

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



**Mai 2015**

EVOLUTION DU DOCUMENT	
Mars 2004	Création du document
Mai 2015	Modification des dispositions de la classe 5.1

24, QUAI DU CARENAGE  
CS 40213  
76201 DIEPPE cedex  
TEL : 02 35 06 86 56  
FAX : 02 35 84 86 93  
[syndicatmixte@portdedieppe.fr](mailto:syndicatmixte@portdedieppe.fr)  
[www.portdedieppe.fr](http://www.portdedieppe.fr)

CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES .....	4
TITRE 1 : PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT .....	10
SECTION 1 : REGLEMENTATION .....	10
SECTION 2 : EXPERTS ET EXPLOITANTS .....	11
TITRE 2 : DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DU PORT.....	12
SECTION 1 : DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGINs DE TRANSPORT .....	12
SECTION 2 : DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE-PLEINS ET HANGARS.....	15
SECTION 3 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES .....	16
SECTION 4 : GARDIENNAGE.....	17
TITRE 3 : DISPOSITIONS SPECIALES A LA MANUTENTION.....	18
SECTION 1 : OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	18
SECTION 2 : OPERATIONS PARTICULIERES .....	18
SECTION 3 : MANUTENTIONS DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC.....	19
SECTION 4 : MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES CONCUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC.....	19
SECTION 5 : MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES.....	19
SECTION 6 : ADMISSION – CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS.....	20
TITRE 4 : DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX .....	21
SECTION 1 : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX .....	21
SECTION 2 : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES .	21
SECTION 3 : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGINs DE SERVITUDE.....	21
SECTION 4 : PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE.....	22
SECTION 5 : ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX.....	22
SECTION 6 : CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE.....	22
SECTION 7 : REPARATION A BORD .....	22
SECTION 8 : PERSONNEL A BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX .....	22
SECTION 9 : CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT.....	22
TITRE 5 : 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 DU PORT DE DIEPPE.....	23
SECTION 1 : Personnel à maintenir à bord.....	23
SECTION 2 : Autorisation d'admission.....	23
SECTION 3 : Visites et réparations des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables.....	23
SECTION 4 : Navires inertes.....	23
SECTION 5 : Travaux sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés .....	23
CHAPITRE 2 : PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES .....	24

CLASSE 1	MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES .....	25
CLASSE 2	GAZ COMPRIMES, LIQUEFIES OU DISSOUS .....	27
CLASSE 3	LIQUIDES INFLAMMABLES.....	28
CLASSE 4.1	SOLIDES INFLAMMABLES.....	29
CLASSE 4.2	MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE .....	30
CLASSE 4.3	MATIERES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DEGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES .....	31
CLASSE 5.1	MATIERES COMBURANTES.....	32
CLASSE 5.2	PEROXYDES ORGANIQUES.....	37
CLASSE 6.1	MATIERES TOXIQUES.....	38
CLASSE 6.2	MATIERES INFECTIEUSES.....	39
CLASSE 7	MATIERES RADIOACTIVES.....	40
CLASSE 8	MATIERES CORROSIVES.....	41
CLASSE 9	MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS.....	42

# **CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES**

## **CHAMP D'APPLICATION (rappel du RPM)**

Le présent règlement s'applique à l'admission, au transport, au dépôt et à la manutention de marchandises dangereuses dans le port de Dieppe, à l'intérieur des limites administratives du port. La présentation et la numérotation des articles reprennent celles du RPM (Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes).

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 nécessaires 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.

## CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

### SOLAS 74

Par SOLAS 74, on entend la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et ses amendements en vigueur.

### MARPOL 73/78

Par MARPOL 73/78, on entend la convention internationale de 1973 pour la prévention et la pollution par les navires et son protocole de 1978 et leurs amendements en vigueur.

### Recueil IBC

Par Recueil IBC, on entend le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac et ses amendements en vigueur.

### Recueil IGC

Par Recueil IGC, on entend le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac et ses amendements en vigueur.

### Code IMDG

Par code IMDG, on entend le code maritime international des marchandises dangereuses et ses amendements en vigueur. Y sont également incluses les matières radioactives visées par le recueil INF.

### Recueil BLU

Par Recueil BLU, on entend le recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, tel qu'il figure à l'annexe de la résolution A . 862 (20) de l'assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, telle que modifiée.

### Recueil INF

Par Recueil INF, on entend le recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport de combustible irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord des navires, adopté le 4 novembre 1993 par la résolution A 748 (18) de l'OMI et amendé par la résolution A 853(20) le 27 novembre 1997.

### ADR

Par ADR on entend l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route.

### RID

Par RID, on entend le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, qui constitue l'annexe I de la CIM ( appendice B de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

### OMI

Par OMI, on entend Organisation Maritime Internationale

### CONVENTION C.S.C.

Par CSC, on entend la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs du 2 décembre 1972 et ses amendements en vigueur.

## **DEFINITIONS (rappel du RPM)**

**Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP)** (*article L.5331-6 et L. 5331-8 du code des transports*) : L'autorité chargée de la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou engins flottants. Elle exerce également la police des marchandises dangereuses et contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique.

**Autorité Portuaire (AP)** (*article L.5331-5 et L.5331-7 du code des transports*) : L'autorité qui exerce la police de l'exploitation, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. L'autorité portuaire est représentée par le Syndicat Mixte du Port de Dieppe sous la responsabilité de son directeur ou de sa directrice.

**Bateau** : On entend par bateau, tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure.

**Chargeur** : Toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur.

**Colis à main** : Un colis à main est un paquet, n'excédant pas 30 kg, portable par une personne.

**Conteneur** : On entend par « conteneur » un engin de transport :

- a) de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ;
- c) conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ;
- d) approuvé conformément à la convention C.S.C.

Le terme « conteneur » ne comprend ni les véhicules, ni l'emballage. Il comprend toutefois les conteneurs transportés sur des châssis.

**Dégazage** : Au titre du présent règlement, le dégazage est l'opération attestée par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui consiste à introduire de l'air neuf dans une capacité dans le but d'évacuer les gaz toxiques, inflammables ou le gaz inerte.

**Distance de protection** : On appelle distance de protection la distance minimale d'isolement à laisser autour d'un navire, bateau, véhicule ou dépôt contenant des marchandises dangereuses. La notion de distance de protection s'applique également aux liaisons de transbordement employées pour la manutention des marchandises dangereuses.

Sauf dispositions contraires précisées dans les différentes classes, cette distance est fixée à 25 mètres.

**Engins de servitude** : Les engins de servitude flottants employés dans les ports sont des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière.

**Engins de transport** : On entend par engin de transport un véhicule-citerne, un véhicule routier de transport de marchandises, un wagon-citerne, un wagon de marchandises, un conteneur multimodal, un conteneur-citerne, une citerne mobile multimodale ou un conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM).

**Expert** : On entend par expert une personne choisie pour ses connaissances techniques et chargée de faire des examens, des constatations, des évaluations à propos d'un fait, d'un sujet précis.

Les experts sont agréés nominativement par les soins de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au vu de leurs compétences (connaissance de propriétés des matières transportées d'une part, de la construction et de l'exploitation des navires d'autre part).

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut faire appel à des experts dans le cadre des contrôles qu'elle est amenée à effectuer en vue de l'application des prescriptions du présent règlement.

