PRÉFET
DE LA MANCHE
Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général

Direction du pilotage et de l'action publique
Bureau de l'environnement et de la concertation publique

Saint-Lô, le 27 octobre 2026

ARRÊTÉ n°26-256

Portant modification du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg

LE PRÉFET DE LA MANCHE

Chevalier de l'ordre national du Mérite

Vu le code des ports maritimes ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.551-2 à L.551-6 et R.551-1 à R551-13 ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution et son annexe ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dit RPM) ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres (dit arrêté TMD) ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses ;

Vu l'arrêté ministériel du 2 juillet 2024 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du CE portant application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 9 août 1996 fixant la détermination des limites administratives du port de Cherbourg – côté terre ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 98-358 du 10 mars 1998 de police générale sur le plan d'eau civil du port de Cherbourg ;

Vu l'arrêté préfectoral n°143-2014/DDTM/DML/GL du 10 février 2014 portant délimitation côté mer du port civil de Cherbourg ;

Vu l'arrêté interpréfectoral n°165-2014/DDTM/DML/CPC du 10 février 2014 portant règlement général de police de la navigation, du mouillage et de la pêche, applicable aux rades de Cherbourg et leurs abords ;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2022 portant règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg ;

Vu l'étude des dangers liés au stationnement, la mise en dépôt ou la manutention des matières dangereuses dans le port de Cherbourg-Octeville, remise par Ports de Normandie à la DREAL de Normandie le 29 novembre 2018 puis complétée en novembre 2020, juillet 2021, mars et juin 2024, mars 2025 dont la dernière version (V3) date de février 2026 ;

Vu l'absence d'observation du service départemental d'incendie et de secours de la Manche ;

Vu les observations présentées par Ports de Normandie le 9 mars 2026 ;

Vu le rapport de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Normandie du 31 août 2026 ;

Considérant que selon l'article L 551.3 du code de l'environnement, le préfet peut, par arrêté, fixer les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructure jugées indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publique directement ou indirectement par pollution du milieu ;

Considérant que les conclusions de l'étude des dangers et les nouvelles conditions d'exploitation justifient une mise à jour des prescriptions existantes ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture ;

ARRÊTE

Article 1 – Le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port de Cherbourg sont soumis au règlement annexé au présent arrêté.

Article 2 – Le présent arrêté entre en vigueur dans un délai de 15 jours à compter de sa notification au syndicat mixte « Ports de Normandie ».

Article 3 – Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2022 portant règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg sont abrogées.

Article 4 – Conformément aux dispositions de l'article L. 551-2 du code de l'environnement, le syndicat mixte « Ports de Normandie » remet un réexamen de l'étude des dangers du port de Cherbourg au préfet de la Manche et à la capitainerie du port de Cherbourg, avant le 28 février 2031.

Article 5 – L'étude de dangers du port de Cherbourg (ou son réexamen) est adressée au préfet de la Manche dans les conditions précisées aux articles R. 551-7 à R. 551-11 du code de l'environnement.

En outre, lorsqu'une infrastructure de transport nouvelle est soumise aux dispositions de la section 1 du chapitre I du titre V du livre V de la partie réglementaire du code de l'environnement ou lorsqu'un ouvrage nouveau est construit au sein d'une infrastructure soumise à ces dispositions, l'étude de dangers est adressée par le maître d'ouvrage de l'infrastructure de transport au plus tard six mois avant le démarrage des travaux.

Tout trafic nouveau au sein du port de Cherbourg susceptible de modifier la nature des risques au sein de cette infrastructure ou tous travaux de modifications substantielles, fait l'objet d'une révision de l'étude de dangers adressée au préfet de la Manche au moins six mois avant le démarrage des travaux de modification ou le démarrage du nouveau trafic.

Toute autre modification des conditions d'exploitation définies par le règlement annexé fait l'objet d'une information préalable du préfet de la Manche avec tous les éléments d'appréciation. Le Préfet peut demander au gestionnaire de l'ouvrage ou de l'infrastructure concernée une actualisation de l'étude de dangers ou la remise de tout complément approprié qu'il juge nécessaire afin de juger de l'acceptabilité des modifications envisagées.

Article 7 – Le syndicat mixte Ports de Normandie dispose d'un plan d'urgence du port de Cherbourg qu'il tient à jour en permanence. Ce plan décrit clairement les mesures d'urgence incombant respectivement, au maître d'ouvrage, au gestionnaire de l'infrastructure, au propriétaire, à l'exploitant ou à l'opérateur, en cas d'accident ou d'incident, dont leurs obligations en matière d'information et d'alerte des personnes susceptibles d'être affectées, quant aux dangers encourus, aux mesures de sécurité et au comportement à adopter.

Le syndicat mixte Ports de Normandie procède à une actualisation complète du plan d'urgence du port de Cherbourg sous un délai de 3 mois à compter de la notification du présent arrêté puis au moins tous les 3 ans. Il rend destinataire d'une copie de ce plan et des mises à jour la directrice régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Normandie, le directeur départemental des services d'incendie et de secours de la Manche, la capitainerie du port de Cherbourg, le service interministériel de défense et de protection civile de la préfecture de la Manche et tous les exploitants des terminaux du port de Cherbourg.

Article 8 – En application du R.551-6-3 du code de l'environnement, le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs et sur le site internet de la préfecture de la Manche. Il est adressé au syndicat mixte Port de Normandie.

Article 9 – Cet arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Caen (3, rue Arthur Le Duc – BP 25086 – 14050 CAEN Cedex 4) dans les conditions prévues à l'article R.551-6-4 du code de l'environnement.

La juridiction administrative compétente peut aussi être saisie par l'application télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Article 10 – Le secrétaire général de la préfecture de la Manche, le directeur départemental des territoires et de la mer de la Manche, le commandant du port de Cherbourg, le commandant du groupement de gendarmerie de la Manche, la directrice régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Normandie, le directeur départemental des services d'incendie et de secours de la Manche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui est publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le département de la Manche.

Fait à Saint-Lô, le 27 OCT. 2026

Marc CHAPPUIS

Vu pour être annexe à l'arrêté préfectoral
n° 26-256 du 27/10/26

Le préfet -

Marc CHAPPUIS

RÈGLEMENT PORTUAIRE LOCAL

POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MATIÈRES DANGEREUSES

DANS LE PORT DE CHERBOURG

Version du 1 /9 2026

TABLE DES MATIERES :

Chapitre 1 – Dispositions générales 4

- CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES.....5
- DEFINITIONS.....5

Titre I – PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT.....9
Section I – Réglementations.....9

Section II – Experts et exploitants.....11

Titre II – Dispositions relatives à l'exploitation des ports.....12
Section I – Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport.....12

Section II – Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars.....17

Section III – Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux matières dangereuses.....21

Section IV – Gardiennage.....24

Titre III – Dispositions spéciales à la manutention.....26
Section I – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement.....26

Section II – Opérations particulières.....26

Section III – Manutention de matières dangereuses en vrac.....27

Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac.....28

Section V – Manutention des colis de matières dangereuses.....28

Section VI – Admission – Chargement et déchargement des conteneurs.....29

Titre IV – Dispositions spéciales aux navires et bateaux.....29
Section I – Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux.....29

Section II – Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges.....31

Section III – Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude.....31

Section IV – Précautions d'ordre nautique – Amarrage.....31

Section V – Éclairage et chauffage à bord des navires et bateaux.....32

Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine.....33

Section VII – Réparation à bord.....33

Section VIII – Personnel à bord sur les navires et bateaux.....33

Section IX – Conduite à tenir en cas d'accident.....33

Titre V – Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparations à bord des navires et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des matières dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés.....34

Chapitre 2 – Principes applicables aux classes de matières dangereuses.....36

Classe 1 – Matières et objets explosibles.....36

Classe 2 – Gaz comprimés, liquéfiés ou dissouts.....52

Classe 3 – Liquides inflammables.....57

Classe 4.1 – Matières solides inflammables.....60

Classe 4.2 – Matières sujettes à l'inflammation spontanée.....62

Classe 4.3 – Matières dangereuses en présence d'humidité.....63

Classe 5.1 – Matières comburantes.....64

Classe 5.2 – Peroxydes organiques.....68

Classe 6.1 – Matières toxiques.....70

Classe 6.2 – Matières infectieuses.....71

Classe 7 – Matières radioactives.....72

Classe 8 – Matières corrosives.....76

Classe 9 – Matières et objets dangereux divers.....77

ANNEXES :

Annexe 1 – Plan Général du port de Cherbourg

Annexe 2 – Classement au Transport de Matières Dangereuses

Annexe 3 – Synoptique d'expédition des matières dangereuses

Annexe 4 – Règles de ségrégation des matières dangereuses

Annexe 5 – Zones de dépôt des matières dangereuses de classe 1

Annexe 6 – Emplacements de stationnement et de mise dépôt au niveau du terminal des Flamands

Annexe 7 – Zone de stationnement dans le terminal transmanche

Annexe 8 – Emplacement de la plateforme de ferroutage

Annexe 9 – Zone d'approvisionnement des véhicules et des engins de manutention

Chapitre 1 – Dispositions générales

CHAMP D'APPLICATION

Le présent **Règlement Portuaire Local** s'applique à l'admission, au transport, au dépôt à terre et à la manutention des matières dangereuses dans le port de Cherbourg, à l'intérieur des limites administratives du port civil fixées, côté terre, par l'arrêté préfectoral du 9 août 1996 fixant la détermination des limites administratives du port de Cherbourg et, côté mer, par l'arrêté inter-préfectoral n°143-2014/DDTM/DML/GL 10 février 2014 portant délimitation côté mer du port civil de Cherbourg.

