbourmaster@rouen.port.fr



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

SOMMAIRE

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES.....	3
Titre I : Section I - Réglementation	6
Titre II : Dispositions relatives à l'exploitation des ports.....	6
Section I - Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport.....	6
Section II - Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars.....	10
Section III - Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses.....	13
Section IV - Gardiennage.....	14
Titre III : Dispositions spécifiques à la manutention.....	14
Section I - Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement	14
Section II - Opérations particulières.....	15
Section IV - Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac.....	16
Section V - Manutention des colis de marchandises dangereuses.....	16
Titre IV : Dispositions spécifiques aux navires et bateaux.....	17
Section I - Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux.....	17
Section III - Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude.....	18
Section IV - Précautions d'ordre nautique - amarrage.....	18
Titre V : Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation des navires et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés des ports maritimes.....	20
 CHAPITRE II : PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES.....	 21
Classe 1 : Matières et objets explosibles.....	21
Classe 2 : Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous.....	23
Classe 3 : Liquides inflammables.....	25
Classe 4.1 : Solides inflammables.....	26



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Classe 4.2 : Matières sujettes à l'inflammation spontanée.....	27
Classe 4.3 : Matières dangereuses en présence d'humidité.....	27
Classe 5.1 : Matières comburantes.....	28
Classe 5.2 : Peroxydes organiques.....	35
Classe 6.1 : Matières toxiques.....	35
Classe 6.2 : Matières infectieuses.....	35
Classe 7 : Matières radioactives.....	36
Classe 8 : Matières corrosives.....	36
Classe 9 : Matières et objets dangereux divers.....	37
ANNEXE 1 : Consignes de sécurité particulières au nitrate d'ammonium et aux engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9.....	38
ANNEXE 2 : Conditions d'autorisation des opérations de transfert de marchandises dangereuses d'un navire sur une barge.....	41
ANNEXE 3 : Distances minimales entre conteneurs citernes ou conteneurs chargés entièrement de colis de la classe de marchandise dangereuse considérée.....	44
ANNEXE 4 : Equipements des postes polyvalents.....	47
ANNEXE 5 : Zones de dépôt à terre	
- des classes 1	48
- des classes 5.1. et 9 aux quais en Seine à Honfleur (QSH)	51
ANNEXE 6 : Fumigation des navires.....	52
ANNEXE 7 : Consignes Générales de Sécurité pour les navires fréquentant les postes pétroliers, gaziers ou chimiquiers du Port de Rouen et de ses annexes.....	53
ANNEXE 8 : Procédure dérogatoire permettant au niveau des quais de seine a Honfleur à titre exceptionnel et sous conditions la présence simultanée de navires de croisière occupés par des passagers et de dépôt a terre de matières dangereuses comburantes solides de type nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium (classes 5.1 et 9).....	54
ANNEXE 9 : Plan général du port avec identification des différents terminaux.....	56



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES

CHAMP D'APPLICATION

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites de la circonscription du Grand Port Maritime de Rouen, du Pont Jeanne d'Arc jusqu'à l'entrée du Port de Honfleur sont soumis aux prescriptions du RPM et du présent règlement qui le complète.

Le présent règlement s'applique :

- tant au transport en vrac qu'au transport en colis,
- aux opérations d'avitaillement et d'approvisionnement en marchandises dangereuses,
- aux navires, bateaux, véhicules et wagons ayant contenu des marchandises dangereuses autres qu'en colis, tant que ceux-ci n'ont pas été convenablement nettoyés et dégazés, si nécessaire décontaminés,
- aux transports, manutentions et dépôts effectués dans les ports de commerce par le Ministère chargé de la Défense, ou pour son compte, hors dispositions particulières définies par instruction interministérielle conjointe des Ministres chargés de la Défense et des Ports Maritimes.

Le présent règlement ne s'applique pas :

En ce qui concerne l'accès et le stationnement des propres navires et bateaux du Ministère chargé de la Défense dans le port ainsi que vis-à-vis des mesures à prendre et des vérifications à faire à bord.

DEFINITION

Agents chargés de la police portuaire et de l'exploitation :

Le Commandant du Grand Port Maritime de Rouen, chef du service de la Capitainerie de ce port est responsable des attributions dévolues aux agents chargés de la police et de la sécurité. Il peut déléguer à des Officiers de Port placés sous ses ordres.

L'autorité portuaire fixera au besoin par des consignes permanentes ou temporaires les modalités d'application des règlements généraux et particuliers dans le port.

Sans préjudice des poursuites exercées en cas d'infraction aux dispositions des règlements généraux et particuliers applicables au transport, dépôt et manutention des marchandises dangereuses dans le port, la Capitainerie, après mise en demeure non suivie d'effet, prendra ou fera prendre d'office toutes mesures pour un retour à une situation normale. En cas de danger immédiat, des mesures adéquates pourront être immédiatement ordonnées par la Capitainerie.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ABREVIATIONS

Les abréviations suivantes sont employées dans le présent règlement :

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
CARU	Quai Carue
Code IMDG	Code Maritime International des Marchandises Dangereuses
EVP	Conteneur Equivalent Vingt Pieds
GRV	Grand Récipient pour Vrac
NASC	Solution Chaude Concentrée au Nitrate d'Ammonium
OBO	Ore Bulk Oil
OMI	Organisation Maritime Internationale
QBB	Quai du Bassin aux Bois
QGCM	Quai de Grand Couronne / Moulineaux
QPAP	Quai de la Papeterie
MD	Matières Dangereuses
QGG	Quai de Grand-Quevilly
SGMA	Quai Sogema
QPC	Quai de Petit Couronne
QRQ	Quai de Rouen Quevilly
QSH	Quais en Seine à Honfleur (QSH1, QSH2 et QSH3)
QSTW	Quai de Saint Wandrille
QW	Quai de l'Ouest
RADI	Quai de Radicatel
RPL	Règlement Portuaire Local
RPM	Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

DEFINITIONS

Les définitions suivantes sont employées dans le présent règlement :

Citerne :

Un réservoir, muni de ses équipements de service et de structure. Lorsque le mot est employé seul, il couvre les conteneurs-citernes, les citernes mobiles, les citernes démontables et les citernes fixes tels que définis au chapitre 1.1 de la partie 1 du volume I de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (dit " Accord ADR ") en vigueur au 1er janvier 2011.

Engainement :

Entrée du navire dans le chenal d'accès au port.

Soutage :

Opération d'approvisionnement en eau et/ou combustible.

Stationnement à couple :

2 navires ou bateaux réunis par la longueur.

PRESENTATION DU DOCUMENT

La présentation et la numérotation des articles du présent règlement reprennent celles du RPM.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

TITRE I SECTION I - REGLEMENTATION

11-2 – AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES

11-2-3 – Règlement locaux

11-2-3-3 Les exploitants des terminaux sont tenus de déclarer dans les meilleurs délais à l'autorité portuaire, les accidents ou incidents notables impliquant des marchandises dangereuses et ceux de nature à porter atteintes aux intérêts mentionnés à l'article L. 551-2 du code de l'environnement .

Un rapport d'accident ou, sur demande de l'autorité portuaire, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant du terminal à l'autorité portuaire. Il précise les éléments suivants :

- les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident,
- les effets sur les personnes et l'environnement,
- les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen et long terme,
- le descriptif des contrôles et modifications d'équipements réalisés suite à l'incident ou l'accident.

Ce rapport est transmis au plus tard sous 15 jours à l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire collecte les déclarations et constitue à partir de celles-ci une base de données permettant une analyse de l'accidentologie.

TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DES PORTS

SECTION I - DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT

21-1 – DECLARATION

21-1-1 – Arrivée et départ par voie maritime

Les personnes visées à l'article 21-1-1 du RPM sont tenues de s'assurer auprès de l'autorité portuaire de Rouen que le port peut les recevoir et d'adresser une déclaration à celle-ci au départ du port précédent.



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Cette même déclaration est formulée au départ du port avant l'appareillage du navire.

La déclaration doit comporter l'ensemble des informations mentionnées en annexe I du RPM.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux provisions de bord et aux matériels d'armement à bord des navires.

21-1-2 – Arrivée par voie ferrée, routière ou navigable

Les marchandises dangereuses ou polluantes transportées par voie ferrée, routière ou navigable doivent être déclarées à l'autorité portuaire au moins 24 heures avant leur arrivée par les soins de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double de la déclaration d'expédition ou de transport ou de chargement de marchandises dangereuses ou polluantes, déjà établie.

A la présentation de ces documents, doivent être indiqués le mode de transport d'approche (camion, wagon, navire, bateau) et la destination des marchandises en précisant s'il est prévu de les mettre en dépôt sur quai ou s'il est prévu de les embarquer ou de les évacuer directement du port. Le nom du navire ou du bateau sur lequel il est prévu d'embarquer les marchandises doit également être précisé.

La déclaration doit être transmise, par écrit, à l'autorité portuaire de façon à respecter le délai imparti. Les formes admises pour celle-ci sont du même modèle que la formule-cadre pour le transport de marchandises dangereuses (Code IMDG).

21-1-3 – Obligation d'information

Les bateaux en transit doivent informer, par moyens VHF, la Capitainerie, de la nature et de la quantité de marchandises dangereuses transportées, avant leur entrée dans les limites de la circonscription du Grand Port Maritime de Rouen.

21-2 – CONDITIONS

21-2-1 - Les navires transportant des marchandises dangereuses, déclarées conformément à l'article 21-1-1, reçoivent au plus tard, sur rade de la Carosse, l'autorisation d'engainer.

Les bateaux en transit transportant des marchandises dangereuses n'ont pas d'obligation d'arrêt sous réserve d'avoir informé la Capitainerie, comme indiqué à l'article 21-1-3, de la nature et de la quantité de marchandises dangereuses transportées, et sous réserve de contre ordre de la Capitainerie.

En dehors des cas de force majeure ou d'autorisation spéciale donnée par la Capitainerie, le mouillage des navires et bateaux chargés de marchandises dangereuses, et d'une façon particulière celui des pétroliers de mer et fluviaux chargés ou non dégazés, en attente d'opération ou de mouvement, est interdit en rivière et dans le chenal balisé de l'estuaire de la Seine.

Cependant, en cas de conditions météorologiques défavorables, la Capitainerie peut autoriser ces navires, sauf ceux transportant de l'ammoniac en vrac, à s'accoster au poste d'attente de Moulineaux.



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

21-2-2 - Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses en vrac doivent utiliser le poste spécialisé qui leur est attribué par la Capitainerie :

1. Postes spécialisés pour les marchandises dangereuses de la **classe 2** :

- Postes Exxon-Mobil,
- AGQ (Ammoniac Grand Quevilly),

2. Postes spécialisés pour les **hydrocarbures liquides** :

- P25 (poste RUBIS TERMINAL),
- P27 (poste RUBIS TERMINAL),
- Postes Exxon-Mobil,
- CPA1 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPA2 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPAQ (poste RUBIS TERMINAL),
- Q 400 (DRPC/Dépôt Rouen Petit Couronne)
- Q 300 (DRPC/Dépôt Rouen Petit Couronne)

3. Postes spécialisés pour les **autres marchandises** :

- P25 (poste RUBIS TERMINAL),
- P27 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPA1 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPA2 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPAQ (poste RUBIS TERMINAL),
- Postes Exxon-Mobil,
- SODES (alcools),
- MPCA (acides) (poste MAPROCHIM),
- CPA1 (acides) (poste RUBIS TERMINAL),
- QGQ (fertilisants) – voir paragraphe « cas de QGQ » au chapitre II – Classe 5.1.

Nouvelle classification Reglt UE 1272 - 2008

<i>Tableau 2.6.1</i>	
Critères applicables aux liquides inflammables	
Catégorie	Critères
1	Le point d'éclair est < 23 °C et le point initial d'ébullition est ≤ 35 °C.
2	Le point d'éclair est < 23 °C et le point initial d'ébullition est > 35 °C.
3	Le point d'éclair est ≥ 23 °C et ≤ 60 °C ⁽¹⁾ .

(¹) Aux fins de ce règlement, les gazoles, carburants diesel et huiles de chauffage légères dont le point d'éclair est compris entre 55 °C et 75 °C peuvent être considérés comme relevant de la catégorie 3.

Commentaire

- A:** point éclair < 0°C et pression vapeur à 35°C > 10⁵ Pa
- B:** point éclair < 55°C
- C :** 55°C < point éclair < 100°C
- D :** peu inflammable

4. Postes polyvalents pour les **hydrocarbures liquides et vracs solides** :

Le chargement et le déchargement d'hydrocarbures entrant dans les catégories C et D des liquides inflammables sont autorisés aux postes SOGEMA aval et CARUE amont aux conditions suivantes :

- Non simultanéité des activités de transfert de liquide inflammable et des activités de manutention ou de dépôt d'engrais de classe 5.1,

Eloignement de 25 m du bord à quai des autres matières dangereuses ou facilement combustibles,

- Ces quais doivent être nettoyés et propres avant et après chaque opération de manutention d'engrais de classe 5.1.



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

- Les bras de chargement et les canalisations devront être purgés et les quais exempts de toute trace d'hydrocarbure après chaque opération de transfert de liquide inflammable.

NB : ces postes devront alors être équipés des matériels et dispositifs mobiles de lutte contre l'incendie et la pollution et de barrières de sécurité comme défini en annexe 4.

Chacun de ces postes doit établir un règlement particulier d'exploitation et le tenir à disposition des Officiers de Port.

Les autres quais peuvent être utilisés pour l'embarquement, le débarquement et le transbordement de marchandises dangereuses en colis et conteneurs sous réserve du respect des dispositions du RPM et de ce présent règlement, notamment en ce qui concerne les quantités maximales et les emplacements propres à chaque classe de marchandise dangereuse (chapitre II)

21-2-3 - Consignes générales de sécurité pour les navires fréquentant les postes pétroliers, gaziers ou chimiquiers du GPMR (voir annexe 7).

21-2-4 - Les navires devant opérer à des postes spécialisés ou non des matières dangereuses ou non et qui ont en transit d'autres matières dangereuses pour lesquelles le poste n'est pas adapté, ne pourront y stationner et y effectuer leurs opérations qu'après avis de l'exploitant et autorisation de la Capitainerie.

21-2-5 - Les navires devant opérer aux silos et qui ont en transit des matières dangereuses, ne seront autorisés à y stationner et à y effectuer leur opération qu'après avis de l'exploitant et autorisation de la Capitainerie.

21-2-6 – Dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé, la réception, la circulation et le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses sont soumis à l'accord du gestionnaire du terminal. Ces conditions doivent respecter l'Arrêté préfectoral du 28 mai 1990 modifié pour les véhicules routiers et l'Arrêté préfectoral du 15 décembre 1935 modifié pour les voies ferrées.

21-2-7 – Aucun navire, bateau, embarcation de service ou de plaisance, ne devra pénétrer à l'intérieur de la zone de protection d'un navire ou bateau contenant des marchandises dangereuses et présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire. Les opérations utilisant des moyens nautiques (soutage, barge utilisée pour la manutention des vivres et des pièces machines...), et nécessitant la présence d'un bateau dans une zone de protection, peuvent être autorisées par la Capitainerie.

21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent, durant leur trajet en Seine et leur séjour dans le Grand Port Maritime de Rouen et tant qu'ils ne sont pas complètement déchargés, se conformer à la signalisation prévue à l'article 21-3 du RPM. Les bateaux reprennent la signalisation en usage dans les eaux fluviales dès qu'ils ont franchi vers l'amont le pont Jeanne d'Arc.



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

21-4 – AVITAILLEMENT EN SOUTES DES NAVIRES ET BATEAUX

Amont de la Bouille

Le soutage des navires transportant des marchandises dangereuses en vrac depuis un bateau s'effectuera en dehors des opérations commerciales.

Pour les pétroliers, le soutage à partir d'un bateau ou d'un navire souteur peut être autorisé par la Capitainerie pendant les opérations commerciales si les conditions suivantes sont respectées :

- accord du gestionnaire du terminal,
- citernes inertées,
- déchargement ou déballastage,
- produits d'un point éclair supérieur à 61°C.

Aval de la Bouille

Le soutage des navires à partir d'un bateau ou d'un navire souteur est interdit. Toutefois, la Capitainerie pourra autoriser exceptionnellement ce type d'opération sous certaines conditions.

21-5 - APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION

Les engins de manutention sont maintenus en bon état de fonctionnement. A cet effet, ils font l'objet d'une maintenance préventive et de contrôles périodiques.

Le ravitaillement des engins de manutention est autorisé à une distance supérieure à 50 mètres de toute autre marchandise dangereuse.