**Exploitant** : Pour toute opération de transport, manutention, dépôt de marchandises dangereuses dans les limites du port, ou pour un ensemble de ces opérations effectuées sur un site déterminé, un organisme responsable, appelé exploitant est désigné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Son rôle en matière de sécurité est précisé au § 12-2 section II du titre I.

Il en est ainsi :

- En cas de transbordement : soit le commandant du navire ou du bateau receveur, soit éventuellement si le transbordement a lieu à un poste spécialisé et s'il en a été ainsi convenu avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, le responsable de l'exploitation du poste ;
- en cas de chargement : le commandant du navire ou du bateau ;
- en cas de déchargement : le responsable de l'exploitation du poste ;
- si le chargement a lieu à un poste spécialisé, le responsable de l'exploitation de ce poste.

**Feu nu** : On entend par feu nu toute matière enflammée, ou en ignition, ou portée au rouge à haute température, toute étincelle ou arc électrique non contenus dans une enceinte close étanche. Est assimilé à un feu nu tout procédé ou matériel capable d'enflammer un gaz ou un mélange gazeux.

**Inertage** : Au titre du présent règlement, on entend par inertage l'opération attestée par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, qui consiste à introduire un gaz inerte dans une capacité ayant contenu des liquides inflammables afin d'obtenir une "capacité inertée".

**Marchandises dangereuses** : Au titre du présent règlement, l'expression marchandises dangereuses désigne les marchandises dangereuses et les marchandises polluantes définies ci-après :

On entend par marchandises dangereuses :

- Les marchandises mentionnées dans le code IMDG lorsque transportées en colis ;
- les produits chimiques liquides dangereux mentionnés au chapitre 17 du recueil IBC lorsque transportés en vrac ;
- les gaz liquéfiés mentionnés au chapitre 19 du recueil IGC lorsque transportés en vrac ;
- les matières solides appartenant au groupe B du Code IMSBC lorsque transportées en vrac ;
- les marchandises dangereuses soumises aux réglementations indiquées au § 11-1-2.

On entend par marchandises polluantes :

- Les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention Marpol ;
- les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention Marpol ;
- les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention Marpol.

**Marchandise en vrac** : Est considérée comme transportée en vrac toute marchandise chargée directement dans les espaces à cargaison des navires ou bateaux, ou dans une citerne fixée de manière permanente sur le navire ou bateau sans être retenue par aucune forme de dispositif intermédiaire.

**Marchandise en colis :** Est considérée comme transportée en colis toute marchandise chargée dans des conditions différentes de celles précisées ci-dessus.

**Manutention des colis :** Le terme "manutention des colis" désigne toutes les opérations de chargement et de déchargement d'un navire, bateau, véhicule, etc. , de mise en dépôt, reprise, groupage et tri, de transbordement et toutes les opérations auxiliaires relatives aux colis.

**Navire :** On entend par navire tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation.

**Poste spécialisé :** On entend par poste spécialisé, public ou privé, un poste comportant des aménagements permanents et équipés de moyens de sécurité de fonctionnement et de protection, en cas de défaillance, adaptés aux propriétés physiques et chimiques des produits manutentionnés. Il doit être situé dans un secteur permettant de prendre des mesures de sécurité spécifiques.

**Zone de protection :** On appelle zone de protection d'un ensemble de navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses, la zone générée par l'application de la notion de distance de protection à chacun des éléments de cet ensemble présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

Les règlements locaux fixent les conditions d'accès à l'intérieur de cette zone et peuvent prévoir une augmentation ou une réduction des distances de protection, notamment lorsque des dispositifs spéciaux de protection sont employés ou lorsque les navires et bateaux sont sous gaz inerte. Dans le cas d'une réduction des distances de protection, celle-ci doit être justifiée par une étude des risques et de leurs distances d'effets à l'occasion de l'établissement du règlement local.

# **TITRE 1 : PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT**

## **SECTION 1 : REGLEMENTATION**

### **11-1 Réglementation relative aux transports**

Les marchandises dangereuses qui transitent dans le port de Dieppe font toujours l'objet de transports par voies routière, ferroviaire, ou maritime avant, pendant ou après leur séjour dans le port. Par conséquent, les réglementations et conventions suivantes sont également applicables selon le mode de transport de manutention et de dépôt :

**11-1-1** Pour le transport par voies maritimes, les prescriptions adéquates des conventions internationales suivantes :

- SOLAS 74 et le cas échéant les conventions SOLAS antérieures
- MARPOL 73/78

**11-1-2** Pour les transports par voie routière ou ferrée :

- L'arrêté du 1er juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par route, dit « ADR ».
- L'arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, dit « RID ».
- L'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit arrêté « TMD ».

**11-1-3** Les marchandises dangereuses transportées en colis par voie maritime doivent être correctement identifiées, emballées, placardées, marquées et étiquetées de manière à être conformes aux dispositions appropriées du code maritime international des marchandises dangereuses (dit code IMDG). Cette disposition ne s'applique ni aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

### **11-2 Autres réglementations applicables**

**11-2-1** Le code des ports maritimes, le code des transports et le règlement particulier de police du port de Dieppe sont applicables à toutes les opérations effectuées dans les limites du port de Dieppe.

**11-2-2** Le présent règlement s'applique sans préjudice des règlements applicables de façon générale aux transports de marchandises, et notamment des règles applicables au transport des aliments.

Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions prévues par les règlements spécifiques à certains types de marchandises dangereuses telles que les matières nucléaires, explosifs, déchets dangereux.

**11-2-3** Règlement local

En cas de non situation prévue dans le présent règlement ou le RPM, le Préfet prend les dispositions qu'il juge utiles et en informe le Ministre chargé des Ports Maritimes.

## **SECTION 2 : EXPERTS ET EXPLOITANTS**

### **12-1 Les experts**

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut faire appel à des experts pour les contrôles qu'elle est amenée à effectuer en vue de l'application des prescriptions du présent règlement.

Ces experts sont agréés nominativement par ses soins au vu de leurs compétences : connaissance des propriétés des matières transportées d'une part, de la construction et de l'exploitation des navires d'autre part.

Leur rémunération et les frais afférents à leurs opérations sont, suivant le cas, à la charge du navire ou bateau, du matériel ou de la marchandise intéressée.

### **12-2 Le rôle de l'exploitant**

Le rôle de l'exploitant est de procéder, s'il y a lieu, aux formalités administratives, d'obtenir les agréments prescrits et d'assurer, le cas échéant, les obligations imposées par la législation concernant la prévention des risques majeurs.

L'exploitant assure la mise en œuvre :

- Des mesures de sécurité prescrites,
- Des mesures de sécurité qu'il estime nécessaire,
- Des mesures de sécurité dont l'élaboration lui a été prescrite,

Et participe aux mesures et plans d'urgence déclenchés par les autorités responsables.

L'exploitant désigne son ou ses représentants qualifiés responsables des opérations. Ce représentant, agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, coordonne et contrôle les opérations, notamment au point de vue de la sécurité.

## **TITRE 2 : DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DU PORT**

### **SECTION 1 : DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGINS DE TRANSPORT**

#### **21-1 Déclaration**

##### **21-1-1 Arrivée et départ par voie maritime**

Les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes sont tenus de s'assurer auprès de la capitainerie que le port peut les recevoir et d'adresser à celle-ci une déclaration au départ du port précédent.