Un plan global du port de Cherbourg est disponible en annexe 1 du présent règlement.

Le présent règlement s'applique :

- au transport en vrac et en colis ;
- aux opérations d'avitaillement et d'approvisionnement en matières dangereuses ;
- aux navires, bateaux, véhicules et wagons contenant ou ayant contenu des matières dangereuses autres qu'en colis, tant que ceux-ci n'ont pas été convenablement nettoyés et dégazés, et, 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 :

- à l'accès et au stationnement, dans le port de Cherbourg, des navires et bateaux du Ministère chargé de la Défense, ainsi qu'aux mesures à prendre et aux vérifications à faire à leur bord.

Le transport et la manutention des matières dangereuses dans les limites administratives du port civil de Cherbourg sont soumis aux prescriptions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dit « RPM ») et aux prescriptions du présent règlement qui le complète. Ce règlement s'applique sans préjudice des dispositions réglementaires relatives à la circulation dans la zone à usage mixte.

Par souci de simplification le mot « port » désigne le champ d'application du présent règlement dans l'ensemble de ce document.

CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

« Voir RPM »

DÉFINITIONS

Pour l'application du présent règlement, sauf dispositions contraires, les définitions suivantes s'appliquent :

Admission : L'admission est l'acte administratif autorisant les matières dangereuses ou polluantes à passer par le port ;

AIS : Le Système d'Identification Automatique (SIA) ou Automatic Identification System (AIS) en anglais est un système d'échanges automatisés de messages entre navires et entre navires et installations terrestres qui permet de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires.

Autorité portuaire : L'autorité portuaire est le président du Syndicat Mixte Ports de Normandie, conformément à l'article L.5331-5 du Code des Transports et son/ses représentant(s) par délégation(s) ;

Autorité investie du pouvoir de police portuaire : L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le Préfet de la Manche, conformément à l'article L 5331-6 du Code des Transports, son/ses représentant(s) par délégation(s) et pour l'application du présent règlement, les officiers de port et les officiers de port adjoints, conformément à l'article L.5331-11 du Code des Transports ;

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 ;

Capitainerie : Telle que définie à l'article R. 301-6 du code des ports maritimes, la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers ;

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 ;

Citerne : Sont considérés comme citernes les citernes mobiles, les conteneurs à gaz à éléments multiples et les véhicules-citerne routiers ;

Colis : Est considérée comme transportée en colis toute marchandise non chargée en vrac (voir les définitions du RPM) ;

Conteneur : 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 assujetti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ;
d) approuvé conformément à la Convention internationale sur la Sécurité des Conteneurs.
Les véhicules et les emballages ne constituent pas des conteneurs.

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 ;

Dépôt à terre : On entend par dépôt à terre la mise en stationnement de tout engin de transport détaché de son moyen de déplacement, colis ou Grand Récipient Vrac (GRV) destiné à l'embarquement sur un navire ou bateau, ou à son évacuation par voie routière, ferroviaire ou maritime après débarquement d'un navire ou d'un bateau ;

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 matières dangereuses. La notion de distance de protection s'applique également aux liaisons de transbordement employées pour la manutention des matières dangereuses. Sauf dispositions contraires précisées dans les différentes classes, cette distance est fixée à 25 mètres ;

Engin de servitude : Tout engin flottant affecté à l'exploitation, l'entretien ou la surveillance du port et de ses accès. Les engins de servitude flottants employés dans les ports sont des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière ;

Engin de transport : Véhicule-citerne, véhicule routier de transport de marchandises, wagon-citerne, wagon de marchandises, conteneur multimodal, conteneur-citerne, citerne mobile multimodale ou conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM) ;

Expert : 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 des propriétés des matières transportées, de la construction et de l'exploitation des navires, ...).
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 temporaire de matières dangereuses dans les limites du port, ou pour un ensemble de ces opérations effectuées sur un site déterminé, l'organisme responsable appelé exploitant est celui ayant contractuellement la charge de l'opération ou à défaut la garde de la marchandise. Son rôle en matière de sécurité est précisé § 12-2 section II du titre I du R.P.M. et du présent règlement.

Pour prendre en compte certaines particularités, l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire se réserve la faculté de désigner spécifiquement l'exploitant au sens du présent règlement. Par défaut, le dernier exploitant considéré est le dernier exploitant connu ;

Exploitant de terminal : Le propriétaire d'un terminal ou le titulaire du titre domanial ou la personne assumant la responsabilité de l'exploitation du terminal au nom de ce dernier.

Sont identifiés notamment comme exploitants de terminal :
– les entreprises bénéficiaires d'une convention d'exploitation de terminal, d'une concession d'outillage public, d'un affermage ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public accordés par l'Autorité portuaire ;
– SAS port de Cherbourg pour le terminal trans-manche.
– SPEC-SAS pour le terminal des Flamands.

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 ;

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 ;

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 ;

Îlot : Ensemble constitué de matières dangereuses de même classe dès lors qu'il n'existe pas de séparation entre elles ;

IMSBC : Par Code IMSBC, on entend le code maritime international des cargaisons solides en vrac en vigueur ;

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" ;

INF : Code international pour la sûreté du transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets de haute activité dans des emballages à bord des navires ;

ISPS : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Security). Ce code composé de deux parties (A et B), a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas), de 1974.

Matières dangereuses : Au titre du présent règlement, on entend par matières dangereuses :
– les matières 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 matières dangereuses soumises aux réglementations indiquées au § 11-1-2 du RPM ;

Matières polluantes : Au titre du présent règlement, on entend par matières 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 (marchandises n'étant pas en vrac) ;

Manutention des colis : 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 à l'exclusion des opérations de chargement et de déchargement des navires ou bateau par roulage ;

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 est situé dans un secteur permettant de prendre des mesures de sécurité spécifiques ;

Poste roulier : Poste permettant l'accueil et la manutention d'un navire roulier. Ce poste est munis d'une passerelle permettant aux véhicules d'embarquer ou de débarquer simplement en roulant ;

Spreader : Engin de manutention doté d'un palonnier spécifique pour conteneurs ;

Stationnement : On entend par stationnement de véhicule le fait pour tout engin de transport muni de son moyen de déplacement, de rester sans se déplacer. Les arrêts des véhicules routiers nécessaires à l'acheminement des matières dangereuses ne sont pas considérés comme des stationnements tant que ces arrêts correspondent au temps nécessaire à la stricte réalisation des formalités administratives ou des contrôles inhérents à l'activité portuaire.

Transbordement : Pour des marchandises en vrac, on entend par transbordement la manutention de marchandises d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau. Pour des marchandises en colis ou en conteneurs, on entend par transbordement la manutention de marchandises d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau avec ou sans stationnement temporaire à terre (inclus les mouvements bord/terre/bord) ;

Transit : Matières dangereuses à bord du navire ou bateau qui ne font l'objet d'aucune manutention et sont maintenues à bord pendant toute la durée du séjour du navire ou bateau dans le port ;

Transport : Action d'acheminer par quelque moyen que ce soit des matières dangereuses sur le port ;

Zone à usage mixte : Zone définie par l'arrêté interpréfectoral n° 466-2019/DDTM/DML/CPC du 20 mars 2019 portant règlement général de police de la navigation, du mouillage et de la pêche applicable aux rades de Cherbourg et de leurs abords.