SECTION II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE PLEINS ET HANGARS

22-2 - CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS

Seules les personnes ayant des motifs professionnels sont autorisées à circuler sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses.

Seules les personnes ayant des motifs professionnels sont autorisées à accéder à tout navire ou bateau à bord duquel se trouvent des marchandises dangereuses. Les capitaines des navires ou bateaux sont responsables du contrôle des personnes qui ont accès à bord.

Le personnel affecté à la manutention sur les terminaux, y compris les opérateurs intérimaires ou en contrat à durée déterminée, reçoit une formation initiale et périodique sur les risques inhérents aux opérations de manutention. Le cursus de formation et ses exigences sont décrits dans une procédure. Cette formation traite a minima :



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

- des consignes d'exploitation et des mesures à prendre en situation d'urgence
- des risques liés aux marchandises dangereuses

L'exploitant du terminal doit pouvoir justifier à tout moment, sur demande de l'autorité portuaire, que son personnel concerné est formé selon les exigences définies au présent article.

Le revêtement au sol des quais et terre-pleins où sont manutentionnés ou stationnés des marchandises dangereuses, doit être maintenu en bon état (absence de nids de poule...).

22-3 – DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE

22-3-1 - Dépôts à terre

Le dépôt de marchandises dangereuses sur les terre-pleins doit être effectué conformément à un plan d'entreposage défini par l'exploitant du terminal. Ce plan d'entreposage respecte les quantités maximales, les distances de séparation entre îlots ou engins de transport et les mesures de sécurité précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le chapitre II et en annexe 3 du présent règlement.

Le stationnement ou l'entreposage de marchandises dangereuses est interdit dans les hangars présents sur QW, QRQ, QGCM et QSH sauf :

- s'ils font l'objet de déclaration, d'enregistrement ou d'autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- s'ils concernent des quantités inférieures au seuil de la déclaration prévu par la réglementation ICPE et que l'étude de dangers du port ait été actualisée au préalable.

La liste des marchandises dangereuses entreposées sur les terre-pleins avec l'indication précise de leur emplacement et des quantités associées doit en permanence pouvoir être communiquée rapidement par les exploitants de terminaux, en particulier, à la capitainerie et au Service Départemental d'Incendie et de Secours en situation d'urgence. D'autre part, sans préjudice aux exigences de sûreté, les zones de dépôt à terre doivent être rapidement accessibles par les services d'incendie et de secours. A cet effet, les exploitants des terminaux, en concertation avec l'autorité portuaire et les services de secours, définissent et mettent en œuvre les mesures adéquates. Ces mesures sont reprises dans la Plan d'Alerte et d'Intervention du Grand Port Maritime de Rouen.

La durée des dépôts de marchandises dangereuses, en dehors du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant est fixée à 5 jours maximum. Des autorisations spéciales peuvent cependant être accordées par la Capitainerie pour prolonger cette durée.

La durée des dépôts du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant est indiquée au chapitre II.

22-3-2 - Autres dépôts à terre :

Les emplacements et les dépôts à terre sur des quais pouvant accueillir des matières dangereuses, des matières en vrac facilement combustibles ou générant des étincelles devront être annoncés et leurs emplacements à quai validés par la Capitainerie.



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

22-3-4 - dérogation :

Au-delà des quantités maximales admissibles pour les classes ONU fixées dans le présent règlement, une demande spéciale, accompagnée de tous les éléments d'appréciation des risques, devra être faite à la Capitainerie qui sera soumise à autorisation du Préfet. Il s'agira alors d'une opération exceptionnelle faisant l'objet de prescriptions particulières. Cette demande devra parvenir dans un délai minimum de 5 jours ouvrés.

22-4 – TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

Tous les travaux d'extension, modification ou maintenance dans les installations ou à proximité des zones à risque inflammable, explosible et toxique sont réalisés sur la base d'un dossier préétabli définissant notamment leur nature, les risques présentés, les conditions de leur intégration au sein des installations ou unités en exploitation et les dispositions de conduite et de surveillance à adopter.

Les travaux font l'objet d'un permis délivré par une personne dûment habilitée et nommément désignée.

22-4-1 - Permis d'intervention ou permis de feu

Les travaux conduisant à une augmentation des risques (emploi d'une flamme ou d'une source chaude par exemple) ne peuvent être effectués qu'après délivrance d'un "permis d'intervention" et éventuellement d'un "permis de feu" et en respectant une consigne particulière.

Le "permis d'intervention" et éventuellement le "permis de feu" et la consigne particulière doivent être établis et visés par l'exploitant ou une personne qu'il aura nommément désignée. Lorsque les travaux sont effectués par une entreprise extérieure, le "permis d'intervention" et éventuellement le "permis de feu" et la consigne particulière doivent être cosignés par l'exploitant et l'entreprise extérieure ou les personnes qu'ils auront nommément désignées.

Le permis rappelle notamment :

- les motivations ayant conduit à sa délivrance. L'impossibilité de réaliser ces travaux hors de l'installation ou des zones à risques sera notamment justifiée ;
- la durée de validité ;
- la nature des dangers ;
- le type de matériel pouvant être utilisé ;
- les mesures de prévention à prendre, notamment les vérifications d'atmosphère, les risques d'incendie et d'explosion, la mise en sécurité des installations ;
- les moyens de protection à mettre en œuvre notamment les protections individuelles, les moyens de lutte (incendie, etc.) mis à la disposition du personnel effectuant les travaux.

Tous les travaux ou interventions sont précédés, immédiatement avant leur commencement, d'une visite sur les lieux destinée à vérifier le respect des conditions prédéfinies.

Après la fin des travaux et avant la reprise de l'activité, une vérification des installations doit être effectuée par l'exploitant ou son représentant et le représentant de l'éventuelle entreprise extérieure.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**SECTION III – DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A
LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES
ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES**

23-1 – DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE

23-1-1 - Dispositions générales

Le Grand Port Maritime de Rouen dispose d'un Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de sinistre qui répond aux besoins de lutte contre les sinistres et les accidents. Ce plan recense les moyens de sécurité permanents existant dans le Port.

Tout Capitaine de navire placé dans le port à un poste non spécialisé reçoit des officiers de port une notice. Elle indique les consignes relatives à la lutte contre les sinistres, les points précis où se trouvent les moyens de lutte contre l'incendie, les postes d'appel téléphonique et les numéros de téléphone des services auxquels ils peuvent s'adresser de jour et de nuit.

Tout Capitaine de navire placé dans le port à un poste spécialisé reçoit du gestionnaire du terminal une notice spécifique au poste et approuvée par la Capitainerie.

A ces postes, pour les navires pétroliers et gaziers, les préconisations de l'ISGOTT seront applicables au navire et au terminal.

Dans un délai d'1 an à compter de la signature du présent règlement, les hydrant(s) permettant d'assurer la défense incendie sur les quais QGCM doivent être complétés. Les exploitants de ces terminaux soumettent à l'autorité portuaire et au service d'incendie et de secours dans un délai de 3 mois, leurs propositions pour respecter la présente prescription.

23-2 PRECAUTIONS PARTICULIERES POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT

23-2-1- Les résidus des hydrocarbures ou des substances liquides nocives transportés en vrac et entrant dans le champ d'application des annexes I et II de la convention MARPOL 73/78 doivent être déchargés aux postes spécialisés avec l'accord du gestionnaire du terminal.

23-2-2 – Les résidus (liquides, solides) provenant de la manutention des matières dangereuses doivent être réduits à leur plus petit volume à bord des navires et bateaux. L'évacuation des résidus est effectuée sous la responsabilité des Capitaines des navires et patrons des bateaux. La Capitainerie donnera son accord avant le début des opérations. En aucun cas, ils ne doivent séjourner dans les limites du port; les dépôts à terre de ces résidus conditionnés ou non sont interdits.

23-2-3 - Les moyens visant à lutter contre une pollution accidentelle, appartenant au Grand Port Maritime de Rouen ou à des sociétés privées, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre sont indiqués dans le Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de sinistre du Grand Port Maritime de Rouen.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

23-3 PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS, ET TERRE-PLEINS

Afin de limiter l'étendue d'une pollution, les exploitants de terminaux où sont manutentionnées des marchandises dangereuses, disposent :

- d'au moins une cuve de rétention prévue pour recevoir un conteneur,
- d'une réserve de matière absorbante

SECTION IV - GARDIENNAGE

24-2 – LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION

Les conditions particulières de gardiennage des marchandises dangereuses dans le port sont précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le Chapitre II du présent règlement.

Indépendamment des conditions particulières susmentionnées, les exploitants des terminaux s'assurent que le personnel de gardiennage a connaissance des risques associés aux différentes classes de matières dangereuses susceptibles d'être présentes.

**TITRE III
DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA MANUTENTION**

SECTION I – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

LE TABLEAU SUIVANT PRECISE LES MARCHANDISES DANGEREUSES ADMISES SUR CHAQUE QUAIS, A L'EXCEPTION DES POSTES SPECIALISES MENTIONNES AU 21-2-2 DU PRESENT REGLEMENT. TOUT DEBARQUEMENT, EMBARQUEMENT OU MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES AUTRES QUE CELLES INDIQUEES DANS LE TABLEAU DOIT FAIRE L'OBJET PREALABLEMENT, D'UNE MISE A JOUR DE L'ETUDE DES DANGERS

(Voir page suivante)



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

<u>Quais</u>	<u>Classes de marchandises dangereuses admises</u>
<u>QW</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 8, 9</u>
<u>QBB</u>	=
<u>QRQ</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 3, 5.1, 8, 9</u>
<u>QGQ</u>	<u>5.1, 9-</u>
<u>QPC</u>	=
<u>QPAP</u>	<u>5.1, 8, 9</u>
<u>SGMA</u>	<u>5.1, 8, 9</u>
<u>CARU</u>	<u>5.1, 8, 9</u>
<u>QGCM</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8, 9</u>
<u>QSTW</u>	=
<u>RADI</u>	<u>1, 2.1 (sauf citerne), 2.2 et 3 (sauf citerne), 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 et 9</u>
<u>QSH</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1 (sauf citerne), 2.2 (sauf citerne) 3 (sauf citerne), 5.1, 6.1 8, 9</u>

SECTION II – OPERATIONS PARTICULIERES

32-1 - OPERATIONS VISANT LES ENGINES DE TRANSPORT

La circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies routières du Grand Port Maritime de Rouen doivent respecter le Code de la route et l'Arrêté préfectoral du 28 mai 1990 modifié.

La circulation des wagons, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies ferrées doit respecter l'Arrêté préfectoral du 15 décembre 1935 modifié.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le stationnement des conteneurs est subordonné au respect des règles prescrites pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le Chapitre II du présent règlement.

Sur les terre-pleins, les exploitants établissent et font respecter un plan de circulation (engins de transport, engins de manutention...).

**SECTION IV - MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES
CONCUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES
SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC**

NAVIRES OBO

34-1 – CONDITIONS

Outre les conditions indiquées dans le RPM, les règles suivantes s'appliquent pour les navires mixtes (OBO) conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac :

- Lorsqu'ils n'ont pas transporté d'hydrocarbures durant leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci devra être inertée. Les informations sur leur état doivent parvenir, par moyens VHF, à l'autorité portuaire au plus tard lorsque le navire est sur la Rade de la Carosse.
- Lorsqu'ils ont transporté des hydrocarbures durant 1 de leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie, si le contrôle de l'explosivité des cales, des ballasts, de la chambre des pompes et de toutes les capacités vides a donné lieu à la délivrance par un expert agréé d'un certificat de dégazage. Le contrôle doit être effectué sur la Rade de la Carosse et les résultats seront immédiatement transmis à la Capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci devra être inertée.
- En ce qui concerne les navires dont la dernière escale a donné lieu à un certificat de dégazage établi par un expert agréé du port de provenance et datant de moins de 5 jours, ce dernier doit parvenir à l'autorité portuaire du Grand Port Maritime de Rouen au plus tard lorsque le navire est sur la Rade de la Carosse. Ce certificat exempte le navire d'un contrôle sur la Rade de la Carosse.

**SECTION V -
MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

35-2 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS

Le gerbage (dépôt sur plusieurs niveaux) de conteneurs contenant des marchandises dangereuses est interdit sauf lorsque le trafic ou l'encombrement sur les quais le justifie.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

TITRE IV
DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX NAVIRES ET BATEAUX

SECTION I

MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'INERTAGE ET DE DEGAZAGE

Les opérations systématiques de ventilation et de dégazage des citernes ayant contenu des hydrocarbures doivent être exécutées aux postes spécialisés énumérés au 2. de l'article 21-2-2 du présent règlement. Elles sont soumises à l'autorisation de la Capitainerie et doivent, en outre, respecter les conditions suivantes :

- autorisation du gestionnaire du terminal ;
- en dehors d'une période d'orage ;
- vitesse du vent supérieure à 4 nœuds ;
- distance de protection respectée.

Le lavage à l'eau des citernes non dégazées au moyen de canons mobiles doit être effectué aux postes pétroliers. Il est soumis à l'autorisation de la Capitainerie et du gestionnaire du terminal.

Les navires inertés sont autorisés à laver leurs citernes au pétrole brut aux postes spécialisés. En cas de défaillance de l'installation de production de gaz inerte, le lavage et le déchargement seront stoppés jusqu'à remise en état ou branchement d'une source de gaz inerte extérieure.

Des certificats d'inertage ou de dégazage établis par des experts agréés à la charge du navire ou du bateau, seront fournis à la capitainerie à sa demande, avant toute intervention humaine dans les espaces du bord susceptibles de contenir des matières ou résidus pouvant produire des gaz inflammables ou toxiques.

41-2 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX CARGAISONS SOUS FUMIGATION

Les navires ayant leur cargaison de produits agroalimentaires ou végétaux sous fumigation devront l'annoncer à la capitainerie 24 h avant leur arrivée sur rade, et l'ouverture des cales ne se fera qu'après présentation à la capitainerie d'un certificat de contrôle d'espace fumigué délivré par un expert agréé par le Grand Port Maritime de Rouen.

La fumigation des cargaisons des navires ou des engins de transport est soumise à l'autorisation de la Capitainerie ([modèle en annexe 6](#)).

Les conteneurs sous fumigation ne peuvent séjourner que sur un terminal clos, leur zone de stockage devant être balisée et signalée.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

SECTION III

MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGINES DE SERVITUDE

43-1 - REGLES APPLICABLES

Les engins de servitude, y compris les remorqueurs, ne sont autorisés à accoster les navires ou bateaux que pendant le temps strictement nécessaire aux manœuvres.

Les opérations de soutage et de transfert, par les engins de servitude, font l'objet des articles 21-4 et 44-3-1 du présent règlement.

SECTION IV

PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE

44-1 - MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX

Les précautions d'ordre nautique et de sécurité à prendre aux postes de stationnement ou pour la circulation des navires et bateaux sont les suivantes :

Amarrage : Le capitaine de navire ou bateau doit se référer aux dispositions suivantes :

1. dans le Port, l'amarrage des navires a lieu indifféremment cap amont ou aval, sauf indications particulières des officiers de port.
2. les navires doivent s'amarrer avec un nombre suffisant d'amarres compte tenu de leur tonnage. Les amarres doivent, si possible, être frappées chacune à un point fixe différent.
3. l'amarrage doit être homogène, c'est-à-dire que les amarres ayant une même fonction doivent avoir les mêmes propriétés mécaniques.
4. les amarres doivent être en bon état.
5. la surveillance de l'amarrage doit être continue. Le mou des amarres doit être repris chaque fois que cela est nécessaire (arrivée de flot, passage de navires...). On s'efforcera de faire travailler les aussières simultanément.
6. compte tenu du tonnage des navires, de la situation de l'ouvrage, les capitaines doivent prendre toutes dispositions utiles de sécurité au moment de l'arrivée du flot.
7. les navires qui, pour faciliter leur manœuvre d'accostage, ont mouillé une ancre, doivent, sauf instructions des officiers de port, relever cette ancre s'ils sont amarrés dans les bassins.
8. les navires doivent être munis de défenses efficaces. Ces défenses doivent avoir un diamètre suffisant pour empêcher les navires de porter directement sur les quais.



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Arrivée du flot :

Les capitaines des navires et bateaux doivent respecter les consignes données par la Capitainerie en période de vive-eau. Lorsque le coefficient de marée dépasse 85, l'arrivée du flot (qui correspond à l'heure de la Basse Mer locale) entraîne le déplacement du navire ou du bateau et peut occasionner des ruptures d'amarres. Dans ce cas, les amarres devront être raidies une demi-heure avant la Basse Mer locale et la machine prête à manœuvrer. La capitainerie peut imposer l'utilisation d'amarres de poste et la présence d'un pilote à bord du navire.