Lorsque les marchandises sont chargées dans les ports voisins, et que le préavis de 24 heures ne peut être respecté, les capitaines, armateurs ou agents consignataires sont tenus de faire déclaration dès que possible, et au plus tard dès le départ de la dernière escale avant le port de Dieppe.

La déclaration doit comporter l'ensemble des informations mentionnées en annexe 1 du présent règlement.

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

Les marchandises dangereuses ou polluantes amenées par voie ferrée, routière ou navigable doivent être déclarées à la capitainerie au moins vingt quatre 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 pour ces transports, ou toute autre mode de déclaration accepté par la capitainerie.

Le stationnement et la circulation sur les voies ferrées et voies de circulation du port demeurent soumis aux prescriptions des règlements RID et ADR ainsi qu'aux prescriptions du présent règlement.

##### **21-1-3 Obligation d'information**

*Idem RPM*

##### **21-1-4 Obligations incombant au chargeur vis-à-vis du capitaine ou de l'exploitant du navire**

*Idem RPM*

#### **21-2 Conditions**

##### **21-2-1 Navires concernés**

Tous les navires contenant des matières dangereuses doivent attendre sur rade l'autorisation d'entrée qui leur sera donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le transport et la manutention des matières dangereuses ne sont autorisés que dans les bassins de Paris et du Canada, à la rampe RORO du terminal ferry et au quai Lalitte.

Les points de stationnement, d'embarquement ou de débarquement des matières dangereuses, les mouvements de jour et de nuit des navires sont précisés par l'autorité portuaire pour chacune des matières considérées.

##### **21-2-2 Poste spécialisés**

Il n'y a pas de poste spécialisé pour la manutention des matières dangereuses à Dieppe.

### **21-2-3 Cas des marchandises dangereuses en vrac**

#### ***Idem RPM***

### **21-2-4 Mesures particulières**

Les véhicules routiers ou wagons venant charger ou décharger des matières dangereuses ne sont autorisés à stationner dans le port, après leur chargement ou avant leur déchargement, qu'aux emplacements et dans la limite des délais maxima fixés par l'autorité portuaire.

Les véhicules transportant des matières dangereuses ne peuvent pénétrer dans l'enceinte du Terminal Transmanche que si le document de transport, présenté par les conducteurs, a été visé par l'exploitant.

L'exploitant doit s'assurer que les véhicules soient correctement signalisés et placardés et que ces véhicules, en attente d'embarquement ou stationnant après le débarquement d'un navire, soient garés de façon à éviter au maximum tout risque d'être endommagé par d'autres véhicules ; ils doivent pouvoir être évacués sans nécessiter de manœuvre.

Le conducteur, lorsqu'il quitte son véhicule en stationnement, doit disposer à l'intérieur de la cabine une pancarte bien visible de l'extérieur, sur laquelle sont inscrits soit le nom de l'entreprise, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse où peut être joint en cas de besoin, à tout moment, un responsable de l'entreprise qui effectue le transport, soit le nom du conducteur, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse du lieu où il peut être joint immédiatement.

#### **Lors de stationnement d'une durée comprise entre 2 heures et 12 heures :**

Les véhicules transportant des marchandises de la classe 1 autres que celles classées en division 1.4 ou plus de 3 000 kg de marchandises de la division 1.4 ou des matières dangereuses en citernes d'une capacité totale de plus de 3 000 litres doivent stationner sur un espace libre approprié, à plus de 10 mètres de tout établissement recevant du public.

#### **Lors de stationnement d'une durée supérieure à 12 heures :**

Les véhicules transportant des marchandises de la classe 1 autres que celles classées en division 1.4 ou totale de plus de 3 000 litres doivent stationner à plus de 50 mètres de tout établissement recevant du public.

Une distance d'au moins 50 mètres doit être maintenue entre les véhicules transportant des matières ou objets de la classe 1, muni des plaques-étiquettes du modèle n°1 au n° 1.5.

Les véhicules-citernes, les véhicules-batteries et les véhicules portant des citernes démontables, des conteneurs-citernes, des citernes mobiles ou des conteneurs à gaz à éléments multiples lorsqu'ils sont munis de plaques-étiquettes du modèle n° 2.1 ou n° 3 ne doivent pas stationner à moins de 10 mètres d'un autre véhicule du même type, portant une plaque-étiquette du modèle n° 2.1, n° 2.3, n° 3 ou 6.1, ou d'un autre véhicule muni d'une plaque-étiquette du modèle n°1 ou n°1.5, et réciproquement.

Le stationnement des véhicules sur la rampe d'accès aux navires est interdit.

#### **21-2-5 Conditions de circulation en zone de protection**

Aucun engin de servitude ou embarcation de plaisance ne doit pénétrer à l'intérieur de la zone de protection d'un navire ou bateau contenant des marchandises dangereuses présentant un risque d'inflammabilité ou d'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

En raison de l'étroitesse des bassins l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser le transit d'un navire ou d'un bateau à travers une zone de protection sous réserve que les opérations de manutention soient suspendues.

#### **21-3 Signalisation des navires, bateaux, véhicules routiers et wagons contenant des marchandises dangereuses dans le port maritime de Dieppe**

*Idem RPM*

#### **21-4 Avitaillement des navires et bateaux**

*Idem RPM*

#### **21-5 Approvisionnement des véhicules et engins de manutention**

Les marchandises dangereuses faisant partie de l'approvisionnement réglementaire ou normal des véhicules et engins de manutention sont soumises aux dispositions réglementaires (§ 11-1-2) pour leur transport terrestre, leur dépôt et leur manutention.

Le ravitaillement des engins de manutention est interdit en dehors des emplacements prévus à cet effet dans le hangar d'Afrique.

## **SECTION 2 : DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE-PLEINS ET HANGARS**

Les consignes d'alerte et les consignes d'incendie sont affichées auprès de tous les postes téléphoniques situés sur les quais et les terre-pleins.

### **22-1 Opérations sur les quais et terre-pleins**

*Idem RPM*

### **22-2 Circulation des personnes sur les quais et terre-pleins**

La circulation sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses ou polluantes est interdite aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation, de la sécurité ou de la sûreté, ou dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité publique.

### **22-3 Dépôts à terre et dépôts de sécurité**

#### **22-3-1 Dépôts à terre**

Le dépôt ou le stockage de marchandises dangereuses est interdit sur la rampe d'accès aux navires du terminal ferry. Les dépôts à terre pour chaque classe de marchandises dangereuses sont définis dans le présent règlement, la durée de stationnement des marchandises dangereuses est limitée à 5 jours consécutifs sur les terre-pleins, sauf restrictions particulières applicables à certaines classes définies dans le chapitre 2.

#### **22-3-2 Dépôts de sécurité**

Sans Objet

### **22-4 Feux sur les quais et terre-pleins**

*Idem RPM*

### **22-5 Matériels d'éclairage**

*Idem RPM*

### **22-6 Moteurs et installations à terre**

*Idem RPM*

### **22-7 Téléphone-radiotéléphone**

**22-7-1** *Idem RPM*

**22-7-2** *Idem RPM*

## **SECTION 3 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **23-1 Dispositif général de prévention et de lutte**

*Idem RPM*

#### **23-1-1 Dispositions générales**

En cas de sinistre et dès l'alerte transmise conformément aux consignes remises aux navires, les mesures suivantes doivent être prises :

- Tous les navires doivent prendre la veille V.H.F canal 12 et attendre les instructions de la Capitainerie ;
- la station de pilotage de la Seine ainsi que le service du lamanage font rallier leur personnel et se mettent à la disposition de la Capitainerie ;
- les équipages des remorqueurs doivent rallier le bord et tenir leur bâtiment prêt à intervenir sur ordre de la Capitainerie ;
- toutes les manutentions doivent être arrêtées et toutes les personnes doivent être mises à l'abri où elles doivent attendre les instructions de la Capitainerie ;
- toutes mesures d'évacuation ou d'échouement du navire sinistré doivent être prises en commun accord.