Zone de protection : On appelle zone de protection d'un ensemble de navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des matières 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.

Titre I – Prescriptions relatives à l'application du présent règlement

Section I – Réglementations

Article 11-1 – REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

« Voir RPM »

11-2 – AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES

11-2-1

« Voir RPM »

11-2-2

« Voir RPM »
Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions prévues par le code de l'environnement, en particulier en ce qui concerne la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et par la réglementation relative aux équipements sous pression.

11-2-3 Règlements locaux

11-2-3-1

« Voir RPM »

11-2-3-2

« Voir RPM »

11-2-3-3

« Voir RPM »

11-2-3-4 Accidents et incidents

Tous les incidents, accidents ou avaries survenant à un navire contenant des matières dangereuses durant son séjour au port y compris au mouillage sont signalés immédiatement à la capitainerie.

Les exploitants et les exploitants des terminaux sont tenus de déclarer dans les meilleurs délais à la capitainerie, les accidents ou incidents notables impliquant des matières dangereuses et ceux de nature à porter atteintes aux intérêts mentionnés à l'article L. 551-2 du Code de l'Environnement. Les exploitants informent également l'exploitant du terminal concerné.

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.

Les exploitants fournissent aux exploitants de terminaux tous les éléments nécessaires à la rédaction de ce rapport. Celui-ci est transmis sous 1 mois à l'autorité portuaire.

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

11-3 – DÉROGATIONS POUR DES OPÉRATIONS PONCTUELLES

« Voir RPM »

Section II – Experts et exploitants

Article 12-1 – EXPERTS

« Voir RPM »

Article 12-2 – L'EXPLOITANT

« Voir RPM »

L'exploitant s'assure que les matières dangereuses dont il a la charge, ont été dûment déclarées par les chargeurs concernés comme étant convenablement identifiées, emballées, marquées et étiquetées, conformément aux réglementations en vigueur.

L'exploitant s'assure que les matériels de transport utilisés pour le transport de matières dangereuses répondent aux prescriptions réglementaires applicables aux dits matériels (agréments, signalisation, placardage, ...).

L'exploitant s'assure que les engins de transport dont il a la charge, n'ont pas subi de détérioration affectant leur résistance ou leur fiabilité. Il s'assure en particulier que ceux-ci ne font pas l'objet de fuites.

L'exploitant s'assure qu'un état des stocks des matières dangereuses se trouvant sous sa garde, est en permanence disponible et tenu à la disposition de la capitainerie du port et des services de secours. Cet état des stocks indique pour chaque matière dangereuse :

- la quantité (masse ou volume) ;
- l'appellation technique exacte ;
- le numéro ONU ;
- sa localisation (quai, parking, terre-plein, ...) ;

Les documents et certificats sont toujours en possession de la personne ou de l'organisme ayant la garde des matières dangereuses pendant que celles-ci se trouvent en zone portuaire.

Article 12-3 – CHARGEUR

Le chargeur ou son représentant s'assure que les documents et certificats concernant les matières dangereuses ont été délivrés, que les matières sont correctement identifiées, emballées, marquées et étiquetées de manière à être conformes à la réglementation applicable en vigueur.

Titre II – Dispositions relatives à l'exploitation des ports

Section I – Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport

Article 21-1 – DÉCLARATION ET AUTORISATION

« Voir RPM »

L'ensemble des déclarations imposées par la réglementation et notamment par le RPM complété par le présent RPL sont transmises par voie électronique à la Capitainerie en utilisant des applications informatiques compatibles avec celles exploitées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou ses représentants qualifiés peuvent prendre toutes mesures utiles pour vérifier que les matières dangereuses transportées présentent bien les garanties de sécurité nécessaires et contrôler l'exactitude des déclarations.

Accord préalable à l'acheminement :

Afin de s'assurer que le port peut recevoir les matières dangereuses les plus sensibles, les capitaines des navires, armateurs, affréteurs, agents consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes, les expéditeurs de matières dangereuses en colis ou leur représentant doivent obtenir un accord préalable à l'acheminement vers le port de Cherbourg auprès de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les matières dangereuses concernées sont les suivantes :

- Celles transportées en vrac ;
- Celles de classe 1 (à l'exception de la classe 1.4, et des chargements d'une masse inférieure à 10 kg) ;
- Celles des classes 2 et 3 en citerne ;
- Celles de classe 2.3 ;
- Celles de classe 7 ;
- Le nitrate d'ammonium et les engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9

L'accord préalable à l'acheminement défini précédemment précise les modalités pratiques du passage portuaire envisagé, notamment le mode de transport d'approche et la durée de stationnement dans les cas autorisés.

21-1-1 Arrivée et départ par voie maritime

« Voir RPM »

La déclaration prévue à l'article 21-1 du RPM comporte l'ensemble des informations mentionnées dans la déclaration prévue en annexe I du RPM.

Elle ne porte pas sur les provisions de bord ni sur les matériels de bord des navires. Elle est fournie à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire par voie électronique, sauf impossibilité technique avérée.

Les déclarations d'expéditions peuvent être exigées et doivent être fournies dans les meilleurs délais à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire en cas de sinistre.

Les mouvements des navires et engins transportant des matières dangereuses étant soumis à l'autorisation préalable du commandant de la base navale pour transiter dans le port de guerre à usage mixte de Cherbourg, la capitainerie fait connaître à l'autorité militaire les prévisions de mouvement des navires concernés avec un préavis de 24 heures au minimum, et confirme cette information au moins 6 heures avant l'arrivée ou le départ effectif. Les navires à passagers sont exonérés de cette obligation.

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

« Voir RPM »

21-1-2 Arrivée et départ par voie ferrée ou routière

« Voir RPM »

Toute mise en dépôt au niveau du terminal des Flamands est conditionnée à la délivrance au préalable d'une autorisation par la capitainerie.

21-1-3 Obligation d'information et admission des navires, bateaux et véhicules

« Voir RPM »

Quel que soit son mode d'acheminement, toute matière dangereuse assimilable à un déchet générateur de nuisances ou tout déchet tel que défini par les articles R. 541-7 à R. 541-11 du Code de l'Environnement fait l'objet d'une communication spécifique auprès de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire des documents exigés par les articles R. 541-62 à R. 541-64 du Code de l'Environnement, relatifs aux dispositions particulières aux mouvements transfrontaliers de déchets. Un accord préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire tel que défini à l'article 21-1 doit être obtenu.

Les navires et bateaux qui transportent des matières dangereuses en vrac possèdent à bord les fiches de données de sécurité des produits transportés.

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

« Voir RPM »

Article 21-2 – CONDITIONS

21-2-1

« Voir RPM »

Les arrêtés pris par le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord régissent les conditions de mouillage et d'usage du plan d'eau de la zone mixte.

Tout navire ou bateau ne peut stationner ou opérer qu'au poste qui lui aura été désigné par l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire.

Le stationnement à quai d'un navire transportant des matières dangereuses est limité au temps nécessaire aux opérations de chargement et de déchargement.

Lorsqu'elle autorise l'entrée, le mouvement et la sortie d'un navire ou bateau transportant des matières dangereuses, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut ordonner des précautions spéciales à la charge du navire ou bateau lorsque la sécurité générale l'exige. Elle peut notamment interdire les mouvements de nuit, ou en cas de conditions météorologiques défavorables, ou imposer l'utilisation de remorqueurs.

21-2-2

« Voir RPM »

21-2-3

Le port de Cherbourg ne possède pas de postes spécialisés dédiés à la manutention de matières dangereuses en vrac.

21-2-4 Véhicules routiers et wagons

La vitesse maximale de circulation des véhicules routiers et des wagons sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de matières dangereuses est de 30 km/h.

Autant que possible, les véhicules routiers et les wagons chargés ou venant charger ou décharger des matières dangereuses séjournent dans le port le moins longtemps possible. Lorsqu'il est nécessaire, leur stationnement est réalisé dans le respect des prescriptions du chapitre 2 du présent règlement.

L'exploitant de chaque terminal établit et maintient en permanence à jour un « plan de circulation et de stationnement » indiquant les mesures particulières concernant la réception, la circulation, le stationnement des véhicules contenant des matières dangereuses ou circulant dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé. Il s'assure que ce plan est connu des utilisateurs du terminal et le porte clairement à leur connaissance par une signalisation appropriée.