Circulation :

Les navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses doivent adopter les règles de signalisation indiquées dans l'article 21-3 du présent règlement. Aucun navire, bateau, embarcation de service ou de plaisance, ne devra pénétrer à l'intérieur de la zone générée par l'application de la distance de protection d'un navire ou bateau contenant des marchandises dangereuses. Les opérations utilisant des moyens nautiques (soutage, barge utilisée pour la manutention des vivres et des pièces machines...), et nécessitant la présence d'un bateau dans la zone générée par l'application de la distance de protection, peuvent être autorisées par la Capitainerie.

44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE

44-3-1 - Dispositions générales

Le stationnement à couple des navires est interdit.

Le stationnement à couple des bateaux en attente est autorisé dans les conditions prévues au règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Grand Port Maritime de Rouen.

Le transfert (transbordement) entre bateaux de produits en vrac d'un point éclair inférieur à 61°C est interdit.

Le transfert entre bateaux de produits en vrac d'un point éclair supérieur à 61°C est soumis à l'autorisation de la Capitainerie. Il ne peut avoir lieu que de jour. L'accord du gestionnaire du terminal est obligatoire.

Le stationnement à couple d'un bateau sur un navire en opération commerciale est autorisé sur une seule largeur.

Les opérations de transfert de marchandises dangereuses en vrac d'un navire sur un bateau peuvent être autorisées par la Capitainerie dans les conditions visées par [l'annexe 2](#) du présent règlement.

Les opérations de soutage ou d'avitaillement font l'objet de l'article 21-4 du présent règlement.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

TITRE V

**TRAVAUX D'AMENAGEMENT, D'ENTRETIEN ET DE
REPARATION DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES
TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES
MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES
INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS
SPECIALISES DES PORTS MARITIMES**

Aucun complément par rapport au RPM



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CHAPITRE II

PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES

CLASSE 1

MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES

[Voir Dérog.](#)

MESURES APPLICABLES

112 - ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

112-1 - Déclaration des marchandises

L'admission au Grand Port Maritime de Rouen des marchandises de la classe 1 **est subordonnée** à un contact préalable entre l'expéditeur ou son représentant et l'autorité portuaire avant le chargement de la marchandise à destination du port.

113 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LES PORTS

113-2 - Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement

L'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1, de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent ne peuvent se faire qu'aux emplacements désignés dans le **tableau 1** de l'article 114 du présent règlement.

114 - DEPOTS A TERRE

Les masses maximales de marchandises de classe 1 admissibles par îlot à quai et les distances minimales entre îlots sont indiquées dans le **tableau 1**. Ces îlots doivent être séparés des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses des autres classes par les distances minimales indiquées [au tableau de l'annexe 3](#).

Le dépôt des marchandises de classe 1 lorsqu'il est nécessaire, s'effectue aux emplacements définis en [annexe 5 du présent arrêté](#). Lors des opérations d'embarquement/débarquement et lorsque le dépôt à terre de ces marchandises est nécessaire, celles-ci sont directement transférées de la zone dépôt à terre au bord à quai et vice et versa. Si les dépôts doivent être effectués sur un autre emplacement, le tonnage admissible devra être diminué en fonction des catégories d'installations présentes à proximité et sera indiqué précisément par la Capitainerie.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Tableau 1

Masse nette maximale de matière explosible admissible par îlot à quai et distance minimale entre îlots

Quais	Classes et divisions de risque	Masse (kg) nette de matière explosible admissible par îlot (2) (en équivalent TNT pour les classes 1.1 et 1.5) (1)	Distance entre îlot (m)
QW	1.1, 1.3, 1.5	600	20
	1.4	150 000	5
QRQ	1.1, 1.3, 1.5	800	1 seul îlot admis
	1.4	150 000	5
QGCM	1.1, 1.3, 1.5	Zones 1 et 2 : 10 000 (7 îlots par zone maxi)	51
		Zone 3 : 2 370 (4 îlots maxi)	32
	1.4	Zone 4 : 150 000	5
RADI	1.1, 1.5	2 000	32
	1.3	20 000	32
	1.4	150 000	5
QSH (3)	1.1, 1.3, 1.5	1000	24
	1.4	150 000	5

(1) Pour la classe 1.1 et 1.5, les masses admissibles sont données en équivalent TNT. Pour ces classes, la masse nette réelle des produits explosibles admissibles à quai est obtenue en divisant les masses indiquées dans le tableau par le coefficient équivalent TNT des produits concernés.

(2) Si des produits de classe 1 et de divisions de risque différentes sont présents dans un même conteneur ou dans des conteneurs différents mitoyens au sein d'un même îlot, l'ensemble de ces produits est à comptabiliser dans la division de risque la plus pénalisante.

(3) Aux QSH, en cas de dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 1, l'accueil d'un navire de croisière sera réalisé en veillant au respect des prescriptions de l'article 114-2 du RPM.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Ainsi :

- Un navire à passagers à quai sans embarquement ou débarquement de passagers, sera en permanence maintenu en zone Z4 par rapport à l'îlot le plus proche (distance minimale de 150 m dans le cas des classes 1.1, 1.3 et 1.5 (cas d'un îlot de 1000 kg) et de 10 m dans le cas de la classe 1.4) ;
- Un navire et ses passagers en cours d'embarquement ou de débarquement seront en permanence maintenu en zone Z5 par rapport à l'îlot le plus proche (distance minimale de 220 m dans le cas des classes 1.1, 1.3 et 1.5 (cas d'un îlot de 1000 kg) et 25 m dans le cas de la classe 1.4.

Comme précisé dans le RPM, les zones d'effet Z4 et Z5 susmentionnées sont établies conformément à l'article 11 de l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques.

116 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

116-1 - Autorisations et interdictions

Les engins autorisés à la manutention et au transport des marchandises dangereuses de classe 1 doivent respecter les réglementations les concernant.

Aux QSH, les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de matières dangereuses de la classe 1 (excepté la classe 1.4) ne peuvent avoir lieu en même temps que le stationnement d'un navire de croisière contenant des passagers. Ainsi, les opérateurs de manutention devront attendre la fin du stationnement de ce type de navire pour commencer à effectuer ces opérations.

CLASSE 2 GAZ COMPRIMES, LIQUEFIES OU DISSOUTS

MESURES APPLICABLES

[Voir Arrêté NH3](#)

Nonobstant les dispositions indiquées pour la présente classe, la navigation des navires citernes transportant de l'ammoniac liquéfié et le transfert de cet ammoniac liquéfié sont réglementés par l'Arrêté préfectoral du 13 décembre 1976.

213-2 - SECURITE DES MOUVEMENTS

ZONE DE PORT JERÔME

Les dispositions applicables aux navires faisant escale aux appontements de Port-Jérôme sont fixées par l'exploitant. Ces dispositions doivent respecter le RPM et le présent règlement.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ZONE DE ROUEN

1. ENGAINEMENT

Les navires transportant des marchandises dangereuses de la classe 2 en vrac sont autorisés, par la Capitainerie, à engainer lorsque la place à quai qui leur est attribuée est libre.

2. MOUVEMENTS

Les navires transportant des matières de la classe 2 en vrac destinés au bassin Jupiter doivent être assistés par un remorqueur lorsque leur longueur est supérieure à 80 mètres ou 100 mètres si le navire est équipé d'un propulseur d'étrave en état de fonctionnement.

Les navires transportant des matières de la classe 2 en vrac qui sortent de ce bassin doivent être assistés par un remorqueur lorsque leur longueur est supérieure à 100 mètres ou 120 mètres si le navire est équipé d'un propulseur d'étrave en état de fonctionnement.

3. POSTE D'ATTENTE

L'appontement de MOULINEAUX attente (PK 258,250 RG) est autorisé, comme poste d'attente, pour les navires transportant des matières de la classe 2 en vrac.

2-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2 EN ENGIN DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, MPCQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 (sauf 2.3) est autorisé sur les quais suivants : QRQ, QGCM, RADI et QSH sauf en citerne pour ces 2 derniers quais.

2-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais et dans les conditions cités au 2^{ème} alinéa de l'article 2-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).

Des mesures de sécurité spécifiques peuvent être indiquées par la Capitainerie en fonction de la nature de la marchandise et de la quantité en dépôt à terre.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CLASSE 3
LIQUIDES INFLAMMABLES

DISPOSITIONS GENERALES

310 – CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions relatives aux opérations d'avitaillement des hydrocarbures de point d'éclair compris entre 61°C et 100°C sont précisées dans l'article 21-4 du présent règlement.

MESURES APPLICABLES

314 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

En période d'activité orageuse, les opérations commerciales de navires et bateaux de vrac sont interrompues.

3-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 3 EN ENGIN DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 est autorisé sur les quais suivants : QRQ, QGCM, RADI et QSH sauf citerne pour ces 2 derniers quais.

3-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 3

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais et dans les conditions cités au 2^{ème} alinéa de l'article 3-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CLASSE 4.1. SOLIDES INFLAMMABLES

MESURES APPLICABLES

4-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.1 EN ENGIN DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés de marchandises dangereuses de la classe 4.1 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.1 est autorisé sur les quais suivants : QGCM RADI et QSH.

4-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.1

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.1 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2^{ème} alinéa de l'article 4-21-2-1 du présent règlement en respectant les masses admissibles par îlot indiquées dans le tableau 2.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.1 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).

Tableau 2 –

Masse nette maximale de matières autoréactives admissible par îlot à quai

Quai	masse admissible à quai dans un îlot (tonne)
RADI	Non limité
QGCM (bornes 30 à 64)	Non limité
QSH	0,05



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CLASSE 4.2.
MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE

MESURES APPLICABLES

4.2-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.2 EN ENGINES DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QMPC, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH..

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 est autorisé sur les quais suivants : QGCM et RADI.

4.2-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGINES DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.2

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2^{ème} alinéa de l'article 4.2-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).

CLASSE 4.3.
MATIERES DANGEREUSES EN PRESENCE D'HUMIDITE

MESURES APPLICABLES

4.3-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.3 EN ENGINES DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 est autorisé sur les quais suivants : QGCM et RADI.

4.3-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGINES DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.3

Les engins de transport chargés entièrement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2^{ème} alinéa de l'article 4.3-21-2-1 du présent règlement..

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).

CLASSE 5.1.
MATIERES COMBURANTES
DISPOSITIONS GENERALES

5.1-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 5.1, AUTRES QUE DU NITRATE D'AMMONIUM ET DES ENGRAIS EN CONTENANT, EN ENGINES DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.1, autres que du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant, sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QGQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.1 est autorisé sur les quais suivants : QGCM et RADI

5.1-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGINES DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 5.1, AUTRES QUE DU NITRATE D'AMMONIUM ET DES ENGRAIS EN CONTENANT

Les engins de transport chargés entièrement de marchandises dangereuses de la classe 5.1, autres que du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant, sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2^{ème} alinéa de l'article 5.1-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.1, autres que du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant, et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).

Si nécessaire, des mesures de sécurité spécifiques sont prescrites par la Capitainerie afin d'éviter que des marchandises combustibles solides et liquides puissent être mises en contact des dépôts à terre.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**DISPOSITIONS PARTICULIERES
RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM OU AUX ENGRAIS
AU NITRATE D'AMMONIUM**

MESURES APPLICABLES

L'exploitant s'assure que les capitaines des navires et bateaux transportant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ont pris connaissance, avant leur arrivée à quai, des [consignes de sécurité applicables \(annexe 1\)](#).

514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX

Les tonnages maxima de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1. ou 9 et de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C.) admissibles à quai sur un même navire ou bateau sont indiqués dans le **tableau 3**.

L'acceptation d'un navire ou bateau à quai est subordonnée à la condition que le tonnage déchargé augmenté des tonnages stockés sur le quai ou le terminal ne dépasse pas celui autorisé sur le quai ou le terminal (**tableaux 4 et 5**).

Tableau 3 – Masse nette maximale de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C) admissible à un poste sur un navire ou bateau

Quai	Tonnage maximum de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium admissible à un poste sur un navire ou bateau
QW	0
QSTW	2 500
RADI	2 500
QBB	0
QRQ (entre rampes 1596 et 1597)	2 000
QGQ	10 000 (**) et 15 000 (***) (****)
QPAP	2 000
QPC	2 500
SOGEMA	3 000 (export)
CARU	2 500 (import) 3 000 (export)
QGCM	2 500
QSH	5 000 (*)

(*) (**) (***) (****) Voir page suivante



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

() Au niveau des QSH, le cumul des masses de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C) présentes sur le terminal (quais et terre-pleins) et sur le navire ou bateau présent à quai ne peut en aucun cas être supérieur à 5000 tonnes.*

Ainsi, si par exemple la quantité maximale autorisée en dépôt à terre d'engrais au nitrate d'ammonium est présente sur le terminal, à savoir 1500 tonnes (voir Tableau 5), un navire ne pourra être accepté en stationnement que si la masse présente à bord est inférieure ou égale à 3500 tonnes.

*(**) 10 000 t (ONU 2067) en GRV maximum par navire*

et *(***) 15 000 t (ONU 2067) en vrac et conformes à l'article 515 du RPM maximum par navire*

*(****) La quantité totale maximale des produits ONU 2067 en GRV et en vrac conformes à l'article 515 du RPM sur le quai et le navire à QGQ est de 15 000 tonnes*

☞ [voir page 32 « cas du QGQ »](#)

L'acceptation d'un navire ou bateau contenant du nitrate d'ammonium, des engrais au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium, dont le tonnage ne dépasse pas celui autorisé (**tableau 3**), sur un de ces quais est interdite si les disponibilités en eau ou les moyens de pompage ne sont pas suffisants et présents sur le quai (voir article 518 du RPM).

516 – DEPOTS A TERRE

Le reconditionnement du nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium est interdit sur les terminaux et bords à quai du port.

Le reconditionnement d'engrais solides au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 est interdit sur les terminaux et bords à quai du port excepté au sein des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et dans les conditions définies en [annexe 1](#).

En cas de présence simultanée de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 et de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium sur un même quai, les règles de mise en îlots relatives au nitrate d'ammonium figurant ci-après s'appliquent.

Le dépôt du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium est autorisé uniquement si les règles énoncées dans le chapitre 1 du présent Règlement et prescriptions suivantes sont respectées :

- création d'une zone spécifique à l'entreposage du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium avec matérialisation des îlots ;
- séparation physique d'au moins 10 mètres entre cette zone et tout dépôt de matières combustibles telles que du fuel ou du bois ;
- nettoyage préalable de la zone d'entreposage du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium. Veiller notamment à l'absence de matières combustibles telles que du fuel ou du bois ;
- création d'une zone de garage spécifique pour les véhicules contenant des matières combustibles.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

=====

CAS DES QUAIS RADI, QPAP, SGMA, CARU, QGCM et QGQ

Le nombre maximal d'îlots admissible sur les quais RADI, QPAP, SGMA, CARU, QGCM et QGQ, la masse maximale de nitrate d'ammonium ou d'engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM, et la masse maximale d'engrais au nitrate d'ammonium admissible par îlot sont indiqués dans le **tableau 4**

CAS DU QUAI QRQ

Le dépôt à terre d'engrais à base de nitrate d'ammonium est interdit. Les engrais conditionnés en GRV sont acheminés en bord à quai par camion et repris par une grue pour être chargés directement sur le navire. Le chargement d'engrais à base de nitrate d'ammonium sur chaque camion ne peut excéder 29t. Le nombre de camions présent simultanément sur le quai ne peut excéder 3.

Les opérations de chargement sur le navire devront se faire en respectant les conditions suivantes :

- Navire positionné entre les rampes 1596 et 1597 au quai QRQ ;
- Absence sur les quais et dans un autre navire à quai, de marchandise dangereuse de classe 1, 2 et 3 ;
- Sols propres et absence dans la zone de chargement de produit incompatible avec les nitrates d'ammonium (hydrocarbures, acide....) et de matière combustible à l'exception de celles indispensables au fonctionnement des engins de manutention ;
- Test préalable systématique des moyens de pompage (1 000 t/h) prévus à l'article 518 du RPM ;
- Test préalable systématique des pompes de quai des rampes 1596 et 1597 ;
- Remise aux capitaines des navires des consignes de sécurité particulières de l'annexe 1 du présent règlement ;
- Observation par le personnel des consignes de sécurité établies par Euroports et Borealis :
 - Chauffeur présent à bord du camion en attente,
 - Distance de séparation de 10 mètres entre les camions
 - Application de la procédure Boréalys de ramassage en cas des fuites de produit



**REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

CAS DU QUAI QGQ

Les produits classés dangereux suivants sont admis sur le quai QGQ dans les limites suivantes :

Ammonitrates de qualité 33.5 conditionnés en GRV et fertilisants à base de nitrate d'ammonium de la classe 5.1 (n° ONU 2067) autorisés à être transportés conditionnés en GRV conformément à l'article n° 515 du RPM (export des produits fabriqués par Borealis – limités à 10 000 t) ;

Fertilisants à base de nitrate d'ammonium de la classe 5.1 (n° ONU 2067) autorisés à être transportés en vrac conformément à l'article n° 515 du RPM (ex : fertilisant NP-30.06.00) (export des produits fabriqués par Borealis – limités à 15 000 t).