#### **23-1-2 Diffusion de l'alerte**

*Idem RPM*

### **23-2 Précautions particulières pour la prévention de la pollution des eaux du port**

#### **23-2-1 Transport en vrac des hydrocarbures ou des substances liquides**

*Idem RPM*

#### **23-2-2 Conservation à bord des marchandises dangereuses**

*Idem RPM*

#### **23-2-3 Opérations d'avitaillement**

*Idem RPM*

### **23-3 Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais et terre-pleins**

Si un véhicule transportant des matières dangereuses se trouve dans une situation anormale et dangereuse dans l'enceinte du terminal Transmanche, il sera éloigné vers une zone isolée pour y être sécurisé. La manutention ou le transbordement est, si nécessaire, autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire en accord avec l'exploitant et l'expéditeur.

En cas d'accident ou d'incident, notamment explosion, incendie, fuite, ou menace de fuite suite à un choc, perte ou vol de matières ou objets dangereux survenant en cours de manutention ou de transport de marchandises dangereuses, le préposé chargé de l'exécution du transport préviendra ou fera prévenir, sans délai :

- a) Les services d'incendie et de secours et les services de police le plus proche du lieu de l'accident, cet avis devant indiquer :
- Le lieu et la nature de l'accident ;
  - les caractéristiques des marchandises transportées (s'il y a lieu les consignes particulières d'intervention ainsi que les agents d'extinction prohibés) ;
  - l'importance des dommages ;
  - plus généralement, toutes précisions permettant d'estimer l'importance du risque et de décider de l'ampleur des secours à mettre en œuvre.
- b) l'autorité portuaire ;  
c) l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ;  
d) l'exploitant ;  
e) l'expéditeur.

## **SECTION 4 : GARDIENNAGE**

### **24-1 Lors de la présence dans le port**

*Idem RPM*

### **24-2 Lors des opérations de manutention**

*Idem RPM*

## **TITRE 3 : DISPOSITIONS SPECIALES A LA MANUTENTION**

### **SECTION 1 : OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

#### **31-1 Conditions**

Les marchandises dangereuses doivent être évacuées vers le point de destination ou leur lieu de dépôt au fur et à mesure de leur déchargement. A contrario elles doivent être chargées sur les navires aussitôt leur arrivée.

#### **31-2 Interdictions**

Il est interdit de charger, de décharger ou de transborder des colis contenant des marchandises dangereuses d'une unité de transport à une autre unité de transport dans l'enceinte du Terminal Transmanche.

Le chargement ou le déchargement de citernes ainsi que la prise d'échantillon dans ces citernes sont interdits sauf pour les opérations d'avitaillement des navires.

### **SECTION 2 : OPERATIONS PARTICULIERES**

*Idem RPM*

#### **32-1 Opérations visant les engins de transport**

Le déchargement de citernes d'hydrocarbures liquides (classe 3, numéros ONU 1202 et 3256 [uniquement huile de chauffe lourde]) est seulement autorisé pour le soutage des navires.

Conditions de déchargement des citernes : le moteur de propulsion du véhicule doit être arrêté lorsque la vidange des citernes est effectuée par gravité ou à l'aide d'un groupe motopompe indépendant du véhicule. Toutefois, l'utilisation du moteur de propulsion est autorisée pour la vidange des citernes basculantes.

Dans tous les cas, la citerne du véhicule et les flexibles doivent être efficacement protégés contre tout dépassement de leur pression maximale en service par des dispositifs appropriés. De plus, il y a lieu de prendre les précautions nécessaires pour éviter le sur-remplissage ou les surpressions sur l'installation réceptrice.

#### **32-2 Opérations de nuit**

Les opérations de chargement, de déchargement ou de manutention des matières dangereuses sont interdites dans le port de Dieppe (exception du terminal Transmanche) du sauf autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

## **SECTION 3 : MANUTENTIONS DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC**

### **33-1 Lieux et modes opératoires autorisés**

*Idem RPM*

### **33-2 Conduite et surveillance des opérations de manutention en vrac**

**33-2-1** Etat des installations

*Idem RPM*

**33-2-2** Personnel qualifié

*Idem RPM*

**33-2-3** Suspension des opérations

*Idem RPM*

### **33-3 Contrôle des manutentions de produits liquides ou gazeux en vrac**

*Idem RPM*

### **33-4 Flexibles, bras de chargement et de déchargement**

*Idem RPM*

### **33-5 Liaisons équipotentiell**

**33-5-1** *Idem RPM*

**33-5-2** *Idem RPM*

**33-5-3** *Idem RPM*

## **SECTION 4 : MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES CONCUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC**

### **34-1 Conditions**

*Idem RPM*

## **SECTION 5 : MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **35-1 Dispositions relatives à l'exploitant**

*Idem RPM*

### **35-2 Dispositions relatives aux colis**

*Idem RPM*

## **SECTION 6 : ADMISSION – CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS**

### **36-1 Dispositions générales**

Lors des opérations de manutention de conteneurs et en particulier lors de la manutention au moyen de camions auto-déchargeant, le changement d'assiette d'un conteneur de matières dangereuses est interdit.

### **36-2 Plaque C.S.C**

*Idem RPM*

## **TITRE 4 : DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX**

### **SECTION 1 : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

#### **41-1 Prescriptions relatives aux opérations d'inertage et de dégazage**

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes ne sont autorisées que pour les navires devant subir des réparations dans le port. Elles doivent être exécutées selon les prescriptions de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et aux emplacements désignés à cet effet.

#### **41-2 Prescriptions diverses**

*Idem RPM*

#### **41-3 Veille radio (supplément au RPM)**

Tous les navires, bateaux et engins contenant des matières dangereuses ou polluantes en mouvements dans le port de Dieppe, ses accès rades et zones de mouillage, doivent être en permanence en veille radio VHF sur le canal 12, fréquence d'appel du port de Dieppe, auquel ils signaleront tous leurs mouvements, qui devront être exécutés avec le maximum de célérité et prudence, par le trajet le plus direct possible.

### **SECTION 2 : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES**

#### **42-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

### **SECTION 3 : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGIN DE SERVITUDE**

#### **43-1 Règles applicables**

Tout navire, bateau ou engin flottant appelé à prêter son concours aux opérations des navires chargés de matières inflammables doit avoir sa cheminée munie d'un dispositif pare-étincelles agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les chalands ou allèges, ou tout autre engin de servitude non conforme aux prescriptions pour le transport des matières dangereuses sont interdits d'approche pendant les manutentions.

Sauf dérogation accordée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire dans le cas de remorqueurs imposés par un service de veille permanente pendant le séjour du navire à quai, les navires, bateaux ou engins flottants qui viennent porter secours ne peuvent s'approcher à moins de 25 mètres des navires qu'après en avoir reçu l'autorisation de l'autorité portuaire.