21-2-4-1 Zone transmanche

Le stationnement dans les files d'attente avant embarquement des véhicules transportant des matières dangereuses autorisées à stationner au terminal trans-manche est limité à deux heures. Les véhicules transportant des matières dangereuses interdites de stationnement au terminal trans-manche rejoignent les files d'attente le plus tard possible afin de réduire autant que possible leur temps de stationnement.

L'exploitant prend toutes les mesures utiles permettant de réduire les risques, par exemple en séparant les véhicules transportant des matières dangereuses.

Les véhicules transportant certaines classes de matières dangereuses sont autorisés à stationner pendant une courte durée, de toute manière inférieure à 72 heures, aux emplacements prévus dans la zone d'attente des remorques située dans le terminal trans-manche. Ces emplacements sont définis en annexe 7 du présent règlement et sont matérialisés au sol.

La possibilité de stationner un véhicule routier aux emplacements susmentionnés est conditionnée au respect des conditions suivantes conformément au logigramme d'expédition des matières dangereuses disponible en annexe 3 du présent règlement :

- Le véhicule ne transporte pas de matières dangereuses des classes 1 (excepté la subdivision 1.4S), 2.3, 5.1, 5.2, 6.1 (matières toxiques par inhalation), 6.2, 7 relevant du recueil INF, ou du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium quelles que soient leurs classes ;
- Le véhicule ne transporte que des colis de matières dangereuses en petits contenants ;
- Le véhicule ne transporte pas une citerne de matières dangereuses des classes 2.1, 2.2, ou 3 ;
- Un des emplacements visé, définis en annexe 7 du présent règlement est disponible ;
- Le véhicule est en règle vis-à-vis des formalités administratives définies par le RPM complété par le présent RPL.

Si le véhicule ne satisfait pas l'ensemble de ces conditions, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut l'orienter vers les zones prévues du terminal des Flamands définie en annexe 6 du présent règlement ou lui interdire de rester dans l'enceinte portuaire. Les véhicules transportant des matières dangereuses n'accèdent aux postes rouliers, depuis le terminal des Flamands, qu'au moment d'embarquer.

A titre exceptionnel, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut également orienter les véhicules vers les emplacements réservés à la classe 1 au niveau du terre-plein des Flamands. Ces emplacements sont définis en annexe 5 du présent règlement et sont matérialisés au sol.

Cette solution ne peut être retenue que pour les véhicules transportant des matières dangereuses en petits contenants et ne transportant pas de matières dangereuses des classes 1 (excepté 1.4s) , 2.3, 5.1, 5.2, 6.1 (matières toxiques par inhalation) , 6.2, 7 relevant du recueil INF, ou du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium quelles que soient leurs classes et qu'à condition qu'aucune matière dangereuse de classe 1 ne soit présente simultanément et qu'une vérification ait lieu après le départ du véhicule qu'aucune fuite de matières dangereuses n'ait eu lieu lors de son séjour.

Lorsqu'ils sont soumis à des restrictions de circulation, les véhicules débarquant des ferries, sont autorisés à stationner au terminal trans-manche aux mêmes emplacements et sous les mêmes conditions.

Plateforme de ferroutage

Les installations de la plateforme de ferroutage comprennent un embranchement ferroviaire, directement connecté à la voie ferrée existante conformément au plan en annexe 8.

La plateforme de ferroutage ne comporte qu'une seule voie, et ne peut ainsi accueillir qu'un seul train en simultané pour les opérations de ferroutage.

Seules les opérations d'embarquement et de débarquement sont autorisés. Les mises en dépôt ou stationnement sont interdites.

Les remorques embarquées et débarquées au niveau de la plateforme de ferroutage sont exclusivement à des remorques autorisées au déchargement et chargement à bord des ferries.

Le chargement et déchargement des remorques à l'horizontale est réalisé à l'aide de chargeurs ou camions-tracteurs, depuis les ferries ou les zones d'attente. Ainsi, aucune élévation ou manutention verticale des remorques à l'aide de grues ou portiques n'est réalisée,

La possibilité de charger et décharger un véhicule routier est conditionnée au respect des conditions suivantes conformément au logigramme d'expédition des matières dangereuses disponible en annexe 3 du présent règlement :

– Le véhicule ne transporte pas de matières dangereuses des classes 1 (excepté la subdivision 1.4S), 2.3, 5.1, 5.2, 6.1 (matières toxiques par inhalation), 6.2 ; 7 relevant du recueil INF, ou du nitrate d'ammonium des engrais au nitrate d'ammonium quelles que soient leurs classes ;
– Le véhicule ne transporte que des colis de matières dangereuses en petits contenants ;
– Le véhicule ne transporte pas une citerne de matières dangereuses des classes 2.1, 2.2, ou 3 ;

21-2-5

« Voir RPM »

A l'exception des besoins stricts de l'exploitation, ainsi que des opérations préalablement autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et dans les conditions qu'elle aura définies, aucun navire, bateau, embarcation de service ou de plaisance ne pénètre dans la zone de protection d'un navire ou bateau contenant des matières dangereuses inflammables ou explosibles.

Article 21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MATIERES DANGEREUSES DANS LE PORT.

« Voir RPM »

Les navires contenant ou ayant contenu des matières dangereuses conservent leur émetteur AIS en fonction pendant la durée de leur séjour dans le port.

Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

« Voir RPM »

L'avitaillement des navires par quelques moyens que ce soit (par navire, chaland, camion-citerne, canalisations, etc.) est systématiquement soumis à la délivrance d'une autorisation écrite de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le déroulement des opérations d'avitaillement est encadré par une procédure établie et tenue en permanence à jour par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Cette procédure rappelle notamment que toutes les précautions sont prises pour éviter une pollution, en particulier aux raccordements des flexibles et que les conducteurs assurent une surveillance permanente des opérations.

Article 21-5 – APPROVISIONNEMENT DES VÉHICULES ET ENGINS DE MANUTENTION

« Voir RPM »

Les opérations d'approvisionnement des véhicules et des engins de manutention ne peuvent être réalisées qu'au niveau des emplacements prévus à cet effet et autorisés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Ces emplacements sont indiqués en annexe 8 du présent règlement.

Leur déroulement est encadré par une procédure établie et tenue en permanence à jour par l'exploitant des véhicules et des engins de manutention concernés. Cette procédure précise toutes les mesures prises pour maîtriser les risques associés à ces opérations et notamment celui de pollution de l'environnement. Elle est transmise pour avis à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et tenue en permanence à sa disposition. L'exploitant s'assure que le personnel a bien connaissance de cette procédure, notamment par des actions de formation et un affichage approprié.

Section II – Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars

« Voir RPM »

Article 22-1 – OPÉRATIONS SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS

« Voir RPM »

À titre dérogatoire et lorsque les conditions le permettent, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser les opérations d'empotage et de dépotage sous condition du respect des consignes particulières qu'elle impose.

Le suremballage est subordonné à l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et implique le respect des consignes suivantes :

- chaque colis de matières dangereuses garde ses marques et étiquettes conformément aux dispositions du code IMDG ;
- il n'est pas porté atteinte à l'emballage du colis ;
- la fonction prévue initialement pour chaque emballage de colis n'est pas compromise par le suremballage ;
- les dispositions du code IMDG relatives à la séparation des matières sont respectées ;
- l'emballage d'empotage conforme aux dispositions du code IMDG porte les marques et étiquettes des produits contenus ;
- un certificat est établi après toute opération d'empotage.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut à tout moment faire interrompre une opération de manutention de matières dangereuses pendant laquelle ne seraient pas respectés les termes des conventions SOLAS, MARPOL, et en général, si elle juge que celle-ci ne se déroule pas dans des conditions de sécurité satisfaisante.

Article 22-2 – CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS

Nonobstant les dispositions prévues par les règles relatives à la sûreté portuaire, la circulation sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de matières dangereuses est interdite dans la zone de protection à toute personne dont la présence n'est pas justifiée par les opérations commerciales liées au navire, au bateau ou à la marchandise, ou par la sécurité ou par l'exploitation du port ou dont la présence ou l'attitude risque de compromettre la sécurité publique. Les officiers de port ont toujours accès dans les surfaces encloses, hangars et tout autre lieu dans les limites administratives du port pour les besoins de leur service.

L'accès à tout navire, bateau ou dépôt dans lequel se trouvent des matières dangereuses est soumis à autorisation du capitaine du navire, de l'exploitant du dépôt ou de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les règles de sécurité telles que l'interdiction de fumer, de détenir briquets ou allumettes dans l'enceinte des terminaux où sont présentes des matières dangereuses inflammables, combustibles ou explosives, ou encore la non emprise à une quelconque substance alcoolique, narcotique ou hallucinogène, sont strictement respectées sur les quais, terres pleins et dans les hangars.