L'autorisation de chargement des navires et bateaux est subordonnée à :

- Contrôle du bon fonctionnement du moyen de pompage en eau préconisé par l'article 518 du RPM (selon tableau ci-dessous) et de sa connexion opérationnelle au navire, quelle que soit la position du navire à quai ; que le navire soit en opération ou pas,
- Les matériels de chargement doivent pouvoir être mobiles afin d'opérer le navire sur toute sa longueur à charger. Le navire doit rester fixe le long du quai pendant la durée des opérations ,
- Conformément à l'article 518 du RPM, le séjour de ces navires ou bateaux à quai doit se limiter au temps nécessaire aux opérations commerciales ainsi qu'aux opérations techniques et administratives annexes,
- L'aménagement du quai doit être conçu pour faciliter le déchargement des camions, la fluidité de ce trafic et l'installation de tout autre moyen d'alimentation des matériels de chargement.
- Pas de navire d'acide à l'apportement MPCA ;
- Remise aux capitaines des navires des consignes de sécurité particulières de l'annexe 1 du présent règlement ;
- Vérification par l'exploitant de la propreté et de l'absence de matières incompatibles avec les fertilisants classés matières dangereuses dans les cales à charger ;

DISPONIBILITÉ EN EAU Imposée sur le poste	TONNAGE MAXIMUM ADMIS DE MATIÈRES VISÉES A L'ARTICLE 514 A UN POSTE				
	De 0 à 200 tonnes	De 200 à 1000 tonnes	De 1000 à 1500 tonnes	De 1500 à 2000 tonnes	Au-delà de 2000 tonnes
Immédiate (*)	100 t/h	500 t/h	500 t/h	750 t/h	900 t/h (**)
Dans un délai d'un quart d'heure	–	–	250 t/h	250 t/h	100 t/h
Dans un délai d'une demi-heure	–	–	–	–	250 t/h
Total des débits d'eau imposés (***)	100 t/h	500 t/h	750 t/h	1000 t/h	1250 t/h
(*) Toute disponibilité en eau nécessite la présence sur le poste : - de moyens fixes et de matériels permanents mobiles (bateaux-pompes, pompes inclus) - d'un personnel suffisant et formé pour sa mise en action. (**) Le débit de 900 t/h peut être réalisé ainsi : - 750 t/h au moins par des moyens fixes et permanents sur le poste, - 150 t/h au plus par des moyens présents seulement pendant le chargement ou le déchargement mis en place par le port. (***) Les règlements locaux précisent les modalités de mise à disposition du débit de 100 t/h par les moyens du port.					



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Tableau 4 – Nombre d’îlots, distance d’isolement entre îlots et masse nette maximale de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium admissible par îlot à quai

Quai	Nitrate d’ammonium ou engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM		Engrais au nitrate d’ammonium		
	nombre d’îlots admissible par quai	masse d’un îlot (tonnes)	nombre d’îlots admissible par quai	masse d’un îlot (tonnes)	Distance mini entre îlots (mètres)
RADI	2	250	4	410	55
QPAP	2	25	4	50	27
SGMA	2	25	4	50	27
CARU	2	25	4	50	27
QGCM	2	250	4	410	55
QGQ	0	0	1	60	/

La durée totale de dépôt, sur le terminal, de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium conformes ou non à la norme ou au décret indiqués dans le RPM ne doit pas dépasser 3 jours.

Au quai SOGEMA, le chargement sur un navire de nitrates d’ammonium ou d’engrais non-conformes, ou d’engrais au nitrate d’ammonium, doit être réalisé, sauf circonstance particulière, sans dépôt à terre de ces marchandises.

CAS DES QUAIS EN SEINE (QSH)

Au niveau des quais de Seine à Honfleur, le dépôt à terre de nitrate d’ammonium ou d’engrais au nitrate d’ammonium en vrac est interdit. Le dépôt à terre est uniquement autorisé dans le cas d’un conditionnement en big-bags.

Le nombre maximal d’îlots admissible sur le terminal de Honfleur (quais et terre-pleins) et la masse maximale de nitrate d’ammonium ou d’engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM, et la masse maximale d’engrais au nitrate d’ammonium admissible par îlot sont indiqués dans le **tableau 5**.



**REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Tableau 5 – Nombre d’îlots, distance d’isolement entre îlots et masse nette maximale de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium admissible par îlot sur le terminal de Honfleur

Terminal de Honfleur	Nitrate d’ammonium ou engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM		Engrais au nitrate d’ammonium		
	nombre d’îlots admissible sur le terminal	masse d’un îlot (tonnes)	nombre d’îlots admissible sur le terminal	masse d’un îlot (tonnes)	Distance mini entre îlots (mètres)
QSH	3	250	6	250	20

De plus :

- la quantité cumulée de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium, autorisée en dépôt à terre sur le terminal (quais et terre-pleins), est limitée à 1 500 tonnes ;
- la quantité cumulée de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM autorisée en dépôt à terre sur le terminal (quais et terre-pleins) est limitée à 750 tonnes.

La durée totale de dépôt, sur le terminal, de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium conformes ou non à la norme ou au décret indiqués dans le RPM ne doit pas dépasser 10 jours.

La Capitainerie est informée régulièrement par les gestionnaires de la quantité de nitrate d’ammonium, d’engrais au nitrate d’ammonium et d’engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM, déposée sur le terminal.

Le dépôt à terre et les opérations d’embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de nitrate d’ammonium ou d’engrais au nitrate d’ammonium ne peuvent avoir lieu pendant toute la durée de stationnement d’un navire de croisière occupé par des passagers.

Ainsi :

En cas de stationnement de ce type de navires les opérateurs de manutention devront attendre son départ pour commencer à effectuer ces opérations.

En présence de dépôt de nitrate d’ammonium ou d’engrais au nitrate d’ammonium, un navire de croisière transportant des passagers n’est pas autorisé à stationner, sauf dans le cas exceptionnel prévu en annexe 8 du présent règlement.

519 – CONTROLE DU DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES NAVIRES

Le fonctionnement des moyens de pompage d’eau est contrôlé par l’exploitant du terminal a minima avant chaque opération de chargement ou de déchargement d’engrais à base de nitrate d’ammonium.

Par ailleurs, les exploitants des terminaux sont tenus de justifier, sur demande de l’autorité portuaire, que les moyens de pompage d’eau sont conformes aux dispositions fixées par l’article 518 du RPM. L’autorité portuaire peut exiger à tout moment de la part des exploitants, la réalisation d’essais de fonctionnement des moyens de pompage visant à vérifier leur conformité.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CLASSE 5.2.
PEROXYDES ORGANIQUES
MESURES APPLICABLES

521 – DEPOTS A TERRE

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.2 ne sont pas autorisés au dépôt à terre sur les quais.

CLASSE 6.1.
MATIERES TOXIQUES

6.1-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 6.1 EN ENGIN DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 est autorisé sur les quais suivants : QGCM, RADI et QSH

6.1-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 6.1

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2^{ème} alinéa de l'article 6.1-21-2-1 du présent règlement .

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

Des mesures de sécurité spécifiques peuvent être indiquées par la Capitainerie en fonction de la nature de la marchandise et de la quantité en dépôt à terre.

CLASSE 6.2
MATIERES INFECTIEUSES

Aucun complément par rapport au RPM.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CLASSE 7 MATIERES RADIOACTIVES

7.1-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 7 EN ENGIN DE TRANSPORT

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 7 n'est pas autorisé.

7.1-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES ENTIEREMENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 7

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 7 ne sont pas autorisés au dépôt à terre sur les quais.

CLASSE 8 MATIERES CORROSIVES

8-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 8 EN ENGIN DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 est autorisé sur les quais suivants : QW, QRQ, QPAP, CARU, QGCM, RADI et QSH

8-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 8

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2ème alinéa de l'article 8-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CLASSE 9 MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS

MESURES APPLICABLES

Les dispositions applicables aux engrais au nitrate d'ammonium de la classe 9 figurent dans les dispositions particulières de la classe 5.1 du présent règlement.

9-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9 EN ENGIN DE TRANSPORT

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 9 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 9 est autorisé sur les quais suivants : QW, QRQ, QPAP, CARU, QGCM, RADI et QSH

9-22-3-1 – DEPOTS A TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGES ENTIEREMENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9

Les engins de transport chargés entièrement de marchandises dangereuses de la classe 9 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités à l'article 9-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement de marchandises dangereuses de la classe 9 et un autre engin de transport chargé entièrement de marchandises dangereuses sont indiquées au [tableau de l'annexe 3](#).

Comme précisé dans les prescriptions relatives aux matières dangereuses de la classe 5.1, au niveau des QSH, Le dépôt à terre et les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium ne peuvent avoir lieu pendant toute la durée de stationnement d'un navire de croisière avec des passagers.

Ainsi :

En cas de stationnement de ce type de navire les opérateurs de manutention devront attendre son départ pour commencer à effectuer ces opérations.

En présence de dépôt de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium, le stationnement d'un navire de croisière occupé par des passagers est interdit, sauf dans le cas exceptionnel prévu [en annexe 8](#) du présent règlement.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 1

Consignes de sécurité propres au nitrate d'ammonium et aux engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9

Opérations d'ensachage des engrais solides au nitrate d'ammonium :

Comme indiqué à l'article 516 du présent règlement, le reconditionnement d'engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 ou 9 est interdit sur les terminaux et bords à quai du port excepté au sein des Installations Classées pour la Protection de l'environnement et dans les conditions suivantes :

- Les installations au sein desquelles ont lieu les opérations de reconditionnement sont classées vis à vis de la rubrique 1331 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement : « Stockage d'engrais solides simples et composés à base de nitrate d'ammonium correspondant aux spécifications du règlement européen n° 2003/2003 du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais ou à la norme française équivalente NF U 42-001 » ;
- Les installations concernées sont en conformité par rapport aux arrêtés ministériels de prescription générales applicables à la rubrique 1331 en vigueur au moment des opérations d'ensachage ;
- La quantité d'engrais présente dans l'installation respecte les quantités déclarées ou autorisées au titre de la rubrique 1331 ;
- La capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen est informée avant le démarrage des opérations d'ensachage et un état quotidien des quantités présentes lui est communiqué jusqu'à leurs achèvement ;

Opérations de chargement et de déchargement de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9 :

Les opérations de chargement et de déchargement de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9 devront respecter les consignes des pages suivantes.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES



Capitainerie
Grand Port Maritime de Rouen
Bureau Mouvements - ROUEN
34 boulevard de Boisguilbert
BP 4075 - 76022 Rouen Cedex 3
Tél . +33 (0)2.35.52.54.00
Email: harbourmaster@rouen.port.fr

CONSIGNES DE SECURITE

SAFETY MEASURES

En cas d'incendie ou d'accident prévenir :
In case of fire or accident contact :

1. « Rouen Port » : VHF channel 73 or 16
2. *The harbour officer on duty :* +332.35.52.54.00

LOADING / UNLOADING AMMONIUM NITRATE

Precautions to be taken :

1. *Red flag or red light in the mast.*
2. *A permanent watch must be organized during unloading operations by the ship's crew.*
3. *All fire hoses on board must be connected to the fire main under pressure.*
4. *Any works requiring fire is prohibited.*
5. *Telephone link with the harbourmaster office : +332.35.52.54.00*
6. *« no smoking » placards must be well in view.*
7. *Sufficient crew on board at any time.*
8. *Captain or chief officer must always be on board, and if necessary, he will have the operations stopped as long as all precautions are not applied.*
9. *The port officer will ascertain that all the precautions have been taken on board, and, if need be, will stop the operations as long as the precribed steps are not applied.*
10. *Bunkering should be carried out before or after cargo operations.*

The ship master

The harbour master



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES



Capitainerie
Grand Port Maritime de Rouen
Bureau Rives HONFLEUR

Jetée de l'Est
14603 Honfleur

Tél . +33 (0)2.35.52.96 58 - +336 84 47 51 71
Email: harbourmaster@rouen.port.fr

CONSIGNES DE SECURITE

SAFETY MEASURES

En cas d'incendie ou d'accident prévenir :

In case of fire or accident contact :

1. « Rouen Port Control » : VHF channel 73 or 16
2. *The harbour officer on duty* : +336 84 47 51 71

LOADING / UNLOADING AMMONIUM NITRATE

Precautions to be taken

1. *Red flag or red light in the mast.*
2. *A permanent watch must be organized during unloading operations by the ship's crew.*
3. *All fire hoses on board must be connected to the fire main under pressure.*
4. *Any works requiring fire is prohibited.*
5. *Telephone link with the harbourmaster office : +336 84 47 51 71*
6. *« no smoking » placards must be well in view.*
7. *Sufficient crew on board at any time.*
8. *Captain or chief officer must always be on board, and if necessary, he will have the operations stopped as long as all precautions are not applied.*
9. *The port officer will ascertain that all the precautions have been taken on board, and, if need be, will stop the operations as long as the prescribed steps are not applied.*
10. *Bunkering should be carried out before or after cargo operations.*

The ship master

The harbour master



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 2

Conditions d'autorisation des opérations de transfert de marchandises dangereuses
d'un navire sur une barge

LISTE DE CONTROLE NAVIRE/ BARGE SHIP / BARGE SAFETY CHECK-LIST
PART "A" VRACS LIQUIDES GENERALITES / BULK LIQUID GENERAL

Nom du navire : <i>Ship</i> :	Nom de la barge : <i>Barge</i> :
Quai/rade : Port. : <i>Berth/road</i> : <i>Port</i> :	Quai/rade : Port. : <i>Berth/road</i> <i>Port</i> :
Date d'arrivée / Date of arrival : Heure / Time :	Date d'arrivée / Date of arrival : Heure / Time :

Code :

A Toute procédure ou accord doit être écrit dans la colonne 'REMARKS' ou sur document particulier. Dans tous les cas la signature des 2 parties est requise

A Any procedures and agreements should be in writing in the remarks column off this check-list or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties is required

P En cas de réponse négative, les opérations ne peuvent débuter sans la permission de la Capitainerie

P In case of a negative answer, the operation will not be carried out without the permission of the port authority.

R Signifie que le sujet doit faire l'objet de contrôle régulier, dont la fréquence n'excède pas celle fixée en commun dans la déclaration finale.

R Indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration : .

Consignes permanentes :

Standing orders :

Eviter tout déplacement le long du navire.
Avoid any moving alongside the ship.

La capitainerie doit être informée de l'arrivée à couple et du départ de la barge ; Du début et de la fin du transfert.
Port authority are to be informed of the arrival and departure of the barge alongside the ship; Operation starting and ending time.

La capitainerie doit être immédiatement informée de tout incident ou événement susceptible de compromettre la sécurité des opérations.
Port authority are to be immediately informed of any occurrence liable to endanger safety of operations.

La barge est tenue d'opérer avec un minimum d'assiette.
The barge is bound to work with a minimum trim.

Pendant la durée du séjour à couple il n'y aura pas de soutage, d'avitaillement ou de travaux à bord de la barge et du navire.
During the time ship and barge are alongside each other there will be neither bunkering or ship handling operations nor repairs on ship or barge.

Les opérations de transfert de cargaison du navire vers la terre et vers la barge ne doivent pas s'effectuer simultanément.
Cargo operations from ship to shore and barge must be driven separately.

Les opérations du navire vers la barge doivent avoir lieu de jour uniquement.
Operations from ship to barge must be driven by day only.

Pendant la période de mascaret les opérations seront interrompues et la barge s'écartera du navire.
During the bore operations will be interrupted and the barge will move from the ship.



**REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

GENERALITES GENERAL	NAVIRE SHIP	BARGE BARGE	CODE CODE	REMARQUES REMARKS
1. La barge est-elle bien amarrée et bien défendue? Is the barge securely moored? Fender?			R P	
2. Les remorques d'urgence du navire sont-elles correctement disposées ? Are ship's emergency towing wires correctly positioned?			R	
3. Existe-il un accès sûr entre le navire et la barge ? Is there safe access between the ship and the barge?			R P	
4. Le navire et la barge sont-ils prêts à se déplacer par leurs propres moyens? Are the ship and the barge ready to move under their own power. ?			PR	
5. Une veille efficace est-elle assurée sur les ponts et une surveillance adéquate à bord du navire et de la barge? Is there an effective deck watch in attendance on boards and adequate supervision on ship and barge?			R	
6. Le système de communication convenu entre le navire et la barge fonctionne-t-il ? Is the agreed ship/barge communication system operative			AR	
7. La liaison VHF canal 73 avec la Capitainerie fonctionne -t-elle ? Is the radio contact on VHF channel 73 with port authority operative?			P	
8. Les signaux d'urgence utilisés par le navire et la barge ont-ils été définis et compris ? Has the emergency signal to be used by ship and barge been explained and understood?			A	
9. Les procédures de manutention de la cargaison ont-elles été convenues (vitesse de pompage,.....) ? Have the procedures for cargo handling been agreed (pumping speed)?			AR	
10. Les risques liés aux substances toxiques contenues dans la cargaison ont-ils été identifiés et compris ? Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood?				
11. Les procédures d'arrêt d'urgence ont-elles été convenues ? Has the emergency shutdown procedure been agreed ?			A	
12. Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord sont-ils en place prêts à être immédiatement utilisés ? Are fire hoses and fire -fighting equipment on board positioned and ready for immediate use?			R	
13. Les flexibles ou bras de cargaison sont-ils en bon état, correctement installés et adaptés à l'utilisation prévue ? Are cargo hoses/arms in good condition, properly rigged and appropriate for the Service intended?			P	
14. Les dalots sont-ils efficacement obturés et les gattes en place? Are scuppers effectively plugged and drip trays in position?			R	
15. Les bouches de cargaison et de soutage inutilisées sont-elles correctement obturées avec des tapes entièrement boulonnées ? Are unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanges fully bolted ?				
16. Les vannes d'aspiration et de rejet à la mer sont-elles fermées et visiblement saisies si elles ne sont pas utilisées? Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visibly secured?				
17. Les panneaux des citernes et des soutes sont-ils tous fermés Are all cargo and bunker tank lids closed?				
18. Le système d'équilibrage des citernes est-il en service? Is the agreed tank venting system being used?			AR	
19. Le bon fonctionnement des soupapes de Pression/Dépression et/ou des systèmes de dégagement rapide des gaz a-t-il été vérifié ? Has the operation of the P/V valves and/or high velocity vents been verified?				
20. Les torches électriques sont - elles d'un type agréé ? Are hand torches of an approved type?				
21. Les émetteurs récepteurs portatifs VHF/UHF sont-ils d'un type agréé ? Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type?				
22. Les antennes de l'émetteur radio principal du navire et de la barge sont-elles mises à la masse et les radars stoppés ? Are the ship's main radio transmitter aerials earthed and radars switched off?				
23. Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs sont-ils mis hors circuit ? Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power?				



**REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

24. Toutes les portes et les ouvertures extérieures des emménagements sont-elles fermées ? Are all external doors and ports in accommodation closed?				R	
25. Les climatiseurs du type fenêtre sont-ils débranchés ? Are window -type air conditioning units disconnected closed?					
26. Les prises d'air de la climatisation, qui pourraient laisser entrer des vapeurs de la cargaison sont-elles fermées ? Are air-conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed ?					
27. Les prescriptions relatives à l'utilisation des fourneaux et autres appareils de cuisson sont-elles observées ? Are the requirements for the use of galley equipment and other cooking appliances being observed?				R	
28. Les prescriptions relatives à l'interdiction de fumer sont-elles observées ? Are smoking regulations being observed?					
29. Les prescriptions relatives aux feux nus sont-elles observées ? Are naked light regulations being observed?					
30. Une issue de secours est-elle prévue ? Is there provision for an emergency escape?					
31. Y a-t-il à bord du personnel en nombre suffisant pour faire face à une situation d'urgence ? Are sufficient crew on board to deal with an emergency?				R	
32. Y a-t-il un isolement électrique adéquat sur le branchement entre le navire et la barge ? Are adequate insulating means in place in the ship and barge connections?					
33. La chambre des pompes est-elle suffisamment ventilée ? Have measures been taken to ensure sufficient pumproom ventilation?				R	
34. Une ligne de retour vapeur a-t-elle été branchée ? Has a vapour return line been connected?					
35. Si une ligne de retour vapeur a été branchée, les conséquences pour les opérations ont-elles été discutées ? If a vapour return line is connected, have operating parameters been agreed?					
36. Les plans des navires sur les moyens de lutte contre l'incendie sont-ils disponibles à l'extérieur des emménagements ? Are ship's emergency fire control plans located externally?					
37. La situation météorologique permet-elle le transfert (orages,...° ? Are weather conditions permitting operations (thunder,...) ?					
38. Les barrages anti-pollution du terminal sont-ils prêts à être mis en place ? Is the terminal's anti-pollution boom ready to be use?					

DECLARATION

Nous, les soussignés, avons vérifié conjointement quand c'était demandé, les articles de cette check-list et avons répondu correctement au mieux de nos connaissances .

Nous nous sommes également entendus pour répéter quand nécessaire, les vérifications, quant aux articles avec la lettre 'R' dans la colonne 'CODE'. L'intervalle entre 2 vérifications ne pourra excéder heures.

We the undersigned have checked, where appropriate jointly, the items on this check-list and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items with the letter 'R' in the column 'CODE' must be re-checked at intervals not exceeding hours,

Navire <i>Ship</i> Nom / name: Fonction / rank:	Barge <i>Barge</i> Nom / name: Fonction / rank
Signature / Sign	Signature. / Sign
Date / date, Heure / time:	Date / date Heure / time

BLANC: navire - JAUNE: barge - ROSE., terminal (si concerné)-
WHITE: ship - YELLOW.- barge - PINK: terminal (if affected) -



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 3

Règles de séparation des marchandises dangereuses entre elles

Les distances de séparation suivantes ont pour objet de limiter l'occurrence d'effet domino d'un contenant d'une classe donnée sur un autre contenant de matières dangereuses. Elles s'appliquent aux conteneurs fermés, conteneurs citernes et citernes mobiles routières ou ferroviaires, lorsqu'ils font l'objet d'opérations nécessitant une rupture de charge tel qu'un stationnement à terre ou sur un moyen de transport pour une durée supérieure au délai normal de prise en charge pour l'évacuation du port (Cas1). Pour les contenants « ouverts » (colis, grands récipients pour vrac (GRV), conteneurs plates-formes... placés à terre ou sur des moyens de transport routiers ou ferroviaires ouverts) ces distances doivent être majorées (Cas 2).

Ces règles s'appliquent, le cas échéant, suivant les plans horizontaux et verticaux, avec les distances de séparation minimum à respecter suivantes, en fonction des configurations (1)

Voir tableau page suivante



**REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Classes	1.1 1.2 1.3 1.5 1.6	1.4	2.1		2.2 (3)	2.3		3			4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
			Dry (2)	Citerne		Dry (2)	Dry (2)	Citerne												
1.1 1.2 1.3 1.5 1.6	X	X	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
1.4	X	X	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	B	B
2.1	Dry (2)	D	B	B	C	A	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0	
	Citerne	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B	
2.2 (3)	D	B	A	B	0	A	A	B	A	B	A	B	B	B	0	B	A	0	0	
2.3	Dry (2)	D	B	B	C	A	0	B	C	B	B	B	B	B	0	A	A	A	0	
3	Dry (2)	D	B	B	C	A	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0	
	Citerne	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B	
4.1	D	B	A	B	A	B	A	B	B	A	B	B	B	B	0	C	B	A	0	
4.2	D	B	B	C	B	B	B	C	A	B	A	B	B	B	A	C	B	A	0	
4.3	D	B	A	B	A	B	A	B	B	A	B	B	B	B	0	B	B	A	0	
5.1	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	B	A	C	A	B	0	
5.2	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	B	A	C	B	B	0	
6.1	D	B	A	B	0	0	A	B	0	A	0	A	A	A	0	A	A	0	0	
6.2	D	C	C	C	B	A	C	C	C	C	B	C	C	A	A	C	C	A		
7	D	C	B	C	A	A	B	C	B	B	B	A	B	A	C	A	B	A		
8	D	B	A	B	0	A	A	B	A	A	A	B	B	0	C	B	0	0		
9	D	B	0	B	0	0	0	B	0	0	0	0	0	0	A	A	0	0		

- (1) La distance de séparation longitudinale de base est calculée sur la taille d'un EVP soit 6,09 mètres de long et 2,44 mètres de large pour 2,60 de hauteur. La séparation transversale est calculée sur la largeur minimale d'une travée de conteneurs dans un terminal soit 4,15 mètres. La distance de séparation effective est alors de l'ordre de 5 mètres.
- (2) Dry : conteneur entièrement fermé ayant, individuellement, un volume réduit (« fragmentation » du contenu).
- (3) Les règles de la classe 2.2 ne s'appliquent pas à l'oxygène pour lequel il faut appliquer les règles de la classe 5.1
- (4) Pour les nitrates d'ammonium ou les engrais à base de nitrate d'ammonium prendre les distances d'isolement entre îlots fixées au tableau 4 du chapitre II



**REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Code	Configuration		
	CAS 1 Séparation matérielle (par des conteneurs sans MD)		CAS 2 Pas de séparation matérielle ou marchandise non conteneurisée
	Longitudinale	Transversale	
0	Pas de séparation	Pas de séparation	Pas de séparation
A	6 mètres(1EVP)	1 travée pleine de conteneurs	10 mètres ou 2 travées vides
B	24 mètres(4EVP)	3 travées pleines de conteneurs	30 mètres ou 6 travées vides
C	36 mètres(6EVP)	4 travées pleines de conteneurs	40 mètres ou 8 travées vides
D	135 mètres (séparation de la classe 1, hors 1.4, vis-à-vis des autres MD).		
X	Classe 1 : respect des distances d'isolement fixées au chapitre II		

Ces distances s'appliquent par défaut aux engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses. Lorsque les quantités admises au chapitre II par îlot sont supérieures aux quantités présentes dans un engin de transport, la massification est alors autorisée. Il n'y alors aucune séparation entre les conteneurs d'une même classe regroupés au sein de l'îlot. Dans le tableau, les distances indiquées sont donc les distances de séparation à respecter entre îlots d'une même classe

En cas de massification admise au présent règlement, les distances d'effets en cas de sinistre sont potentiellement plus importantes et l'exploitant doit donc augmenter les distances figurant dans le tableau précédent. A cet effet, en cas de massification de conteneurs dry de classe 3 ou 2.1, il convient d'appliquer les distances de séparation indiquées pour les conteneurs citernes.

Pour la classe 6.2, les recommandations énoncées par l'OMI (« sécurité du transport des cargaisons dangereuses – 7 – Recommandations générales §7.1.17 ») s'appliquent.

Ces règles de séparation ne sont pas applicables dans les zones d'échange routières, ferroviaires, et dans les zones de manutention en bord à quai.

Pour les conteneurs de groupage, les règles de séparation sont celles du code I.M.D.G.

Autres règles de séparation des marchandises dangereuses

Les dépôts à terre des marchandises dangereuses doivent être éloignés de plus de 30 mètres de tout bâtiment et à plus de 20 m des limites des terminaux

Lorsqu'un engin de transport contient des marchandises dangereuses de plusieurs classes, la distance à prendre en compte est la plus grande des distances correspondant à chacune des classes.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 4

Equipements des postes polyvalents

1. Périmètre de Sécurité :

- mise en place d'une zone de protection (barrières) de 15 m autour du navire.

2. Moyens de lutte contre l'incendie

- mise en place sur le quai Carue et le quai Sogema de 4 extincteurs à poudre ABC de 9 kg ;
- mise en place de 3 extincteurs mobiles à poudre ABC de 50 kg ;
Ces extincteurs mobiles seront mis en place sur le Quai Carue ou le quai Sogema selon où le navire fuel lourd sera présent ;
- quai Sogema : deux poteaux incendie de 60 m³/h ;
- raccordement des quais Sogema et Carue à la réserve d'eau incendie du dépôt Sea Tank Rouen (débit 350 m³/h) et réserve d'émulseur mobile de 4x1m³ présente en permanence sur les quais ;
- consigne de sécurité pour le personnel bord à quai.

3. Moyens de lutte contre la pollution des eaux.

- barrage flottant 2x25 mètres ;
- mis en œuvre par le Lamanage en cas de besoin ;
- kit antipollution mobile à proximité des quais Sogema et Carue composé d'éléments absorbants adaptés (boudins, feuilles, granulés, EPI).

4. Consignes de sécurité

- Affichage des consignes de sécurité.

5. Dispositifs d'alerte

- avertisseur en état de marche.

6. Plan d'intervention destiné aux services d'incendie et de secours

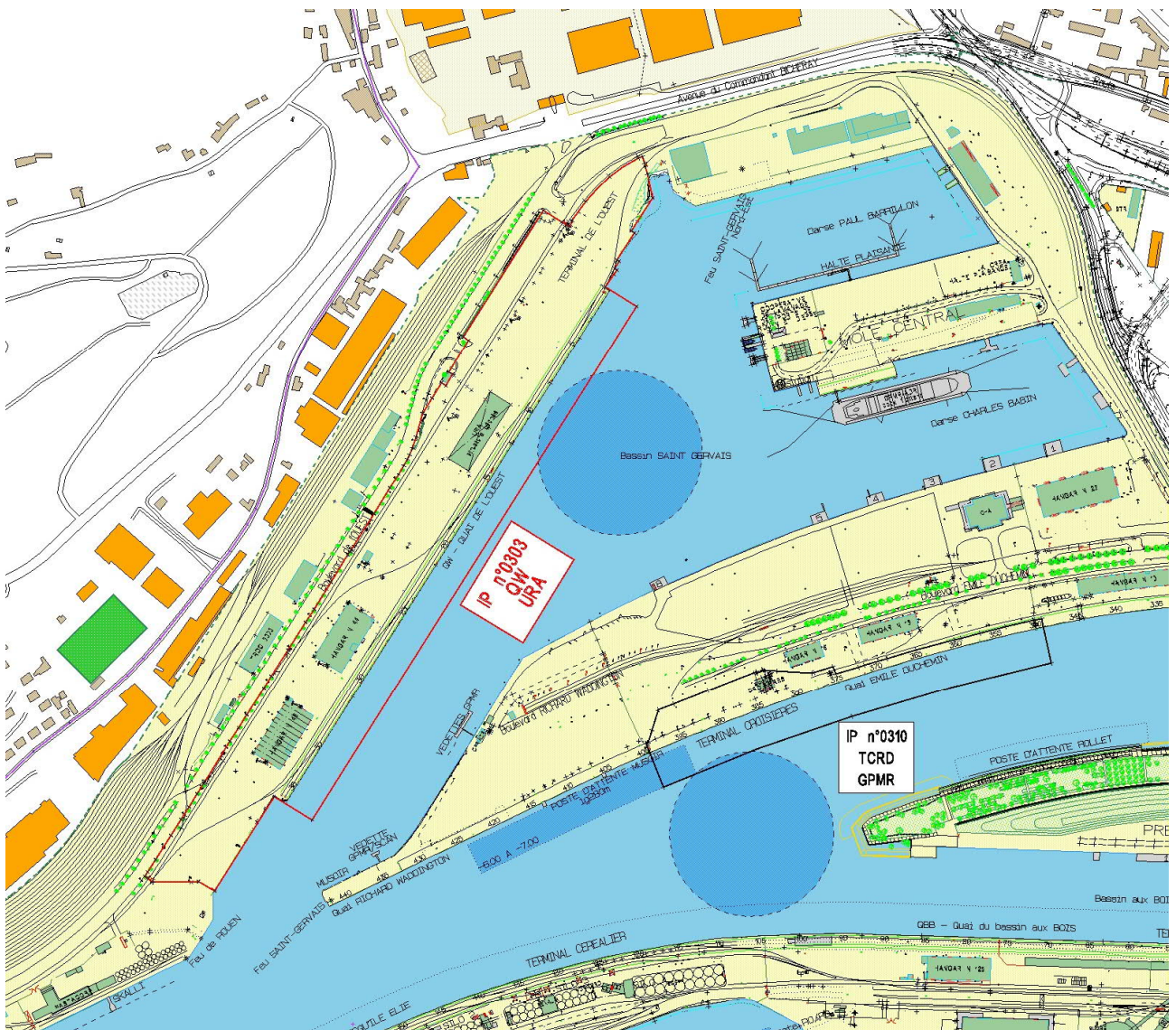
Rédaction entreprise validée GPMR et S.D.I.S.

REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 5

Zones de dépôt à terre des matières dangereuses de classe 1

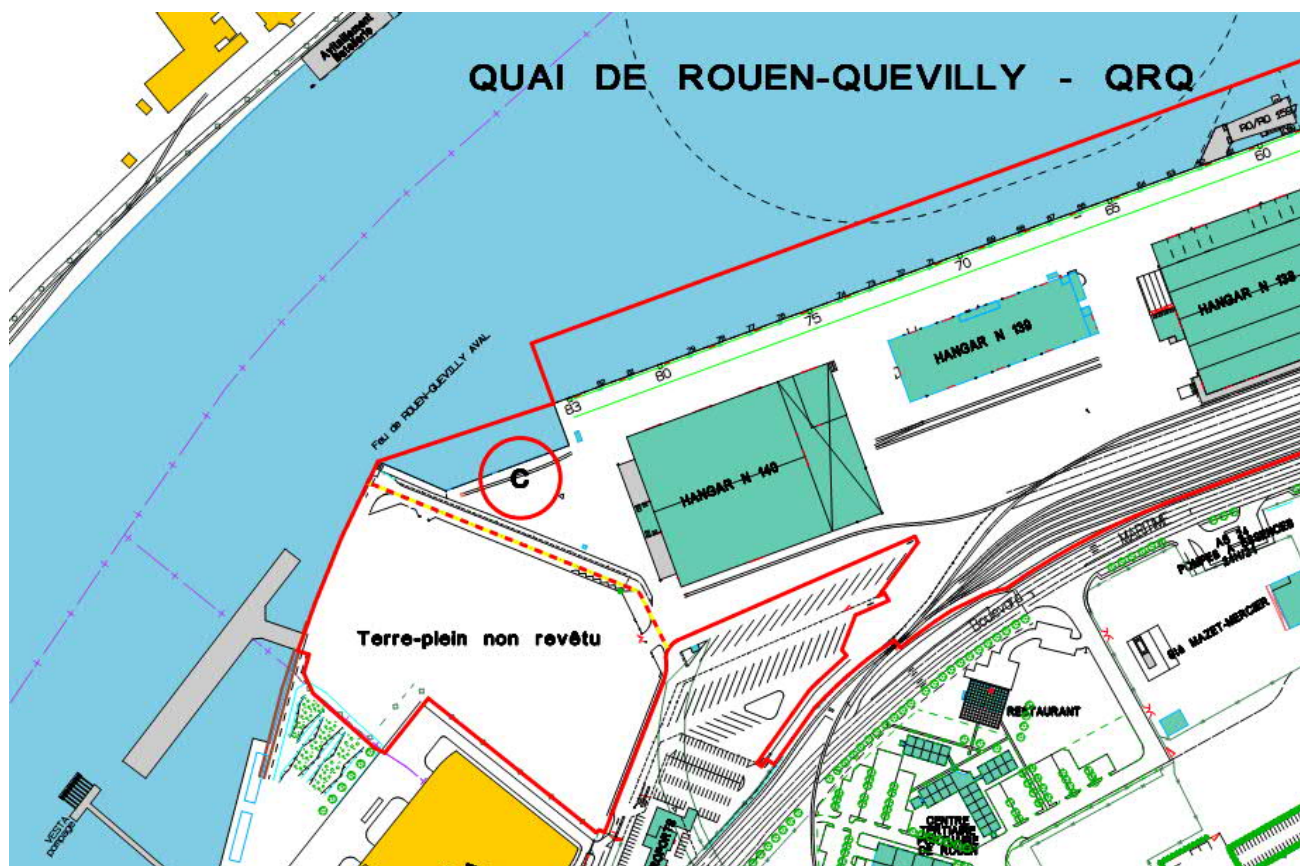
Quai de l'Ouest (zone délimitée en rouge)



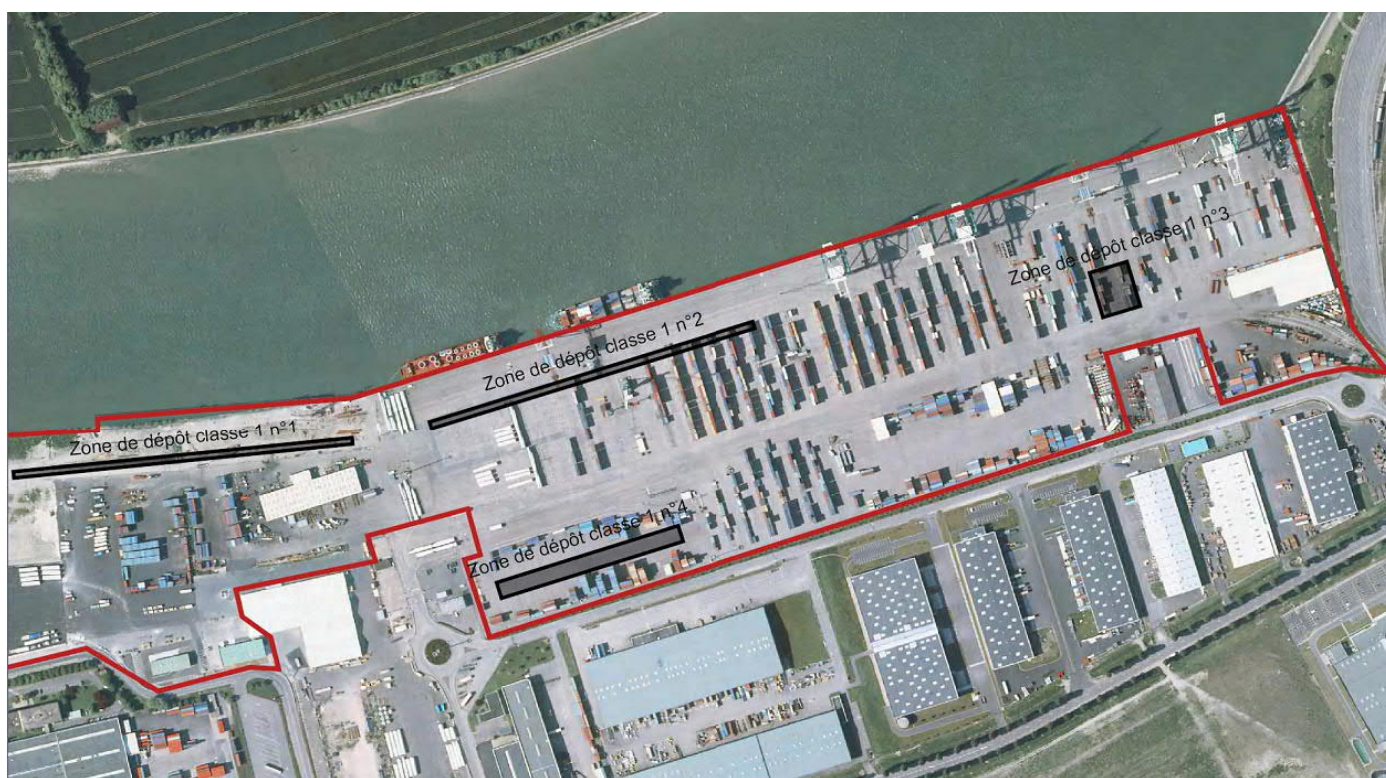


REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Quai de Rouen-Quevilly (repère « C »)



Quai de Grand Couronne / Moulineaux (zones grisées)





REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Quai de Radicatel (zone grisée)



Quais de Seine à Honfleur (zone hachurée)



**Zones de dépôt à terre du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate
d'ammonium (classes 5.1 et 9)**

(zone hachurée)

Quais de Seine à Honfleur





REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

AN NEXE 6



T E L E C O P I E

Capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen

Tél . +33 (0)2.35.52.54.00 (24/24 h) – Fax . +33 (0)2.35.52.54.02

Email exploitation : harbourmaster@rouen.port.fr

FUMIGATION DES NAVIRES SHIP UNDER FUMIGATION

Destinataire / To : Capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen
Rouen Harbourmaster
Fax 33 (0)2 35 52 5402 - mail : harbourmaster@rouen.port.fr

Le commandant du navire ou son représentant doit adresser à la Capitainerie la déclaration renseignée, au moins 24 heures avant l'arrivée au port

The ship's master or his representative must send the filled form to the port authority at least 24 hours before ship's arrival in the port.

1. Nom du navire Date d'escale / /
Ship's name Date of call JJ / MM / YY
2. Nature et provenance de la cargaison
Kind and origin of the cargo
3. Type de produit du fumigène utilisé (certificat de fumigation)
Kind of the smoke producing device (fumigation certificate)
4. Date de la fumigation
Date of the fumigation
5. Espaces fumigés (numéros des cales, compartiments)
Fumigates spaces (holds numbers, compartments)
6. Les espaces ont-ils été ventilés ? oui non
Were spaces ventilated ? yes no
7. Les contenants ont-ils été évacués des cales ? oui non
Were packaging devices removed from the holds ? yes no

Rouen, le / /

Le Commandant du navire (ou son représentant),
The ship's Master (or representative),

Notre message comporte / This is the first of : 1 page, celle-ci incluse / page(s), included this one.

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN
Capitainerie du Port
34, Boulevard de Boisguilbert - B.P. 4075 – 76022 ROUEN cedex 3



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 7

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN - « CAPITAINERIE DU PORT »

Consignes générales de sécurité pour les navires fréquentant les postes pétroliers, gaziers ou chimiques du Port de Rouen et de ses annexes

<p>1 - Incident sur les navires. En cas d'incident, alerter immédiatement les responsables du terminal et la Capitainerie. Appeler – 'Rouen Port' sur canal 73 VHF, 24 heures sur 24 Tél. : 02-35-52-54-00, 24 heures sur 24. Dans tous les cas :</p> <p>- le navire concerné</p> <p>a) met tout en œuvre pour limiter les conséquences de l'incident. b) arrête toutes les opérations de transfert en cours. c) ferme toutes les vannes et ouvertures de citernes. d) se tient prêt à appareiller.</p> <p>- les navires au voisinage de celui qui a demandé des secours</p> <p>a) se mettent en alerte. b) cessent leurs opérations de transfert et se tiennent prêts à débrancher. c) se tiennent prêts à quitter leur poste.</p> <p>2 - Inertage des navires Tout navire équipé d'une installation de gaz inerte et transportant des produits d'un point éclair inférieur à 61°, doit avoir ses citernes inertées. Cette règle est applicable aux navires chimiques dont quelques citernes seulement contiennent les produits définis ci-dessus. Des dérogations peuvent cependant être accordées pour ces navires s'il est prouvé qu'il y a incompatibilité entre certains éléments chimiques contenus dans le gaz inerte et les produits à bord, ou entre les gaz émis par certains produits contenus dans les citernes qui seraient en communication par le même drain de gaz inerte Il est rappelé que selon les dispositions de la convention Solas, une installation de gaz inerte est obligatoire pour :</p> <p>a) les transports de pétrole brut d'un port en lourd supérieur à 20 000 tonnes, b) les transports de produits raffinés d'un port en lourd supérieur à 40 000 tonnes</p> <p>Un navire sera considéré comme inerté si l'atmosphère de ses citernes ne contient pas plus de 8 % d'oxygène et si la pression y est toujours positive. Pendant les déchargements et déballastage, l'installation de gaz inerte doit fournir un gaz contenant moins de 5 % d'oxygène. L'enregistreur pression/teneur en oxygène prévu par la convention doit être continuellement en service pendant la production de gaz inerte.</p> <p>3 - Reconnaissance des cargaisons. Les opérations de reconnaissance des citernes sont autorisées à condition de n'ouvrir qu'un seul opercule à la fois et de le garder ouvert le moins longtemps possible Ces opérations sont soumises à l'accord du Capitaine.</p> <p>4 - Lavage au pétrole brut. Seuls les navires inertés sont autorisés à laver leurs citernes au pétrole brut.</p> <p>En cas de défaillance de l'installation de production de gaz inerte, le lavage et le déchargement seront stoppés jusqu'à remise en état ou branchement d'une source de gaz inerte extérieure.</p> <p>5 - Orage. En cas d'orage proche, les opérations de transfert seront suspendues et les vannes de gaz et opercules resteront fermés</p> <p>6 - Evacuation des gaz (ballastage - chargement). L'émission des gaz d'hydrocarbure à l'air libre est interdite quand la vitesse du vent est inférieure à 4 nœuds, et quand la distance de sécurité (25 m) ne peut être respectée</p> <p>7 - Ventilation - nettoyage - réparations</p> <p>a) La ventilation systématique des citernes ayant contenu des hydrocarbures est interdite dans le port de Rouen et ses annexes. b) Le lavage à l'eau des citernes non dégazées au moyen de canons mobiles ne peut être effectué qu'à des postes pétroliers et après en avoir reçu l'autorisation de la Capitainerie. c) Les navires transportant des produits dangereux en vrac devront toujours être prêts à appareiller pendant leur séjour à quai. Tous les travaux d'entretien sur le pont, la coque, chambre des pompes ainsi que tous démontages machine importants sont interdits Toutefois, certains travaux de réparation peuvent être autorisés après demande faite à la Capitainerie. Des certificats de dégazage peuvent être demandés pour les locaux concernés ainsi que pour ceux contigus et la Capitainerie délivrera alors des autorisations de travaux à froid ou à chaud.</p> <p>8 - Mise à couple - soutage. Toutes les opérations de mise à couple des navires transportant des hydrocarbures, des gaz ou des produits chimiques.</p>	<p>Des autorisations peuvent cependant être accordées dans les cas ci-dessous: a) des transferts de produits d'un point éclair supérieur à 61° C peuvent être autorisés entre des bateaux fluviaux ; b) le soutage, à partir d'un pétrolier fluvial, des navires de mer concernés par ces check-lists peut être autorisé par la Capitainerie. Il se fera normalement en dehors des opérations commerciales. Cette règle est absolue pour les navires gaziers, alors que pour les autres navires des dérogations sur ce point peuvent être accordées Ainsi le soutage peut être autorisé sur des pétroliers de mer, de jour, et seulement en cours de déchargement ou de déballastage. Le pétrolier fluvial doit alors être équipé d'une ceinture en bois ou de défenses équivalentes (arrêté préfectoral du 12 novembre 1971). Pour les pétroliers de mer transportant des produits d'un point éclair supérieur à 61°, des dérogations à la règle ci-dessus peuvent être accordées par la Capitainerie. Dans tous les cas, l'accord de l'exploitant du terminal est nécessaire et les demandes seront faites sur un imprimé spécial. c) Pour les avitaillements en eau à partir d'un chaland, les mêmes consignes seront respectées.</p> <p>9 - Moyens d'évacuation. Pendant la durée des opérations commerciales, les navires transportant des produits dangereux en vrac doivent avoir leurs embarcations débordées ou tout au moins prêtes à être mises à l'eau avec le moins de personnel possible.</p> <p>10 - Déballastage - ordures. Le déballastage des eaux contenues dans les citernes de cargaison est interdit en Seine. Les ordures et déchets divers ne doivent pas être jetés en rivière. Les consignataires des navires peuvent fournir des sacs ainsi que des informations pour le ramassage.</p> <p>11 - Pollution. Les navires prendront toutes précautions pour éviter les risques de pollution dans le port (dalots cimentés, précaution dans la manœuvre des vannes de mer, etc ...) Pendant les opérations de chargement et de déchargement des navires pétroliers, la ségrégation entre les produits hydrocarbures et la mer dans les circuits de la chambre des pompes, sera toujours assurée par au moins deux vannes étanches en série. Si cette condition ne peut être réalisée, l'autorisation de poursuivre les opérations devra être demandée à la Capitainerie. Toute pollution du plan d'eau doit être immédiatement signalée à la Capitainerie (Rouen -Port, Canal VHF 73 ou tél. : 02-35-52-54-00). Tous les frais encourus pour combattre la pollution seront à la charge du navire si celle-ci est de son fait sans préjudice de sanctions pénales (amendes et même emprisonnement).</p> <p>12 - Contrôle des soutes. La Capitainerie peut, avant le début des opérations de transfert, demander le contrôle de l'atmosphère des citernes à combustible des navires pétroliers. Si besoin est, il sera effectué une détermination du point éclair du combustible par un laboratoire agréé (Solas 74 II 2-15).</p> <p>13- Interdiction de fumer Les capitaines pourront désigner un ou deux locaux fermés où il sera autorisé de fumer. Partout ailleurs, l'interdiction de fumer sera strictement respectée.</p> <p>14 - Coupée - accès au navire Une passerelle permettant, en toute sécurité, l'accès au navire sera installée et surveillée pendant toute la durée de l'escale. (Convention internationale du travail n° 32 de 1932)</p> <p>15 - Ramonage. Le ramonage des chaudières est interdit. La production éventuelle d'étincelles par la cheminée sera surveillée.</p> <p>16 - Visiteurs. Le Capitaine est responsable des personnes étrangères circulant à bord de son navire pendant la durée de l'escale. Il lui appartient donc d'en faire surveiller l'accès par un membre de l'équipage ou par un gardien d'une société reconnue.</p> <p>17 - Embarquement des vivres et du petit matériel. La manutention de colis, et l'embarquement des vivres sont interdits pendant les opérations de chargement ou de ballastage des navires pétroliers. Dans les autres cas, des conditions particulières de sécurité seront prises (fardage sur le pont, tapis de coco, etc....) Les petits colis à main ne sont pas concernés par cette règle.</p> <p>18 - Personnel à maintenir à bord. Chaque navire transportant des matières dangereuses en vrac est tenu d'avoir toujours à bord les officiers et hommes</p>
--	---