## **SECTION 4 : PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE**

### **44-1 Mesures applicables à tous navires et bateaux**

Sauf raison imposée par les conditions nautiques, les navires transportant des matières dangereuses doivent être amarrés cap vers la sortie du port.

### **44-2 Mesures propres aux navires et bateaux chargés de marchandises présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire**

#### **44-2-1 Amarrage**

*Idem RPM*

#### **44-2-2 Canots de sauvetage**

*Idem RPM*

### **44-3 Mesures propres aux navires et bateaux à couple**

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut interdire l'accostage à couple et aux opérations de transbordement si elle estime qu'il y a danger à les entreprendre, par exemple en raison de l'agitation du plan d'eau sous l'effet de la houle ou de l'activité de navigation à proximité.

## **SECTION 5 : ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX**

### **45-1 Règles applicables**

L'utilisation d'appareils mobiles d'éclairage et le chauffage est interdit à bord des navires et bateaux transportant ou manutentionnant des marchandises dangereuses, sauf dans les locaux fermés désignés par le capitaine ou patron, mis à part les lampes portatives de sécurité d'un type agréé.

## **SECTION 6 : CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE**

### **46-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

## **SECTION 7 : REPARATION A BORD**

### **47-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

## **SECTION 8 : PERSONNEL A BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

### **48-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

## **SECTION 9 : CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT**

### **49-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

## **TITRE 5 : 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 DU PORT DE DIEPPE**

### **SECTION 1 : PERSONNEL A MAINTENIR A BORD**

#### **51-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

### **SECTION 2 : AUTORISATION D'ADMISSION**

#### **52-1 Règles applicables**

*Idem RPM*

### **SECTION 3 : VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES**

#### **53-1**

*Idem RPM*

#### **53-2**

*Idem RPM*

### **SECTION 4 : NAVIRES INERTES**

#### **54-1 Dispositions générales**

*Idem RPM*

#### **54-2 Précautions particulières**

*Idem RPM*

#### **54-3 Travaux autorisés**

*Idem RPM*

### **SECTION 5 : TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES**

*Idem RPM*

# **CHAPITRE 2 : PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES**

## CLASSE 1 MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **110 Champ d'application**

*Idem RPM*

#### **111 Exemptions**

*Idem RPM*

### MESURES APPLICABLES

#### **112 Admission et circulation des marchandises**

L'admission au port des marchandises de la classe 1 est subordonnée à un contact préalablement établi 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 véhicules dans les ports**

##### **113-1 Admission des navires et bateaux**

Les navires ou les bateaux transportant des marchandises dangereuses de la classe 1 des catégories 1.1, 1.2, 1.5 et 1.6 sont interdits dans le port de Dieppe.

##### **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 avoir lieu qu'aux emplacements désignés.

Poste à quai	Divisions des risques		
	1.3		1.4
	Pyrotechnique	Explosible	1.4 S
	Masse (Kg)	Masse (Kg)	Masse (Kg)
Quai de Norvège (Sud)	2 000	15 000	Sans limitation
Quai de Norvège (milieu)	2 000	15 000	Sans limitation
Quai de Norvège (Nord)	2 000	15 000	Sans limitation
Terminal Transmanche	0	0	Sans limitation

Le tableau ci-dessus indique pour chaque emplacement les masses nettes maximales en kilogrammes de matières explosibles contenues dans les marchandises de la classe 1 qui peuvent se trouver sur un navire ou bateau, ou sur le terre-plein adjacent, par îlot à quai en conformité avec les prescriptions de l'annexe I du RPM.

##### **113-3 Masse nette de matière explosible admissible sur le navire à quai**

*Idem RPM*

#### **113-4 Cas particulier du navire ayant à bord des marchandises de la classe 1 en transit dans le port**

*Idem RPM*

#### **113-5 Distances minimales entre navires et bateaux**

*Idem RPM*

#### **113-6 Admission et circulation des véhicules**

*Idem RPM*

### **114 Dépôts à terre**

Le dépôt sur les quais et terre-pleins des marchandises de la classe 1 est interdit.

Toutefois si ce n'est pas possible, l'autorité portuaire peut exceptionnellement autoriser le dépôt en îlots, séparés les uns des autres, par des intervalles calculés en conformité avec les prescriptions du RPM.

#### **114-1 Classement**

*Idem RPM*

#### **114-2 Etude de danger**

Les conditions sont celles de l'étude de danger établie en mars 1995.

### **115 Gardiennage**

*Idem RPM*

### **116 Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

#### **116-1 Autorisations et interdictions**

*Idem RPM*

#### **116-2 Autres dispositions**

*Idem RPM*

### **117 Admission – chargement et déchargement des conteneurs**

*Idem RPM*

### **118 Personnel de bord sur les navires et bateaux**

*Idem RPM*

### **119 Avitaillement**

*Idem RPM*

### **120 Nitrate d'ammonium**

*Idem RPM*

## **CLASSE 2 GAZ COMPRIMES, LIQUEFIES OU DISSOUS**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **210 Champ d'application**

*Idem RPM*

#### **211 Propriétés**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **212 Dispositions applicables au transport et à la manutention des matières de la classe 2 en vrac**

Compte tenu de la configuration du port de Dieppe, l'accès au port des navires citernes est interdit.

#### **213 Admission et circulation des navires et bateaux dans les ports**

Les mouvements de nuit de ces navires sont possibles seulement après accord préalable donné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les navires ayant à charger ou à décharger un ou plusieurs lots de matières de la classe 2 ne peuvent être accostés qu'au quai de Norvège et au quai de Québec.

Seuls sont autorisés les navires transportant des gaz conditionnés en bouteilles de faible capacité.

Pour les véhicules citernes ils ne peuvent transiter que par le Terminal Transmanche.

Le dépôt sous hangar et le stationnement des citernes vrac sur les terre-pleins sont interdits.

#### **214 Avitaillement des navires et bateaux et manutention des colis**

*Idem RPM*

#### **215 Gardiennage**

*Idem RPM*

#### **216 Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres**

*Idem RPM*

#### **217 Manutention**

*Idem RPM*

#### **218 Réchauffeurs et pompes mobiles**

*Idem RPM*

#### **219 Précautions à prendre pour éviter les émissions accidentelles de gaz**

*Idem RPM*

#### **220 Evacuation et fermeture des locaux d'habitation à bord**

*Idem RPM*

## CLASSE 3 LIQUIDES INFLAMMABLES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **310 Champ d'application**

Les navires ou bateaux transportant des hydrocarbures en vrac de point éclair inférieur à -18°C sont interdits dans le port.

#### **311 Propriétés**

*Idem RPM*

### MESURES APPLICABLES

#### **312 Avitaillement des navires et bateaux**

*Idem RPM*

#### **313 Gardiennage**

*Idem RPM*

#### **314 Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres**

Les navires et bateaux transportant des hydrocarbures de point éclair compris entre -18°C et 61°C sont autorisés à s'amarrer dans le bassin de Paris le long du quai de Norvège, de la partie sud du quai du Maroc, au quai des Indes et au quai de Québec. Leur présence à ces quais est exclusive de toute matière dangereuse autre que des liquides inflammables, que ces matières se trouvent sur un navire ou en dépôt sur le terre-plein. Les modes de conditionnement autorisés sont au maximum d'une capacité de 200 litres unitaire.