Les services de secours, d'urgence et d'assistance peuvent accéder aux quais et terre-pleins en permanence.

L'exploitant du terminal porte les consignes ci-dessus et de manière générale toutes les consignes relatives à la sécurité des usagers des terminaux et des personnes susceptibles de passer à proximité, à leur connaissance, à l'aide d'une signalisation appropriée.

Article 22-3 – DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE

22-3-1 Dépôts à terre

« Voir RPM »

Les opérations de dépôt à terre de matières dangereuses sont soumises à la délivrance préalable d'une autorisation écrite par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Cependant, au niveau des emplacements du terminal trans-manche définis à l'article 21-2-4-1 du présent règlement, et dans le respect des prescriptions de ce même article, des remorques non accompagnées peuvent être mises en dépôt et elles sont alors dispensées de cette demande d'autorisation préalable.

Pour tout type de matière dangereuse, l'exploitant dispose de toutes les informations permettant de les localiser précisément et d'obtenir, le cas échéant auprès du responsable sécurité de l'expéditeur ou du receveur, les renseignements sur la nature et les dangers de chacune des substances dangereuses, ainsi que les mesures de premiers secours applicables en cas d'accident.

Ces informations sont maintenues en permanence à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou des services d'intervention.

Les quantités maximales de matières dangereuses susceptibles d'être mises en dépôt à terre sur les terminaux du port de Cherbourg ainsi que les mesures de sécurité associées sont précisées pour chaque classe de matières dangereuses dans le chapitre 2 du présent règlement.

Les durées maximales de ces stockages sont également précisées pour chaque classe de matières dangereuses dans le chapitre 2 du présent règlement. Lorsqu'elle n'est pas précisée, la durée maximale de stockage est par défaut de 3 jours ouvrables consécutifs sauf prescription contraire de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Ce délai de stockage ne s'applique pas au sein du périmètre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement régulièrement autorisées et en règles vis-à-vis de la réglementation qui leur est applicable.

En cas de dépassement des durées maximales prévues par le présent règlement, constaté par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou sur information de l'exploitant, la capitainerie peut mettre le responsable de la matière dangereuse concernée (agent du navire à l'import ou transitaire à l'export) en demeure de la faire évacuer. L'évacuation des matières dangereuses est alors réalisée à la charge et sous la responsabilité de leur propriétaire ou de son représentant, sans préjudice des sanctions pénales prévues par le Code des Transports.

L'exploitant des véhicules et des engins de manutention présents au sein des zones de protection s'assure que ceux-ci répondent aux normes et à la réglementation applicable. Il tient les documents justificatifs de leur conformité à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les matières dangereuses en stationnement, en dépôt, et, dans la mesure du possible, en déplacement, respectent entre unité, îlot et engin de transport, les distances de séparation définies en annexe 4 et au chapitre 2 du présent règlement.

Les citernes contenant des matières dangereuses ne sont pas gerbées.

Les dépôts à terre de matières dangereuses sont séparés par une distance minimale de 25 mètres de tout bâtiment et des limites de la zone portuaire.

Fumigation :

Les conteneurs sous fumigation ne peuvent stationner sur le port qu'au sein d'un espace spécialisé clôturé. Ils sont mis à l'écart et leur zone de stationnement est délimitée.

Lorsqu'elles sont autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les opérations de fumigation ne peuvent être conduites qu'au sein d'un espace clôturé. Des panneaux indiquent clairement la nature des opérations et l'interdiction de pénétrer dans la zone. Les opérations de fumigation sont interdites au niveau des terminaux fréquentés par les navires de transport de passagers.

22-3-2 Dépôts de sécurité

« Voir RPM »

Article 22-4 – FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRES-PLEINS

« Voir RPM »

Travaux d'entretien et de maintenance :

Tous les travaux d'entretien et de 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 par l'exploitant du terminal ou de l'installation sur laquelle les travaux sont réalisés.

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 autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et délivrance par celle-ci d'un "permis d'intervention" et éventuellement d'un "permis de feu" accompagné si besoin d'une consigne particulière encadrant les travaux à réaliser.
Le "permis d'intervention" et éventuellement le "permis de feu" ainsi que l'éventuelle consigne particulière sont 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 sont 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 par l'exploitant ou son représentant, destinée à vérifier le respect des conditions prédéfinies.

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

L'exploitant conserve les "permis d'intervention" et les "permis de feu" à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pendant au moins un an.

Article 22-5 – MATERIEL D'ECLAIRAGE

« Voir RPM »

Article 22-6 – MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE

« Voir RPM »

Article 22-7 – TELEPHONE – RADIOTELEPHONE

A l'exception d'un matériel adapté, l'usage des téléphones mobiles est interdit dans les zones de protection. Les appareils non adaptés sont éteints.

227-7-1

« Voir RPM »

Pendant toute la durée des opérations, le navire garde la veille radio sur le canal VHF 12, sauf ordre contraire de la capitainerie, donné en fonction de la nature de la marchandise transportée.

22-7-2

« Voir RPM »

Section III – Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux matières dangereuses

Article 23-1 – DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE

« Voir RPM »

En cas d'accident ou d'incident, l'exploitant et/ou le capitaine du navire ou le patron du bateau prévient immédiatement la Capitainerie conformément aux prescriptions de l'article 11-2-3-4 du présent règlement.

23-1-1 Dispositions générales

Voir « RPM »

L'autorité portuaire dispose d'un plan d'urgence du port de Cherbourg qu'elle tient à jour en permanence. Ce plan décrit clairement les prescriptions d'exploitation relatives aux mesures d'urgence incombant, suivant le cas, au maître d'ouvrage, au gestionnaire de l'infrastructure, au propriétaire, à l'exploitant ou à l'opérateur, ainsi que leurs obligations en matière d'information et d'alerte des personnes susceptibles d'être affectées par un accident, quant aux dangers encourus, aux mesures de sécurité et au comportement à adopter.

Le plan d'urgence doit associer les établissements industriels voisins sur le terminal des Flamands, susceptibles d'être affectés par les effets létaux d'un phénomène dangereux en cas d'accident.

L'autorité portuaire procède à une actualisation complète du plan d'urgence tous les 3 ans. Il rend destinataire d'une copie de ce plan et des mises à jour le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie, le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours de la Manche, la capitainerie du port de Cherbourg et tous les exploitants des terminaux du port de Cherbourg.

L'autorité portuaire élabore et met en œuvre une procédure écrite, et les moyens humains et matériels pour garantir la recherche systématique d'améliorations des dispositions du plan d'urgence ; cela inclut notamment :

- l'organisation de tests périodiques (au moins annuels) du dispositif et/ou des moyens d'intervention ;
- la formation du personnel intervenant ;
- l'analyse de ces exercices et formations et la détermination des enseignements à en tirer ;
- l'analyse et la prise en compte le cas échéant des accidents qui surviendraient sur d'autres sites ;
- la prise en compte de l'actualisation de l'étude de dangers ;
- la revue périodique et systématique du contenu du plan d'urgence au moins tous les 3 ans, qui peut être coordonnée avec les actions citées ci-dessus ;

L'ensemble des équipements d'intervention, notamment les équipements de lutte contre l'incendie et de diffusion de l'alerte, est maintenu en permanence accessible et en état de fonctionnement. Ces équipements sont contrôlés à une fréquence au moins annuelle par une société compétente dont le choix sera au préalable soumis à la capitainerie pour validation.

Les établissements recevant du public situés au sein du port de Cherbourg notamment la gare maritime et la cité de la mer, disposent d'un plan de secours et d'intervention. Ce plan précise les modalités d'accueil des services de secours, de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux matières dangereuses, l'organisation et le fonctionnement de son dispositif. Il comporte un plan d'évacuation ainsi qu'une description de son articulation avec le plan d'urgence du port de Cherbourg. Ce plan est en permanence tenu à jour et soumis à la capitainerie pour approbation.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire s'assure de la diffusion des consignes de lutte contre l'incendie auprès des capitaines des navires ou patrons de bateaux à leur arrivée. En cas de sinistre, le déplacement d'un navire ou bateau ne peut se faire qu'après autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les risques inhérents aux matières dangereuses transportées ou manutentionnées ainsi que les consignes de sécurité associées sont connus et respectés par tout le personnel en charge de leur transport ou de leur manutention. Les fiches de sécurité relatives aux matières dangereuses manutentionnées ou transportées, sont tenues à la disposition du personnel.