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

=====

	d'équipage nécessaires pour qu'en cas d'urgence l'on puisse débrancher et quitter le poste si besoin est sont interdites dans le port de Rouen et ses annexes.
--	--

ANNEXE 8

**PROCEDURE DEROGATOIRE
PERMETTANT AU NIVEAU DES QUAIS DE SEINE A HONFLEUR
A TITRE EXCEPTIONNEL ET SOUS CONDITIONS LA PRESENCE SIMULTANEE DE
NAVIRES DE CROISIERE OCCUPES PAR DES PASSAGERS ET DE DEPOT A TERRE
DE MATIERES DANGEREUSES COMBURANTES SOLIDES DE TYPE NITRATE
D'AMMONIUM ET ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (CLASSES 5.1 et 9)**

L'étude de dangers du Grand Port Maritime de Rouen (version validée de 2012 ayant servi à l'élaboration du présent règlement portuaire local) met en évidence les risques pour la sécurité des passagers des navires de croisière faisant escale au niveau des Quais de Seine à Honfleur en cas de présence de matières dangereuses des classes 5.1 et 9 (combustibles solides) de type nitrate d'ammonium ou engrais au nitrate d'ammonium.

Aussi, afin d'éviter qu'un nombre important de personnes ne se retrouve, même pendant une durée très brève, dans les zones d'effets des phénomènes dangereux associés à ces classes, le présent règlement **interdit** la présence simultanée de navires de croisières occupés par des passagers en stationnement et de matières dangereuses des classes 5.1 et 9 de type nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium.

Cette interdiction est notamment reprise au sein des articles suivants :

- 516 – *DEPOTS A TERRE / CAS DES QUAIS EN SEINE (QSH)*
- 9-22-3-1 - *DEPOTS A TERRE DES ENGINES DE TRANSPORT CHARGES ENTIEREMENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9*

Les escales de navires de croisières étant programmées très précisément et ce longtemps à l'avance, les moyens à la disposition du GPMR permettent normalement de respecter cette interdiction sans gêner de manière significative l'activité commerciale.

La présente procédure a donc uniquement une vocation exceptionnelle.

**Elle engage la responsabilité du GPMR et sera mise en œuvre
sous le contrôle de la capitainerie.**



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Il pourra, à titre exceptionnel, être dérogé aux prescriptions susmentionnées, relatives à l'accueil des navires de croisières, si les prescriptions ci-dessous sont respectées :

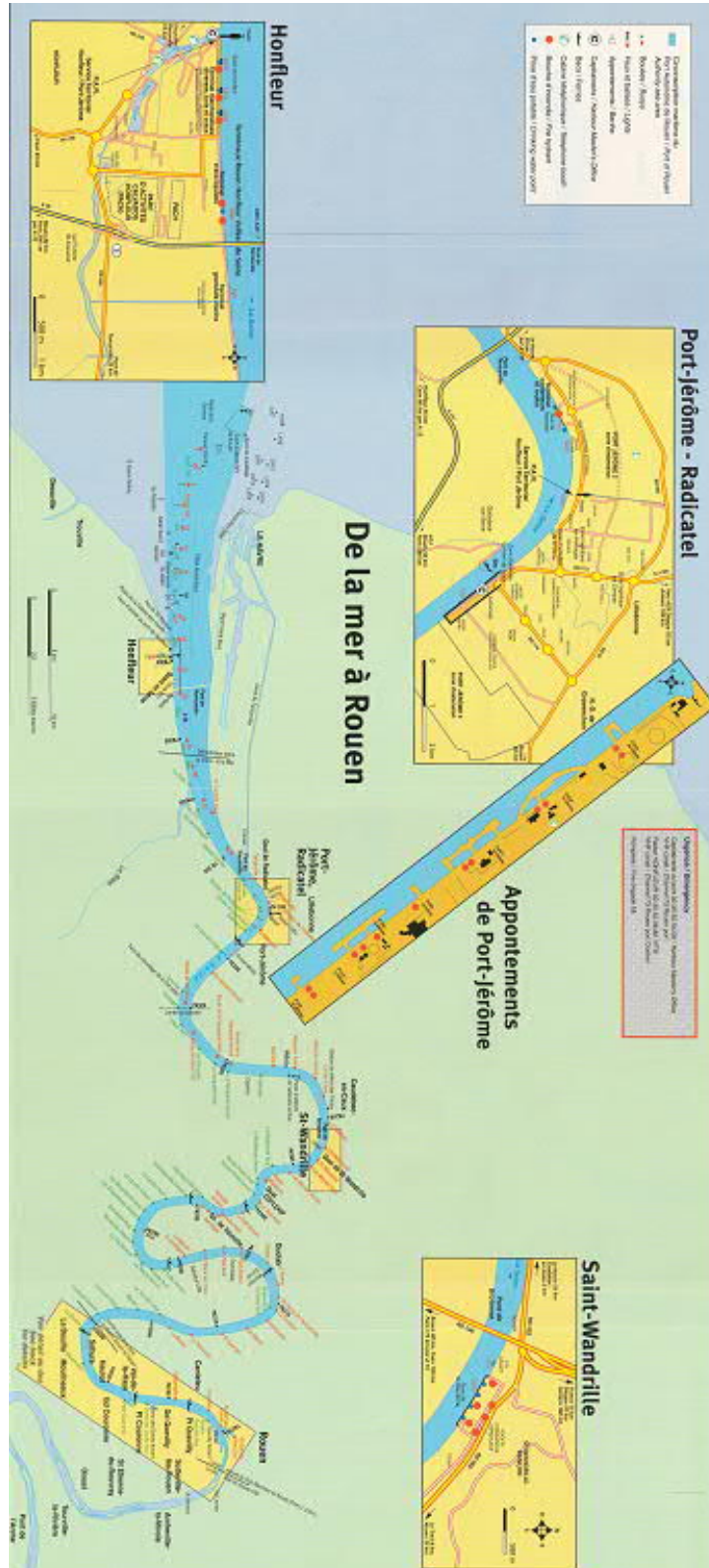
- Le commandant du navire réalise, sous sa responsabilité et en s'appuyant sur les documents transmis par le GPMR, une information des passagers sur la nature et l'importance des risques auxquels ils seront exposés et sur les consignes de sécurité et l'attitude à adopter en cas d'alerte. Cette information est réalisée dans un délai permettant aux personnes concernées de choisir ou non de s'exposer aux risques ;
- L'organisation des escales est cohérente avec le plan d'alerte et d'intervention du GPMR, permettant d'assurer la protection des visiteurs et définie en accord avec les services chargés de la protection civile ;
- En tant que de besoin, un contingentement du nombre de visiteurs accueillis simultanément, cohérent avec les mesures organisationnelles susmentionnées est mis en place ;
- Le temps de séjour des passagers dans la zone administrative du port est réduit au strict nécessaire ;
- Une distance de 295 m (seuil des effets irréversibles dans le cas de la détonation d'un îlot de 250 tonnes d'engrais au nitrate d'ammonium) est maintenue en permanence entre les passagers et les îlots de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium ;
- Le stationnement du navire de croisière ne peut avoir lieu que sur le quai le plus à l'ouest (historiquement baptisé QSH3) ;
- Toutes les opérations de chargement, de déchargement et de manière générale de manutention de matières dangereuses sont arrêtées pendant le temps de circulation des passagers dans la zone administrative du port. Elles ne peuvent redémarrer qu'après accord de la capitainerie.



REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANNEXE 9

Plan général du port avec identification des différents terminaux





PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

Préfecture
CABINET

Rouen, le 19 décembre 2014

SERVICE INTERMINISTÉRIEL
REGIONAL DES AFFAIRES CIVILES
ECONOMIQUES DE DEFENSE ET
DE PROTECTION CIVILE

Bureau de la planification et de la
gestion de crise

Affaire suivie par Laurent Mabire
Tél. 02 32 76 51 05
Fax 02 32 76 51 19
Mél. laurent.mabire@seine-maritime.gouv.fr

**Dérogation classe 1 : EPC - TITANOBEL - MINDEF
(Explosifs de mine - ONU 0081 - 0241 - 0332)**

Le préfet
de la région Haute-Normandie,
préfet de la Seine-Maritime

à

Destinataires in fine

Objet : Arrêté préfectoral du 18 décembre 2014 portant dérogation au règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses sur le port de Rouen

P.J. : Arrêté préfectoral

Veillez trouver ci-joint, pour notification, l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2014 portant dérogation au règlement local pour la transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Rouen.

Cette dérogation est accordée aux sociétés EPC, TITANOBEL et au CMVOA du Ministère de la Défense pour réaliser des opérations de transport et manutention de conteneurs contenant des marchandises dangereuses de classe 1.1 sur les terminaux situés quai de Radicatel et quais de Moulineaux appartenant au GPM de Rouen.

Cette dérogation est accordée sous réserve de mise en œuvre et de respect des consignes de sécurité indiquées à l'article 2 du présent arrêté. Elle prévaut le temps nécessaire à l'instruction de la procédure de révision du règlement local pour le transport et la manutention de marchandises dangereuses du grand port maritime de Rouen qui doit être menée entre les préfectures de l'Eure, du Calvados et de Seine-Maritime.

Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
le chef du bureau,

Laurent MABIRE

Destinataires :

- M. le sous-préfet du Havre
- M. le président du directoire du Grand Port Maritime de Rouen
- M. le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement
- M. le directeur départemental des services d'incendie et de secours.
- M. le directeur de la société TITANOBEL
- M. le directeur de la société EPC
- M. le commandant du CMVOA du Ministère de la Défense



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

CABINET

SERVICE INTERMINISTÉRIEL
REGIONAL DES AFFAIRES CIVILES
ECONOMIQUES DE DEFENSE ET
DE PROTECTION CIVILE

Bureau de la planification et de la
gestion de crise

Arrêté du 18 décembre 2014

**Portant dérogation au règlement local de transports et manutention de produits
dangereux dans le Grand Port Maritime de Rouen**

**Le préfet de la région Haute-Normandie, préfet de la Seine-Maritime,
commandeur de la Légion d'honneur**

- Vu le code des ports maritimes, et notamment son livre III relatif à la police des ports maritimes,
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;
- Vu le décret du Président de la République du 17 janvier 2013 portant nomination de M. Pierre-Henry MACCIONI en qualité de préfet de la région Haute-Normandie, préfet de la Seine-Maritime ;
- Vu l'arrêté interministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, son règlement annexé à l'arrêté et notamment l'article 11.2.3,
- Vu l'arrêté interpréfectoral du 25 février 2014 modifiant le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le Grand Port Maritime de Rouen,
- Vu l'arrêté préfectoral n°14-63 du 1^{er} septembre 2014 portant délégation à M. Jean-Marc MAGDA, sous-préfet, directeur de cabinet du préfet de la Seine-Maritime,
- Vu l'avis favorable du 17 décembre 2014 de la capitainerie du grand port maritime de Rouen,
- Vu l'avis de la sous commission "Autorisations, dérogations, et accords multilatéraux" de la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses des 3 juillet et 18 novembre 2014,

Considérant que le règlement local pour le transport et la manutention de marchandises dans le port de Rouen doit être modifié pour autoriser la masse nette maximale de matière explosible par îlot (conteneur) à 20 t pour le quai de Moulineaux et 4.5 t pour le quai de Radicatel,

Considérant que ces quantités admissibles s'accompagnent de mesures de sécurité complémentaires,

Considérant que la modification du règlement local nécessite un délai d'instruction lié à une procédure interdépartementale,

Considérant que des mouvements de navires transportant des matières de classe 1, affrétés par les sociétés Titanobel, EPC ou le Ministère de la Défense - CMVOA sont programmés,

Sur proposition du sous-préfet, directeur de cabinet,

ARRETE

Article 1^{er} : La manutention de conteneurs chargés respectivement de 4,5 tonnes de marchandises dangereuses de classe 1.1 sur le site du Grand Port Maritime de Rouen, quai de Radicatel et de 20 tonnes sur le quai de Moulineaux est autorisée, à titre dérogatoire, dans l'attente de la révision globale du règlement local.

Article 2 : L'embarquement, le débarquement et le stationnement des marchandises de la classe 1. 1 sont autorisés, à titre dérogatoire, aux conditions suivantes :

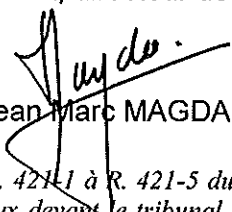
- Masse nette maximale(tonne) de matière explosible par ilot (conteneur) :
 - o 20 t pour le quai de Moulineaux
 - o 4.5 t pour le quai de Radicatel
- Matières sans projection d'éclat du type ONU 0081 – 0241 – 0232
- Passage portuaire validé au préalable par la Capitainerie (date – navire – quantité – transbordement direct ou stationnement – gardien)
- Manutention interdite lors du passage à proximité d'un navire transportant des dangereux – contact du manutentionnaire avec la Capitainerie avant le démarrage des opérations
- Points de stationnement à terre en attente validés par la Capitainerie.
- Fermeture de la desserte de Rochebouët en cas de stationnement de 20t. (Quai de Moulineaux)
- Privilégier un chargement direct du navire en limitant au maximum le temps de stationnement à quai des conteneurs,
- Isolement des conteneurs chargés de matières dangereuses par un couloir de 20 mètres de distance avec les autres conteneurs stationnés sur le site,
- Privilégier un transbordement direct du navire vers les camions d'expédition en limitant au maximum le temps de stationnement à quai des conteneurs,
- Maintenir une distance d'isolement d'au moins 3 mètres entre chaque conteneur.

La société affrétant le navire devra informer la capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen et le Préfet de Seine-Maritime (cadre de permanence du SIRACEDPC au 02 32 76 55 00) de tout incident sur le terminal en cours d'opération ainsi que de la fin de l'opération après sa réalisation. Cette information sera relayée au CODIS 76 par le cadre de permanence du SIRACEDPC

Article 3: Le sous-préfet, directeur de cabinet, le sous-préfet du Havre, le directeur de la société TITANOBEL, le directeur de la société EPC, le ministre de la Défense - CMVOA, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le directeur départemental du service d'incendie et de secours, le directeur général du Grand Port Maritime de Rouen, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de cet arrêté, qui leur sera notifié et qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat en Seine-Maritime.

Fait à Rouen, le 18 décembre 2014

Pour le préfet et par délégation,
le sous-préfet, directeur de cabinet



Jean Marc MAGDA

Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R. 421-1 à R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa notification.