Les navires ou bateaux transportant des engins de transport, chargés exclusivement de marchandises dangereuses de classe 3, doivent les embarquer ou débarquer au terminal transmanche.

La durée de stationnement des engins de transport ne doit pas dépasser la journée. Le stationnement de nuit est interdit. Les prescriptions de l'article 21-2-4 du présent règlement doivent s'appliquer.

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes ne sont autorisées que pour les navires devant subir des réparations dans le port. Dans tous les autres cas, elles sont interdites au port de Dieppe et le navire devra quitter le port dès la fin de leurs opérations.

#### **315 Evacuation et fermeture des locaux d'habitation à bord**

*Idem RPM*

## **CLASSE 4.1 SOLIDES INFLAMMABLES**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **410 Propriétés**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **410 Dépôt à terre**

La distance de protection est fixée à 25m pour les navires, bateaux, véhicules et lots des matières de la classe 4.1.

Les navires transportant des matières dangereuses de la classe 4.1 sont admis à tous les postes du bassin de Paris et du Canada.

L'Autorité portuaire peut toutefois autoriser la manutention des matières de la classe 4.1 sur le terminal Transmanche, lorsqu'il s'agit d'opérations de détail.

Le dépôt sur terre-plein des matières autoréactives est autorisé en îlots contenant au maximum 150 tonnes ou 400 tonnes des autres matières solides.

Le dépôt sous hangar est autorisé en îlots ne dépassant pas 50 tonnes de matières autoréactives ou 150 tonnes des autres matières solides. Le dépôt sous hangar ne peut être autorisé que si les installations correspondent aux règles de sécurité.

Le dépôt n'est pas autorisé dans les hangars contenant des matières des classes 1,2,3,4.2,4.3 et 5.1.

Après les opérations de manutention, les surfaces de stockage doivent être débarrassées de toute trace de ces matières.

Tout engin de transport contenant des marchandises de la classe 4.1 est considéré comme étant un îlot.

#### **411 Gardiennage**

*Idem RPM*

## CLASSE 4.2 MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **420 Propriétés**

*Idem RPM*

### MESURES APPLICABLES

#### **421 Gardiennage**

Les navires transportant des matières dangereuses de la classe 4.2 sont admis à tous les postes à quai du bassin de Paris.

Toute manutention de marchandises dangereuses de la classe 4.2 ne peut s'effectuer qu'en l'absence de toute autre matière inflammable ou comburante sur le quai.

Les matières de la classe 4.2 ne peuvent être stockées à terre que par lots de 10 tonnes maximum espacés de 15 mètres et distants de 25mètres de tout hangar.

Les matières distantes entre elles de moins de 10mètres sont considérées comme faisant partie d'un même dépôt.

Le gardiennage est obligatoire pour tout dépôt à terre.

## **CLASSE 4.3 MATIERES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DEGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **430 Propriétés**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **431 Manutention des colis**

Les navires transportant des matières dangereuses de la classe 4.3 sont admis à tous les postes à quai du bassin de Paris.

Le stockage à terre et le dépôt sur terre-plein des matières de la classe 4.3 est interdit.

Le dépôt sous hangar peut-être autorisé sur demande. L'autorisation dépend des produits déjà présents, des équipements et des installations dans le hangar, de son étanchéité à la pluie, de sa ventilation et de son accès interdit au public. La durée maximale d'un dépôt sous hangar est de 48 heures.

Toutes dispositions doivent être prises pour éviter le contact de l'eau avec des colis contenant des matières de cette classe.

Les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement ne peuvent avoir lieu que de jour.

Le gardiennage est obligatoire pour tout dépôt sous hangar.

## **CLASSE 5.1 MATIERES COMBURANTES**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **510 Propriétés**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **511 Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

Toutes précautions doivent être prises pour éviter que des matières combustibles solides et surtout liquides soient mises ou puissent, en cas d'accident, être mises en contact avec des matières de la classe 5.1.

Le dépôt est interdit s'il y a présence de matières incompatibles (inflammables et/ou explosives et/ou combustible).

### **DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM**

#### **512 Propriété**

##### **i) Risques liés à la décomposition**

*Idem RPM*

##### **ii) Risques d'explosion**

*Idem RPM*

#### **513 Types de nitrates d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **514 Admission et circulation des navires dans le port**

Les matières dangereuses 0222 nitrate d'ammonium relevant de la classe 1.1 ainsi que 2071 engrais au nitrate d'ammonium type B relevant de la classe 9 sont interdites dans le port de Dieppe.

Une visite préalable du navire transportant les matières visées au § 513 peut être demandée avant l'entrée du navire.

Une masse maximale de 2000 tonnes de matière dangereuse de la classe 5.1 est admise dans le port de Dieppe.

Seules la partie Sud du quai du Maroc et la partie Nord du quai de Norvège peuvent recevoir les navires transportant des marchandises de la classe 5.1 suivant les consignes précises sur les conditions de déchargement fixées par l'autorité portuaire.

Ces deux zones sont identifiées sur le plan ci-après.