Le personnel reçoit une formation appropriée. Cette formation comprend notamment la description précise des risques associés aux matières dangereuses manutentionnées, des actions à effectuer en cas d'incident ou d'accident ainsi qu'un entraînement à l'utilisation des moyens d'intervention.

Tout navire ou bateau dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite, en fait immédiatement la déclaration à l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire. Toute intervention sur ces équipements ne peut s'effectuer qu'après accord préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

23-1-2 Diffusion de l'alerte

« Voir RPM »

Toute personne découvrant un incendie en alerte immédiatement les services d'incendie et de secours en composant par téléphone le 18 ou le 112. La personne donnant l'alerte ne termine son appel qu'une fois l'ensemble des informations utiles transmises et uniquement après en avoir reçu l'autorisation par les services d'incendie et de secours.

Elle informe ensuite la capitainerie du port puis l'exploitant de l'installation et le capitaine du navire concerné s'il y a lieu.

Au vu de la situation et de sa connaissance de l'activité portuaire, la capitainerie peut prendre l'ensemble des mesures utiles afin de permettre une intervention des services d'incendie et de secours dans de bonnes conditions et d'éviter un sur-accident. En tant que de besoin, elle transmet l'alerte auprès des personnes et services intéressés.

La préfecture maritime et la base navale sont tenues informées des conséquences prévisibles pouvant déborder du cadre de la compétence de l'autorité portuaire civile.

Une description précise du processus de transmission de l'alerte décrivant les rôles des différents acteurs est intégrée au plan d'urgence du port de Cherbourg.

Article 23-2 – PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT

Dispositions générales

Le port de Cherbourg dispose d'un « Plan d'Intervention contre les Pollutions du Plan d'Eau » qui est en permanence maintenu à jour et est transmis à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour avis.

En cas de pollution des eaux du port, l'exploitant, le capitaine du navire, le patron du bateau ou engin de servitude ou toute personne en fait une déclaration sans délai à la Capitainerie.

23-2-1

« Voir RPM »

23-2-2

« Voir RPM »

Les déchets de matières dangereuses provenant des navires et bateaux sont évacués suivant un protocole spécifique approuvé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Ils sont soumis à l'application des règles de gestion imposées par la convention de Bâle et des textes pris pour son application.

Les autres résidus ou déchets sont conservés à bord dans les mêmes conditions que pour leur transport en mer.

Les conditions de leur débarquement seront conformes aux prescriptions énoncées dans le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison défini à l'article R. 121-2 du Code des Ports Maritimes.

Les dispositions de l'article 23-2-1 sont également appliquées dans le cas de débarquement d'eaux usées visées par l'annexe IV de la convention MARPOL 73/78.

23-2-3

« Voir RPM »

Le pétrolier ravitailleur autorisé à effectuer les soutages, est en mesure de traiter, à l'aide de produits absorbants ou par la mise en place de barrages flottants, les petits déversements accidentels à la mer.

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

Voir « RPM »

Section IV – Gardiennage

Le gardiennage imposé au titre de la sécurité du séjour des matières dangereuses sur les quais et terre-pleins consiste en une surveillance spécifique des matières dangereuses pour renforcer la sécurité portuaire, en complément des dispositifs permanents. Il est effectué distinctement et indépendamment des dispositions prévues par les plans de sûreté des installations portuaires pris en application du code ISPS.

Article 24-1 – LORS DE LA PRÉSENCE DANS LE PORT

« Voir RPM »

Le gardiennage des matières dangereuses est effectué par du personnel compétent, formé aux risques associés aux matières dangereuses gardiennées et à l'attitude à avoir en cas d'incident ou d'accident. Il comporte une surveillance effective et permanente, de jour et de nuit. Il peut être déporté suivant des aménagements agréés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Si le gardiennage est réalisé par le personnel d'une société privée, celle-ci fait l'objet d'un agrément délivré par le Préfet après avis de la capitainerie du port de Cherbourg . En cas de non respect des prescriptions du présent règlement ou des consignes de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, il peut, à tout moment, être révoqué sur simple décision de la capitainerie.

Le personnel de gardiennage a pour mission de faire respecter les prescriptions réglementaires en faisant appel si nécessaire à la Capitainerie. En cas de nécessité ou d'incident, les gardiens alertent immédiatement et en priorité la Capitainerie et l'exploitant.

Le ou les agents de gardiennage sont clairement identifiables.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer la présence de matériel de première intervention ou des équipements de sécurité adaptés aux risques présentés par les matières dangereuses gardiennées.

Le gardiennage des véhicules routiers peut être effectué par le conducteur ou par l'agent agréé de convoyage durant les 12 premières heures de stationnement. Au-delà, le gardiennage est réalisé par une société privée agréée.

À tout moment, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer la mise en place, ou le renforcement du gardiennage des matières dangereuses présentes dans le port.

Pendant le séjour d'un navire ou bateau au port, le gardiennage à bord est obligatoire. Il est effectué par l'équipage, sous la responsabilité du Capitaine ou du patron ou par une société de gardiennage agréée. Ce gardiennage comporte un contrôle permanent des accès à bord du navire.

Durant le séjour d'un navire ou bateau transportant des matières dangereuses en colis, le gardiennage à terre n'est pas obligatoire, sauf dispositions particulières du chapitre 2 du présent règlement ou de réglementations spécifiques.

Article 24-2 – LORS DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION ET PENDANT LEUR STATIONNEMENT A TERRE

« Voir RPM »

Titre III – Dispositions spéciales à la manutention

Section I – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement

Article 31-1 – CONDITIONS

« Voir RPM »

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer l'ordre d'embarquement ou de débarquement des matières dangereuses.

Article 31-2 – INTERDICTIONS

« Voir RPM »

Section II – Opérations particulières

« Voir RPM »

Article 32-1 – OPÉRATIONS VISANT LES ENGINS DE TRANSPORT

« Voir RPM »

Les arrêts des véhicules routiers nécessaires à l'acheminement des matières dangereuses ne sont pas considérés comme des stationnements tant que ces arrêts correspondent au temps nécessaire à la stricte réalisation des formalités administratives ou des contrôles inhérents à l'activité portuaire.

Le transit des engins de transport de matières dangereuses est effectué de manière à respecter en permanence les distances de séparation définies en annexe 4 du présent règlement ainsi que les éventuelles distances de séparation spécifiques aux différentes classes et détaillées au chapitre 2 du présent règlement. Une attention particulière est portée afin d'éviter tout regroupement ponctuel de véhicules chargés de matières dangereuses au cours du trajet.

Les wagons stationnent sur la voie ferrée en respectant les consignes et emplacements imposés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le dépôt à terre pour une durée inférieure à 72 heures de conteneurs chargés de matières dangereuses peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire aux emplacements définis au chapitre 2 du présent règlement ou aux autres emplacements appropriés qu'elle impose.En plus des dispositions prévues par l'article 21-2-4 du présent règlement, le stationnement des véhicules routiers et des wagons transportant des matières dangereuses dans le port, respecte les règlements spécifiques à leurs modes de transport.

En tant que de besoin, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire conditionnera l'autorisation d'accès au port des véhicules transportant des matières dangereuses au respect de consignes qu'elle jugera utiles telles qu'un itinéraire ou des horaires précis.

Les exploitants établissent et maintiennent à jour une procédure décrivant l'arrêt des opérations de manutention des engins de transport lorsque des conditions météorologiques défavorables sont susceptibles d'accroître les risques. Cette procédure est portée à la connaissance des employés en charge des opérations de manutention notamment au cours des actions de formation.

Sauf dispositions contraires fixées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les véhicules empruntent, lorsqu'elles existent, les voies matérialisées et respectent les signalisations routières. Sur les terre-pleins, ils circulent à une vitesse inférieure à 30 km/h.

Article 32-2 – OPÉRATIONS DE NUIT

« Voir RPM »

En dehors de prescriptions particulières de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les opérations de nuit sont autorisées sans restriction pour les matières dangereuses.

Section III – Manutention de matières dangereuses en vrac

La manutention et le dépôt à terre de matières dangereuses en vrac sont interdits dans le port de Cherbourg.