PRÉFECTURE DE LA SEINE-MARITIME**Ammoniac liquéfié NH3 - Classe 2 - UN 1005**DIRECTION
DE LA RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE

" 1er Bureau "

Règlement local pour le transport et la
manutention des matières dangereuses
dans le Port Maritime de ROUEN, ses An-
nexes et la Seine-MaritimeA R R Ê T Écomplétant l'arrêté du 12 novembre 1971 et
autorisant, dans la circonscription du Port
Autonome de ROUEN, la navigation de navires
citernes transportant de l'ammoniac liquéfié
ainsi que le transfert de cet ammoniac liquéLe Préfet de la Région de Haute-Normandie
Préfet de la Seine-Maritime
Officier de la Légion d'HonneurV U :

- L'acte dit "loi n° 263 du 5 février 1942" ;
- L'arrêté ministériel en date du 27 juin 1951, sur le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, modifié en particulier en ce qui concerne son article 1036 par l'arrêté du 13 juillet 1976 ;
- L'arrêté préfectoral du 12 novembre 1971 portant règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port maritime de ROUEN, ses Annexes et la Seine-Maritime ;
- L'arrêté interministériel du Ministre de l'Équipement et du Secrétaire d'État aux Transports en date du 26 juin 1974 et l'arrêté inter-préfectoral du Préfet de la Région de Haute-Normandie et du Préfet Maritime de la 1ère région maritime en date du 27 juin 1974 publiant le règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Port Autonome de ROUEN ;
- Les avis du Directeur Départemental de la Protection Civile, de l'Ingénieur en Chef des Mines chargé de l'Inspection des Établissements Classés et du Lieutenant Colonel Commandant le Groupement des Sapeurs Pompiers du Syndicat à Vocations Multiples de l'Agglomération Rouennaise ;
- Le rapport du Directeur du Port Autonome de ROUEN ;
- La délibération du Conseil Départemental d'Hygiène du 9 novembre 1976.

CONSIDÉRANT QUE :

- La Société RHONE-POULENC Industries, Division Chimie Minérale, usine de ROUEN, boulevard de Stalingrad (76120) Le Grand Quevilly a sollicité, en date du 16 avril 1975, une autorisation d'exploitation d'un appontement situé en Seine, commune du Grand-Quevilly, pour la réception de navires citernes transportant de l'ammoniac liquéfié ;

- l'ammoniac liquéfié est classé dans le groupe 14 404 du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 27 juin 1951 précité ;

- les quantités transportées par navires citernes et faisant l'objet d'un transfert entre ces navires et les dépôts situés dans l'usine de ladite société et inversement imposent de prescrire des précautions spéciales pour renforcer la sécurité ;

- il y a lieu dans ces conditions de compléter l'arrêté du 12 novembre 1971 susvisé ;

A R R Ê T E :

Article 1er - L'arrêté du 12 novembre 1971 est complété par les prescriptions suivantes :

Article 2 - Sont autorisés, dans la circonscription du Port Autonome de Rouen, la navigation des navires citernes transportant de l'ammoniac liquéfié et le transfert de l'ammoniac liquéfié entre ces navires et les dépôts que la Société RHONE-POULENC Industries possède ou exploite à Grand-Quevilly et inversement sous réserve du respect des conditions ci-après dont la responsabilité, la mise en oeuvre et les frais sont à la charge de la Société RHONE-POULENC Industries et du Capitaine du navire chacun en ce qui le concerne.

Article 3 - Prescriptions en ce qui concerne les navires citernes et leur navigation :

3.1. L'ammoniac ne peut être transporté que sous la forme liquide et à la pression atmosphérique donc à une température voisine de - 33°C.

3.2. Les caractéristiques des navires (tirant d'eau, longueur, déplacement, gréement etc...) doivent être telles que leur amarrage et leur stationnement à l'appontement de la Société RHONE-POULENC Industries implanté sur la rive gauche de la Seine au P.K. 249,000 se fassent sans risques particuliers et qu'en particulier ils puissent rester à flot en toute condition de marée.

3.3. Les navires doivent être classés auprès d'une société de classification reconnue.

Le certificat de classification de ces navires doit mentionner leur capacité de transport de gaz ammoniac liquéfié à la pression atmosphérique et à une température voisine de - 33°C ; ce certificat doit être à jour et sans réserve.

3.4. Dans l'état actuel de la technique et pour diminuer les risques en cas d'abordage, les citernes ne doivent pas être du type intégré. Cette prescription pourra faire l'objet d'un arrêté modificatif dans la mesure où l'évolution de la technique assurerait au moins les mêmes garanties.

Les navires doivent avoir un double-fond.

.../...

Les tuyautages de transfert doivent être munis à leur extrémité de vannes à fermeture rapide et à manoeuvre simple.

3.5. L'état-major des navires doit être composé d'officiers possesseurs de brevets conformes à ceux prévus par la convention n° 53 de la Conférence Générale de l'Organisation Internationale du Travail du 24 octobre 1936. Ces brevets doivent correspondre à la catégorie du navire.

3.6. Les navires de capacité supérieure à 3 000 m³ doivent être capables d'assurer, sur un plan d'eau sans courant et sans vent, une vitesse au moins égale à 12 noeuds ; cette vitesse doit être d'au moins 10 noeuds pour les navires de capacité inférieure à 3 000 m³.

Les navires font l'objet tant à leur arrivée qu'à leur départ d'une régulation spéciale de façon à éviter autant que faire se peut, les dépassements avec d'autres navires.

3.7. Les navires ne sont autorisés à engainer ou à appareiller qu'après qu'aient été vérifiés la présence à bord et le bon fonctionnement :

- d'appareils V.H.F. de portée suffisante qui doivent être munis des canaux utilisés en Seine à savoir, à la date de signature de l'arrêté, les canaux 6, 11, 13 et 16 ;

- de deux radars disposant des échelles appropriées à la navigation en rivière ;

- des appareils de manoeuvre et de conduite ;

- de l'installation de reliquéfaction de l'ammoniac, lequel ammoniac au moment de la vérification ne doit pas être à une température supérieure à - 32 °C.

3.8. Les citernes, si elles ne sont pas sous atmosphère d'ammoniac, doivent être sous gaz inerte ; en particulier, les citernes et leurs tuyautages doivent être exempts de produits incompatibles avec l'ammoniac, tels que : acides minéraux non oxydants, acide sulfurique, acide nitrique, acides organiques, amides, anhydrides organiques, isocyanates, acétate de vinyle, oxydes alkylènes, épichlorhydrine, aldéhydes.

3.9. Avant d'autoriser leur engainement, les officiers de port s'assurent que l'appontement et les appareils de transfert de la Société RHONE-POULENC Industries sont en état de recevoir les navires et d'assurer le transfert dans le minimum de temps.

En aucun cas, les navires transportant de l'ammoniac liquéfié ne peuvent accoster à un poste autre que le poste spécialisé de la Société RHONE-POULENC Industries ni mouiller en Seine, sauf cas de force majeure.

3.10 Durant le séjour d'un navire à l'appontement, son capitaine doit se conformer aux instructions qui lui sont données en vertu du règlement provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Port Autonome de Rouen.

.../...

En particulier, il doit frapper à terre des amarres de caractéristiques adéquates en nombre suffisant pour assurer l'immobilité de son navire puis surveiller ces amarres en fonction de la variation de niveau du pont du navire consécutive au marnage et aux opérations de transfert de façon que la tension desdites amarres s'oppose à tout déplacement provoqué par le passage d'un bâtiment à proximité, un déplacement risquant en effet de causer des avaries aux installations.

Article 4 - Prescriptions en ce qui concerne le transfert :

4.1. Le transfert de l'ammoniac liquéfié (chargement ou déchargement du navire) n'est autorisé qu'entre les dépôts que la Société RHONE-POULENC Industries possède ou exploite à Grand Quevilly et un navire répondant aux prescriptions ci-dessus accosté à l'appontement de la Société RHONE-POULENC Industries implanté sur la rive gauche de la Seine au P.K. 249,000.

4.2. Pendant les opérations de transfert, une zone de 30 m de largeur de part et d'autre des murailles du navire sur toute sa longueur et de 20 m de largeur de part et d'autre des extrémités du navire, couvre la sécurité du navire et de l'appontement.

Cette zone est matérialisée à terre par des barrières ou un ruban rouge tendu sur des piquets et, pendant les opérations de transfert, l'accès en est interdit à toute personne non spécialement autorisée.

Cette zone et ses accès sont entretenus en bon état de viabilité et propreté ; l'éclairage nécessaire doit être prévu pour pouvoir travailler de nuit ; les véhicules de secours doivent pouvoir y accéder et y circuler sans difficulté.

A l'intérieur de cette zone, il est interdit de fumer ou de faire du feu, d'y déposer du matériel quelconque, d'y entreprendre aucune opération de réparation ou d'entretien. Des panneaux, avec des feux clignotants, rappellent ces diverses interdictions.

Du côté du fleuve, aucun bâtiment ne doit y pénétrer, même pour l'avitaillement du navire citerne.

4.3. Les dispositifs suivants de sécurité et de secours doivent être en place et en état de fonctionner sur l'appontement avant tout commencement des opérations de transfert :

- liaison équipotentielle entre les canalisations à terre et le navire, la connexion devant s'effectuer dès l'amarrage du navire terminé ;

- armoires ou coffres, de couleur voyante, efficacement disposés, portant des inscriptions appropriées et renfermant le matériel de premier secours en cas d'incident, tels que gants, bottes, parkas, casques, lunettes protectrices, masques avec cartouches de rechange, embouts pour bouche à bouche, lances pulvérisatrices etc.... ;

- douche de sécurité ;

.../...

- avertisseurs à tonalité spéciale déclenchables en cas d'incident, disposés de façon à pouvoir prévenir le personnel à proximité immédiate ,

- moyens de communication, tels que passerelles de coupées, disposés en tenant compte de la direction du vent et permettant en toute sécurité, tant au personnel de terre qu'à l'équipage de navire, de passer du navire à l'appontement ou inversement ;

- liaisons à distance, par fils, entre le poste de commande des appareils de transfert, le navire et le poste de stockage de l'usine ;

- liaison directe par téléphone, établie entre l'appontement et le central sécurité de l'usine où est disposée en permanence, prête à intervenir, une ambulance équipée du matériel adéquat de réanimation.

4.4. A l'amont et à l'aval de l'appontement des panneaux lumineux sont en outre disposés à distance convenable pour prévenir des opérations de transfert en cours les bâtiments circulant en Seine et les inviter à prendre toute précaution de façon à ne pas gêner ces opérations.

4.5. Le personnel employé aux manutentions de transfert doit être instruit par la Société RHONE-POULENC Industries des risques encourus et de la conduite à tenir en cas d'incident. Ce personnel ne doit être distrait à aucun moment de ses tâches propres. Il ne doit pas être fait appel à du personnel complémentaire non formé.

Toute personne employée au transfert porte constamment en pendant un masque respiratoire isolant autonome permettant de travailler en atmosphère viciée pendant au moins 20 minutes ; pendant les manoeuvres de branchement ou de débranchement, elle porte en plus des lunettes ou un écran facial de type approuvé.

Toute personne autorisée à pénétrer dans la zone de sécurité reçoit un masque respiratoire du type filtrant.

4.6. Pendant toute opération de transfert, les dispositions suivantes doivent être observées à bord des navires :

- l'écoute permanente est effectués sur V.H.F., canal 11,

- une remorque en pendant est disposée à l'avant et à l'arrière du navire du côté du fleuve de manière à pouvoir être crochée facilement par un remorqueur pour déhaler le navire,

- quand le coefficient de marée fait craindre une arrivée de flot brutale, les conduites sont débranchées 15 minutes avant l'heure de cette arrivée de flot,

- les portes, hublots, sabords et plus généralement tous accès aux aménagements intérieurs du navire sont maintenus fermés,

- un membre compétent de l'équipage reste en permanence près des commandes des vannes de sécurité du navire, et dispose en outre d'une commande à distance des vannes de sécurité sur l'appontement prévue au § 4.8. ci-après,

- seuls des outils antidéflagrants sont utilisés sur le pont pour les branchements; les chaussures ferrées sont interdites à bord,

seules les lampes électriques étanches au gaz et de modèle homologué sont utilisées à l'intérieur.

4.7. Les opérations de transfert s'entendent depuis le moment où les conduites sont branchées jusqu'à leur débranchement, y compris les contrôles destinés à confirmer l'exclusion de tout risque d'épandage d'ammoniac.

Les opérations de transfert sont menées sans autre interruption que celles rendues nécessaires pour des raisons techniques ou de sécurité. S'il s'agit d'un déchargement, elles sont commencées dès l'accostage du navire.

Au moment du branchement et du débranchement des conduites, la Capitainerie du Port est prévenue.

4.8. La liaison entre les installations du navire et les canalisations fixes à terre est assurée par des bras de chargement rigides et articulés, à l'exclusion de tout flexible; ces bras sont munis de vannes à fermeture automatique se déclenchant en cas de mouvement dangereux du navire sur ses amarres.

L'équipement de transfert est muni de toutes les sécurités nécessaires pour parer aux défaillances des appareils, ruptures de tuyauteries, etc

En particulier, les vannes de sécurité sur l'appontement sont à fermeture "coup de poing" et assurent une fermeture complète rapide en un temps fixé par ailleurs par un autre arrêté pris au titre de la législation sur les établissements classés. Un employé de la Société RHONE-POULENC Industries doit toujours être présent sur l'appontement prêt à les actionner. En outre, une commande à distance de ces vannes est embarquée sur le navire et disposée à côté des vannes de sécurité du navire.

4.9. Les dispositions constructives, l'entretien et le contrôle des installations de transfert et de stockage de l'ammoniac liquéfié sont par ailleurs soumis à la réglementation en vigueur au titre des Etablissements Classés.

En aucun cas, de l'ammoniac ne peut être rejeté dans l'atmosphère ni dans les eaux de la Seine.

.../...

L'équipage du bateau-pompe ainsi que la Direction Départementale de la Protection Civile sont informés de la présence d'un navire citerne chargé d'ammoniac liquéfié dans la circonscription du Port Autonome.

Article 5.- Le Directeur du Port Autonome de ROUEN est chargé de l'application du présent arrêté dont ampliation sera adressée à la Société RHONE-POULENC Industries, au Directeur Départemental de la Protection Civile, à l'Ingénieur en Chef des Mines chargé de l'Inspection des Etablissements Classés, au Lieutenant-Colonel Commandant le Groupement des Sapeurs Pompiers du Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples de l'Agglomération Rouennaise, et qui sera inséré au Recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Rouen, le 13 décembre 1976

Pour ampliation

Le Chef de Bureau,



J.-C. TRUG

Le Préfet,

Claude BOITEL

Le préfet de la région Normandie
préfet de la Seine-Maritime
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Le préfet du Calvados
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Le préfet de l'Eure
Officier de la Légion d'honneur

Arrêté portant approbation du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le Grand Port Maritime de Rouen

- Vu le code des transports, notamment son article L5331-2 ;
- Vu le code de l'environnement ;
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;
- Vu le décret n° 2008-1146 du 6 novembre 2008 instituant le Grand Port Maritime de Rouen ;
- Vu le décret du président de la République du 1er avril 2019, nommant M. Pierre-André DURAND préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime ;
- Vu le décret du Président de la République du 17 décembre 2015 nommant M. Laurent FISCUS, préfet du Calvados ;
- Vu le décret du Président de la République du 6 mai 2016 nommant M. Thierry COUDERT, préfet de l'Eure ;
- Vu l'arrêté interministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, son règlement annexé à l'arrêté et notamment l'article 11.2.3 ;
- Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 88/2014 portant règlement particulier de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Grand Port Maritime de Rouen ;
- Vu La proposition du Grand Port Maritime de Rouen formulée par courrier des 4 et 15 janvier 2019 ;
- Vu les avis favorables de la capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen, de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et du service départemental d'incendie et de secours de la Seine-Maritime ;

ARRÊTENT

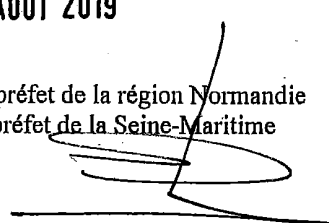
Article 1^{er} : Le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le Grand Port Maritime de Rouen sont soumis au règlement annexé au présent arrêté.

Article 2 : Les arrêtés inter-préfectoraux des 25 février 2014, 11 juillet 2016 et 5 avril 2018 sont abrogés.

Article 3 : Les sous-préfets, directeurs de cabinet des préfets de la Seine-Maritime, du Calvados et de l'Eure, les sous-préfets des arrondissements du Havre et de Lisieux, le directeur général du Grand Port Maritime de Rouen, le directeur de la DREAL de Normandie, les directeurs des SDIS de Seine-Maritime, du Calvados et de l'Eure, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui entrera en vigueur après sa publication au recueil des actes administratifs de l'État dans les départements de la Seine-Maritime, du Calvados et de l'Eure.

le **28 AOUT 2019**

Le préfet de la région Normandie
préfet de la Seine-Maritime


Pierre-André DURAND

Le préfet du Calvados


Laurent FISCUS

Le préfet de l'Eure


Thierry COUDERT

Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R 421-1 à R 421-5 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication. Il peut être saisi au moyen de l'application télérécurse citoyens, accessible par le site "www.telerecours.fr"