**Syndicat Mixte du Port de Dieppe**  
 24, quai du Carénage  
 CS 40213 - 76201 Dieppe

---

**Port de Commerce**

---

Plan de principe

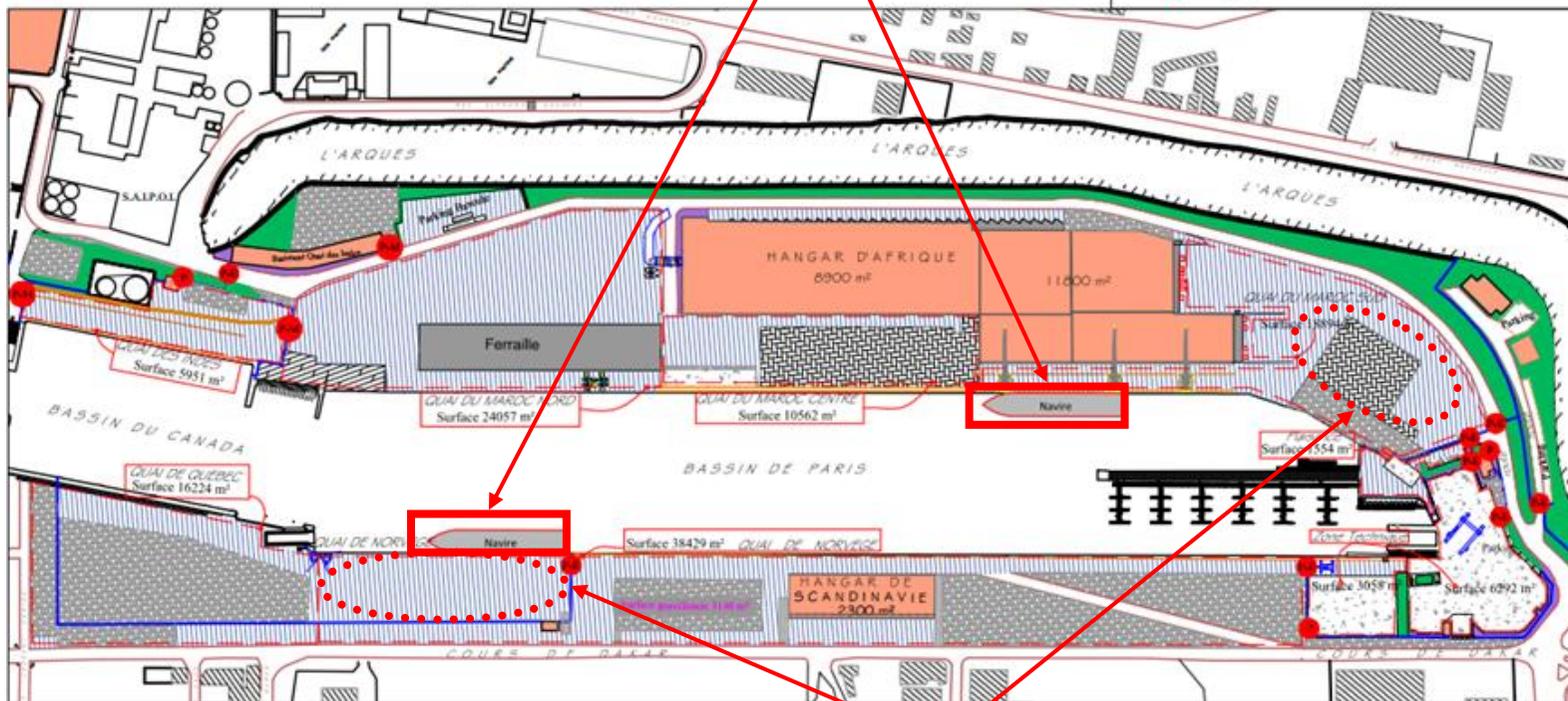
---

1/2500°
25/08/2014

**LEGENDE :**

	Bâtiment portuaire		Cloture
	Terre plein (végétation)		Route
	Enrobé		Rail
	Gravillon		Mar
	Trottoir		Surface du Quai
	Quai de chargement		Grue mobile
	Zone à défricher		Élévateur à bateaux
	Béton		Grue mobile
	Pavés		Quai de chargement mobile
	Autobloquant		Caméra de surveillance
	Portail électrique		Grue fixe
	Portail manuel		Bateau
	Portillon		

Zones d'accostage des navires



Zones de stationnement de l'engrais

48 heures avant l'arrivée du navire, le consignataire du navire doit informer l'autorité portuaire **et** l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. L'autorité portuaire a ensuite la charge d'informer chacun des membres la commission prévue à l'article 519 du RPM. Le consignataire et l'autorité portuaire prennent ensuite les dispositions préventives qui s'imposent

### **515 Restriction au débarquement et à l'embarquement**

Les engrais au nitrate d'ammonium repris sous le numéro ONU 2067 et décrits aux points 1 et 2 de la disposition 307 figurant au chapitre 3.3 du code IMDG, à l'exception des mélanges homogènes du type azote/phosphate ou azote/potasse et des engrais complets du type azote/phosphate/potasse contenant plus de 70 % mais moins de 90 % de nitrate d'ammonium et au plus 0,4 % de matières combustibles totales, ne peuvent être embarqués ou débarqués dans les ports maritimes que :

- s'ils sont conformes aux dispositions de la norme NFU 42-001 ou à celles du règlement (CE) n° 2003/2003 du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais ;
- et s'ils sont transportés en sacs ou en grands récipients pour vrac (GRV) répondant aux prescriptions du code IMDG.

Au moins cinq jours avant l'arrivée aux frontières du navire, le consignataire doit fournir à l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire la documentation nécessaire certifiant que la marchandise est conforme au règlement CE n°2003/2003 du parlement européen et du conseil du 13/10/2003 relatif aux engrais.

L'expéditeur ou le réceptionnaire doit présenter un certificat attestant cette conformité.

Le nitrate d'ammonium ne peut être embarqué ou débarqué dans les ports maritimes que s'il est transporté en sacs ou en grands récipients vrac (GRV).

### **516 Dépôts à terre**

Les stockages sous hangar, sur terre-plein et en bordure de quai sont interdits. Toutefois afin d'accélérer les opérations de déchargement et de permettre au navire de sortir du port à la première marée qui suit la fin du déchargement, un stationnement sur terre-plein et en bordure de quai de 1240 tonnes pourra être autorisé.

Dans le cas d'un dépôt à terre, le nitrate d'ammonium et les engrais visés par la rubrique 1331-I et 1331-II de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (qu'ils soient ou non classés dans la rubrique 5.1 ou 9 du transport de matière dangereuse) sont déposés en îlots entre lesquels sont aménagés des passages d'une largeur minimale de 5 m. Dans ces îlots, les conteneurs ou GRV peuvent être gerbés.

Les moyens de lutte contre l'incendie doivent rester en place jusqu'à complète évacuation.

Avant tout dépôt, les surfaces de manutention et leurs abords doivent être soigneusement nettoyés et en particulier débarrassés de tous débris combustibles.

Les îlots doivent contenir au maximum :

- 50 tonnes de produit, s'il s'agit de nitrate d'ammonium ou d'engrais non conformes à la norme NFU 42001 ou au règlement (CE) n°2003/2003 du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais,
- 150 tonnes de produit, s'il s'agit d'engrais au nitrate d'ammonium.

Ainsi, le dépôt à terre ne comportera pas plus de 8 îlots de 150 tonnes et 1 îlot complémentaire de 40 tonnes.

## **517 Gardiennage**

*Idem RPM*

## **518 Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de déchargement et de chargement des navires**

En plus des mesures de sécurité qui figurent à la section III du titre II du présent règlement, les précautions ci-après doivent être prises pendant tout le séjour dans le port d'un navire ou bateau contenant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou des solutions chaudes de nitrate d'ammonium, même lorsque ce navire ou bateau n'est pas en opérations.

Ces précautions consistent à ce que les moyens dont dispose le port pour combattre les incendies puissent être les uns instantanément et les autres très rapidement mis en œuvre pour déverser des jets d'eau de plus en plus importants dans les parties du navire ou bateau où un commencement d'incendie serait constaté.

Les services d'intervention doivent disposer, pour chaque poste désigné pour recevoir les navires et bateaux contenant des matières visées au § 514, de disponibilités en eau ou de moyens de pompage d'eau, dont le débit est fonction du tonnage maximum des cargaisons autorisées et du délai nécessaire à la mise en action de ces moyens sur le poste. Le tableau suivant indique les valeurs minimales de ces débits d'eau, étant entendu que la pression doit être suffisante afin d'obtenir le débit nécessaire. Les disponibilités en eau obtenues par les moyens propres au navire ou bateau ne sont pas à prendre en compte dans cette évaluation.

L'exploitant doit faire la preuve qu'en toute circonstance il peut fournir le débit d'eau imposé dans les délais impartis.

DISPONIBILITÉ EN EAU Imposée sur le poste	TONNAGE MAXIMUM ADMIS DE MATIÈRES VISÉES EN 514 À 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.					

*NOTA* : Les règlements locaux peuvent prévoir des adaptations de ces dispositions pour les postes de chargement et déchargements de conteneurs.

Ainsi, dans l'exemple d'un navire contenant 1500 à 2000 tonnes de matières combustibles 5.1, il sera nécessaire d'avoir un débit de 1000t/h (75% disponible immédiatement et 25% disponible dans un délai d'1/4 d'heure) afin d'éteindre un feu de cale.

La capacité horaire des pompes incendie du navire doit être mentionnée dans la déclaration d'entrée.

Les navires ne seront autorisés à pénétrer dans le port que si le déclarant s'oblige à entreprendre les opérations de chargement ou de déchargement dès son amarrage à quai.