Article 33-1 – LIEUX ET MODES OPÉRATOIRES AUTORISES

« Sans objet »

Article 33-2 – CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION EN VRAC

« Sans objet »

Article 33-3 – CONTRÔLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC

« Sans objet »

Article 33-4 – FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

« Sans objet »

Article 33-5 – LIAISONS ÉQUIPOTENTIELLES

« Sans objet »

Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des matières solides ou des liquides en vrac

Article 34-1 – CONDITIONS

« Sans objet »

Section V – Manutention des colis de matières dangereuses

Article 35-1 – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT

« Voir RPM »

L'exploitant examine visuellement l'extérieur de tous les conteneurs, remorques, colis ou citernes pour vérifier leur état matériel, dans la mesure ou celui-ci peut affecter leur résistance et, pour déceler, le cas échéant, tout signe de fuite du contenu. Si l'une quelconque de ces vérifications fait apparaître un défaut qui risque d'affecter la sécurité de la manutention ou de l'entreposage ou du transport, il les soumet à une inspection complète afin de déterminer s'ils peuvent subir de nouvelles opérations de manutention ou d'entreposage ou de transport.

L'exploitant vérifie si tous les conteneurs remorques, colis ou citernes renfermant des matières dangereuses sont convenablement étiquetés ou marqués conformément aux informations reçues et à la réglementation en vigueur.

L'exploitant immobilise tous les conteneurs, remorques, colis ou citernes présentant des fuites ou des défauts de structures graves et en informe l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et le SDIS 50 dans les plus brefs délais. Les conditions d'évacuation font alors l'objet d'un mode opératoire validé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et le SDIS 50.

L'exploitant s'assure que les directives établies au besoin par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et le SDIS 50 sont respectées.

Si des fuites de matières dangereuses ont été observées, l'exploitant entreprend, en concertation avec la capitainerie et le SDIS 50, les opérations de nettoyage appropriées visant à minimiser la pollution de l'environnement et empêcher les risques liés aux éventuelles incompatibilités avec les prochaines matières dangereuses stockées.

Article 35-2 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS

« Voir RPM »

Tout colis ou engin de transport présentant des anomalies ou des fuites est déclaré à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire dans les plus brefs délais.

Les conteneurs, remorques, colis ou citernes en avarie à bord des navires ne peuvent être débarqués sans l'accord de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui peut valider un mode opératoire le cas échéant.

L'aération, la visite et le nettoyage des citernes contenant ou ayant contenu des matières dangereuses sont interdits en dehors des installations spécialisées.

Section VI – Admission – Chargement et déchargement des conteneurs

Article 36-1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

« Voir RPM »

L'exploitant s'assure que les conteneurs et citernes mobiles utilisés pour le transport de matières dangereuses ou polluantes ont été approuvés conformément à la convention internationale sur la sécurité des conteneurs et aux dispositions pertinentes du code IMDG, ou ont reçu un certificat ou l'approbation de l'autorité compétente.

L'exploitant examine l'extérieur de tous les conteneurs ou citernes pour vérifier leur état matériel, dans la mesure ou celui-ci peut affecter leur résistance, et pour déceler, le cas échéant, tout signe de fuite du contenu.

L'exploitant vérifie si tous les conteneurs ou citernes renfermant des matières dangereuses sont convenablement étiquetés ou marqués conformément au code IMDG ou aux normes appropriées applicables au mode de transport utilisé.

Le gerbage de conteneurs de matières dangereuses est interdit.

Article 36-2 – PLAQUE C.S.C.

« Voir RPM »

Titre IV – Dispositions spéciales aux navires et bateaux

Section I – Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux

Article 41-1 – PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS D'INERTAGE ET DE DÉGAZAGE

« Voir RPM »

Aucune activité de manutention, aucun travail de réparation ou nécessitant l'emploi de points chauds ou de flammes ne sont entrepris à bord d'un navire ou bateau inerté ou non dégazé sans l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les certificats établis à l'issue des opérations d'inertage et de dégazage sont établis à la charge du navire ou bateau.

Certificat de dégazage :

Le certificat comprend au minimum les mesures du pourcentage de la limite inférieure d'explosivité (L.I.E.), du pourcentage d'oxygène (O_2), de la teneur en CO (ppm) et en H_2S (ppm).

L'officier de port présent lors du contrôle peut demander toutes les mesures complémentaires qu'il juge nécessaires.

L'original du certificat de dégazage est notifié au capitaine du navire ou au patron du bateau, par les soins de l'expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. À toute fins utiles, la capitainerie tient à jour une liste des experts agréés précisant leurs coordonnées.

Le certificat établi à l'issue des opérations de dégazage a une durée de validité définie par l'expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et limitée par défaut à 24 heures.

Certificat d'inertage :

L'original du certificat d'inertage est notifié au capitaine du navire ou au patron du bateau, par les soins de l'expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. À toute fins utiles, la capitainerie tient à jour une liste des experts agréés précisant leurs coordonnées.

Autorisation de travaux à la flamme après délivrance d'un certificat de dégazage :

Les autorisations de travaux à la flamme après délivrance d'un certificat de dégazage sont délivrées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire après inspection de la propreté des lieux désignés pour les travaux.

Le démontage des sections de canalisations sur lesquelles des travaux à la flamme sont à entreprendre est obligatoire.

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes, sont soumises à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que l'ouverture des orifices, capots, opercules des citernes.

Les navires équipés de système de chargement et ou de prise d'échantillons fermé (« closed loading » et « closed sampling ») sont tenus d'utiliser leur installation.

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes sont exécutées selon le manuel d'exploitation du navire et les prescriptions de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire aux emplacements désignés à cet effet.

Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES

« Voir RPM »

Les plans détaillés du navire ou bateau et son plan de chargement (manifeste ou liste) se trouvent à bord afin d'être mis rapidement à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou d'un représentant qualifié de l'Autorité portuaire et des autorités et services compétents en matière de prévention et de lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents liés aux matières dangereuses.

En cas d'incendie à bord d'un navire ou bateau, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, les capitaines ou patrons des navires ou bateaux réunissent leurs équipages et se tiennent prêts à prendre les mesures prescrites par le commandant des opérations de secours et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou par leurs représentants qualifiés.

Section II – Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges

Article 42-1 – REGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

Section III – Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude

Article 43-1 – RÈGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

Les engins de servitude appelés à circuler à l'intérieur des zones de protection sont obligatoirement des véhicules à moteur diesel de sûreté satisfaisant aux prescriptions réglementaires et dont l'échappement des gaz est équipé d'un dispositif pare-étincelles (telle que, par exemple, une protection en treillis métallique) ;

Section IV – Précautions d'ordre nautique – Amarrage

Article 44-1 – MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX

« Voir RPM »

Les navires accostent du bord à quai permettant l'appareillage le plus aisé.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer aux navires et bateaux transportant des matières dangereuses toutes les précautions qu'elle juge utiles.

Amarrage :

L'amarrage compte un nombre suffisant d'amarres en bon état compte tenu du tonnage du navire ou bateau, du poste à quai et des conditions météorologiques prévues durant l'escale.

Article 44-2 – MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MATIÈRES PRÉSENTANT L'INFLAMMABILITÉ OU L'EXPLOSIVITÉ COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE

44-2-1 Amarrage

« Voir RPM »

Les navires et bateaux contenant des matières dangereuses ou polluantes, se tiennent prêts à être pris en remorque en cas d'incendie à bord ou à proximité.

Sauf autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les navires conservent en permanence les moyens de propulsion, treuils et apparaux en état de marche et prêts à fonctionner.

Sauf autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, aucune réparation ou intervention sur les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie susceptible de les rendre, même temporairement, inutilisables, n'est autorisée

44-2-2 Canots de sauvetage

« Voir RPM »

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

44-3-1 Dispositions générales

« Voir RPM »

44-3-2 Manœuvres d'amarrage ou de désamarrage à couple d'un navire-citerne

« Voir RPM »

Section V – Éclairage et chauffage à bord des navires et bateaux

Article 45-1 – RÈGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine

Article 46-1 – RÈGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

Section VII – Réparation à bord

Article 47-1 – RÈGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

L'accord de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et de l'exploitant ou de leurs représentants qualifiés est obligatoire pour toute réparation qui comporte des travaux par points chauds ou réduit les capacités de manœuvre des navires et bateaux, même si ces derniers stationnent à des postes destinés à la réparation navale.