Les opérations de déchargement peuvent être interrompues durant les pauses méridiennes, les nuits et les week-ends, ceci jusqu'à la fin du déchargement.

Les panneaux de cale du navire seront fermés dès le début de la période d'interruption et ne seront réouverts qu'à la reprise des opérations de déchargement. Les moyens de lutte contre l'incendie du navire et à quai resteront disponibles.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut refuser l'entrée dans le port du navire si le déchargement ne peut être entrepris dès son arrivée à quai et si les conditions de sécurité ne sont pas respectées.

Dans le cas d'un transport des marchandises par la route ou voies ferrées, l'autorité portuaire fixe les conditions d'admission des véhicules ou wagons dans l'enceinte portuaire.

Les camions sont inspectés avant d'entrer dans la zone de chargement. Puis une fois chargés et fermés ils quittent le port.

Si les moyens mis en œuvre ne parviennent pas à maîtriser l'incendie survenant à bord d'un navire transportant des matières de classe 5.1, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer l'immersion du navire sur place. Lorsque l'immersion du navire est imposée en exécution de l'alinéa ci-dessus, le capitaine du navire doit faire connaître à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les moyens dont il dispose pour cette opération. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut prescrire l'adjonction de tous les moyens complémentaires si elle le juge nécessaire.

### **519 Contrôle du dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de chargement et déchargement des navires**

L'exploitant doit vérifier au début de chaque escale la disponibilité en eau et/ou les moyens de pompage d'eau dont le débit est fonction du tonnage maximum des cargaisons autorisées et du délai nécessaire à la mise en action de ces moyens sur le poste.

Il devra s'assurer qu'il dispose d'un personnel suffisant et formé pour sa mise en action.

Annuellement lors d'une escale, une commission de contrôle vérifie au travers d'une manœuvre, le bon fonctionnement des dispositifs de prévention et de lutte contre l'incendie.

Cette commission de contrôle composée de :

- un représentant de l'autorité portuaire ;
- un représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ;
- un représentant du Service Départemental d'Incendie et de Secours ;
- un représentant de la Mairie de la Ville de Dieppe ;
- un représentant de l'entreprise de manutention ;
- un représentant du transitaire de la marchandise.

## CLASSE 5.2 PEROXYDES ORGANIQUES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **520 Propriétés**

*Idem RPM*

### MESURES APPLICABLES

#### **521 Dépôts à terre**

*Idem RPM*

#### **522 Gardiennage**

*Idem RPM*

#### **523 Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

Les navires transportant des matières dangereuses de la classe 5.2 sont admis au quai de Norvège et au Terminal Transmanche.

Seules, sont admises les marchandises accompagnées d'un certificat attestant qu'elles ont une température de décomposition supérieure à 50°C.

Les peroxydes organiques sont conditionnés en fûts d'une capacité maximale de 200L.

Les peroxydes organiques transportés en citerne ne transitent que par le terminal transmanche.

Les opérations de chargement ou de déchargement ne peuvent avoir lieu que de jour, sauf dérogation exceptionnelle accordée par l'autorité portuaire.

## CLASSE 6.1 MATIERES TOXIQUES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **610 Propriétés**

*Idem RPM*

### MESURES APPLICABLES

#### **611 Admission des navires**

Les navires ayant à débarquer ou à embarquer des matières de la classé 6.1 peuvent s'amarrer dans le bassin de Paris ou du Canada à un poste quelconque affecté au trafic général ou au terminal transmanche.

#### **612 Transvasement, allègement et aération des citernes**

Sauf dérogation accordée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les opérations de transvasement ou d'allègement ne peuvent être effectuées.

Il ne peut être procédé à l'aération des citernes que sur autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui fixe les emplacements.

## **CLASSE 6.2 MATIERES INFECTIEUSES**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **620 Propriétés**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **621 Dépôts à terre - stockage**

*Idem RPM*

#### **622 Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

Les navires ayant à débarquer ou à embarquer des matières de la classe 6.2 peuvent s'amarrer quai de Norvège dans le bassin de Paris.

L'autorité portuaire peut autoriser l'accostage de ces navires à un autre emplacement du bassin de Paris ou du Canada lorsqu'il s'agira d'opérations de détail.

Le conditionnement des matières de la classe 6.2 devra interdire toute émanation odorante.

Le conditionnement en vrac est interdit.

Sauf dérogation accordée par l'autorité portuaire, les opérations de transvasement ou d'allègement ne peuvent être effectuées.

Il ne peut être procédé à l'aération des citernes que sur autorisation de l'autorité portuaire qui fixe les emplacements.

## CLASSE 7 MATIERES RADIOACTIVES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **710 Propriétés**

*Idem RPM*

#### **711 Réglementations spécifiques**

Toute demande d'admission, de manutention et de dépôt de matières radioactives dans le port de Dieppe doit faire l'objet d'une déclaration écrite préalable, adressée au Directeur du Port.

### MESURES APPLICABLES

#### **712 Dépôts à terre**

Les navires ayant à débarquer ou à embarquer des matières de la classe 7 doivent s'amarrer au quai de Norvège (partie Nord), au quai de Québec dans le bassin de Paris ou au Terminal transmanche.

Seuls les éléments radioactifs de courtes durées de demi-vie pourront être acceptés sur le site (isotopes radioactifs médicaux, Co60, ...).

#### **713 Gardiennage**

*Idem RPM*

#### **714 Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quai et terre-pleins**

##### **710-1 Quais et terre-pleins**

*Idem RPM*

##### **710-2 Décontamination**

*Idem RPM*

#### **715 Manutention des colis**

Les opérations de manutention ne peuvent être effectuées qu'en absence de marchandise de classe 1.

## CLASSE 8 MATIERES CORROSIVES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **810 Propriétés**

*Idem RPM*

#### **811 Prescriptions**

L'embarquement et le débarquement des matières de la classe 8 ne peuvent avoir lieu qu'aux postes désignés dans le bassin de Paris et du Canada par l'autorité portuaire et au terminal transmanche.

Les matières de la classe 8 sont conditionnées en fûts d'une capacité maximale de 200L.

Sauf dérogation accordée par l'autorité portuaire, les opérations de transvasement ou d'allègement ne peuvent être effectuées.

Il ne peut être procédé à l'aération des citernes que sur autorisation de l'autorité portuaire qui fixe les emplacements.

Pour les citernes vrac transportant des matières corrosives, l'embarquement ou le débarquement ne peut que s'effectuer au Terminal Transmanche.

## **CLASSE 9 MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **910 Champ d'application**

*Idem RPM*

### **MESURES APPLICABLES**

#### **911 Dépôts à terre**

*Idem RPM*

#### **912 Engrais contenant du nitrate d'ammonium**

*Idem RPM*

#### **913 Autres matières de la classe 9**

*Idem RPM*

## **ANNEXE 1 : Déclaration prévue à l'article 21-1**

Cette déclaration est identique à celle du RPM.

## **ANNEXE 2 : Liste des contrôles prévus à l'article 33-3**

Cette liste de contrôle est identique à celle du RPM.

**ANNEXE 3 TABLEAU DES QUAIS ADMETTANT LES DIFFERENTES CLASSES DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

	1	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Quai Lalitte			X										
Poste Ferry	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Quai de Québec		X	X	X	X	X			X		X	X	
Quai de Norvège	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Quai des Indes			X	X	X	X			X			X	
Quai du Maroc			X	X	X	X	X		X			X	