Cet accord fixe le début, la fin et les conditions de déroulement de ces réparations. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer la rédaction d'un plan de prévention selon l'importance des risques et la nature des travaux à réaliser. Ce plan formalisera notamment les différentes consignes de sécurité à observer ainsi que le rôle des différents intervenants et l'attitude à observer en cas d'incident ou d'accident. Au vu de l'importance et de la nature des travaux à réaliser, un gardiennage, avec une zone d'exclusion, autour du navire peut être imposé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Section VIII – Personnel de bord sur les navires et bateaux

Article 48-1 – RÈGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

Section IX – Conduite à tenir en cas d'incident

Article 49-1 – RÈGLES APPLICABLES

« Voir RPM »

Titre V – Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparations à bord des navires et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des matières dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés.

« Voir RPM »

Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD

« Voir RPM »

Article 52 – AUTORISATION D'ADMISSION

« Voir RPM »

L'admission d'un navire ou bateau dégazé et/ou inerté à l'élévateur transbordeur est subordonnée à sa capacité à maintenir ses états de dégazage et/ou d'inertage soit par ses propres moyens soit par des moyens extérieurs. Un contrôle quotidien est effectué par un expert chimiste agréé en présence du représentant qualifié de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Article 53 – VISITES ET RÉPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES

« Voir RPM »

Article 54 – NAVIRES INERTES

54-1 Dispositions générales :

« Voir RPM »

54-2 Précautions particulières :

« Voir RPM »

54-3 Travaux autorisés :

« Voir RPM »

Les visites et réparations des navires inertés sont subordonnées à une autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui n'est donnée qu'après examen, à la charge du navire ou bateau, par un expert chimiste agréé et présentation du certificat d'inertage établi. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou son représentant qualifié fixe alors les postes désignés pour leur réalisation.

L'inertage du navire est maintenu pendant toute la durée du séjour dans le port par quelque moyen que ce soit. Le capitaine ou patron du navire ou bateau avertit immédiatement l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de toute anomalie dans l'inertage.

L'autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire fixe la périodicité et les modalités de la vérification. Les travaux sont immédiatement interrompus si les conditions d'inertage ne sont plus assurées. La reprise des travaux est subordonnée à la délivrance d'une nouvelle autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au vu d'un nouvel examen par un expert agréé.

Article 55 – TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPÉCIALISÉS

« Voir RPM »

Chapitre 2 – Principes applicables aux classes de matières dangereuses

Classe 1 – Matières et objets explosibles

PRESCRIPTIONS GENERALES

Article 110 – CHAMP D'APPLICATION

« Voir RPM »

Article 111 – EXEMPTIONS

« VOIR RPM »

MESURES APPLICABLES

La manutention, le stationnement et le dépôt à terre des matières dangereuses de la classe 1 peuvent être autorisés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur le terminal des Flamands et dans les zones définies en annexe 5 du présent règlement.

L'embarquement et le débarquement de véhicules transportant des matières dangereuses de classe 1 peuvent être autorisés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au niveau des postes rouliers dans le respect des prescriptions suivantes du présent règlement.

Article 112 – ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

Sauf autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, aucune matière dangereuse de classe 1 n'est admise à l'intérieur des limites administratives du port civil de Cherbourg si elle ne fait pas l'objet d'une escale du navire devant la transporter.

Aucun véhicule ou engin de transport chargé de matières dangereuses de la classe 1 n'est autorisé à entrer ou stationner à l'intérieur des limites administratives du port civil de Cherbourg sans autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, sauf dérogation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut interdire l'entrée, le chargement, le déchargement dans le port, ou prescrire l'évacuation dans les délais les plus brefs, de toute matière dangereuse de classe 1 ne répondant pas aux prescriptions réglementaires.

112-1 Déclaration des marchandises

Toute admission au port de matières dangereuses de la classe 1, fait l'objet avant le chargement de la marchandise à destination du port d'une déclaration de l'expéditeur ou de son représentant à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les modalités de déclaration des matières dangereuses de la classe 1 sont celles prévues à l'article 21-1 du RPM complété par l'article 21-1 du présent règlement.

112-2 – Admission des matières dangereuses de classe 1

L'admission des matières dangereuses de la classe 1 est subordonnée à l'accord préalable à l'acheminement prévu à l'article 21-1 du présent règlement afin de définir les modalités pratiques du passage dans la zone portuaire et de faire connaître au déclarant les consignes de sécurité qui s'y attachent. Les matières dangereuses de la division 1.4 et celle des autres divisions dont la masse nette explosible ne dépasse pas 10 kilogrammes et qui ne sont pas mises en dépôt sont exemptées de l'accord préalable à l'acheminement.

Des consignes de sécurité sont établies par l'exploitant où sont manutentionnées et stockées les matières dangereuses de la classe 1 pour chaque opération. Elles sont maintenues à jour en permanence et transmise à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour avis.

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

113-1 Admission des navires et bateaux

L'arrêté interpréfectoral n° 466-2019/DDTM/DML/CPC du 20 mars 2019 portant règlement général de police de la navigation, du mouillage et de la pêche applicable aux rades de Cherbourg et de leurs abords prévoit que la circulation et le mouillage des navires transportant plus de 450 tonnes équivalent TNT de matières explosives présentant un risque d'explosion en masse (classe 1.1 ou 1.5) sont interdits sauf dérogation ponctuelle accordée par le Préfet Maritime, autorité maritime de la zone à usage mixte.

Indépendamment de la production de la déclaration et des indications visées à l'article 21-1 du présent règlement, tout navire ou bateau chargé de matières dangereuses de la classe 1, parvenant à proximité du port, entre en relation avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et indique l'emplacement et les quantités de ces marchandises à bord à l'arrivée et au départ, les manipulations prévues pendant le séjour du navire ou du bateau dans le port, ainsi que l'état du navire et celui de sa cargaison, en particulier les défectuosités ou anomalies concernant les matières dangereuses qu'il transporte. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut demander tout renseignement complémentaire qu'elle juge utile.

Les navires de charge (transbordeurs exclus) transportant des matières dangereuses de la classe 1 signalent au moins 24 heures à l'avance leur date d'arrivée ainsi que les classes et la masse nette explosive, en entrée et en sortie, à la base navale de Cherbourg pour autorisation de passage et le cas échéant, mise en place d'un contrôle naval.

Remorqueur

A l'exception des transbordeurs, lors de la présence d'un navire chargé de marchandises dangereuses de la classe 1 ou de matières explosibles en masse le remorqueur dédié à la sécurité portuaire doit être en position d'« Alerte » (Stand-By) afin de répondre immédiatement à toute demande d'intervention d'urgence exprimée par la capitainerie.

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

« Voir RPM »

L'embarquement et le débarquement des matières dangereuses de classe 1 ne sont autorisés qu'au quai des Flamands pour les navires de charge, et aux passerelles ferries pour les navires rouliers uniquement pour les matières des classes 1.3 et 1.4.

Les navires chargés de matières dangereuses de la classe 1 ne sont autorisés à rester à quai au port de Cherbourg que le temps nécessaire à la pratique de leurs opérations commerciales. Les interruptions des opérations commerciales sont signalées à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui autorise ou non le maintien du navire dans le port.

Présence simultanée de matières dangereuses des classes 1 et 7 :

La présence d'un navire chargé de matières dangereuses de la classe 1 au quai des Flamands ou de matières dangereuses de classe 1 sur le terre-plein des Flamands est interdite durant l'escale d'un navire chargé de matières dangereuses de classe 7 relevant du recueil INF.

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

« Voir RPM »

L'arrêté interpréfectoral n° 466-2019 /DDTM/DML/CPC du 20 mars 2019 portant règlement général de police de la navigation, du mouillage et de la pêche applicable aux rades de Cherbourg et de leurs abords prévoit que la circulation et le mouillage des navires transportant plus de 450 tonnes équivalent TNT de matières explosives présentant un risque d'explosion en masse (classe 1.1 ou 1.5) sont interdits sauf dérogation ponctuelle accordée par le Préfet Maritime, autorité maritime de la zone à usage mixte.

La masse active de matière explosible admissible à bord des navires en fonction de leur poste est définie dans les tableaux suivants.

Cette masse est exprimée en équivalent TNT pour les explosifs de classes 1.1 et 1.5, définie à l'article 114. Pour les explosifs des classes autres que 1.1 et 1.5, la masse active de matière explosive est confondue avec la masse nette explosible.

Quai des Flamands :

Les masses maximales de matières actives admissibles à bord des navires au quai des Flamands, exprimées en tonnes sont obtenues par l'application d'un coefficient multiplicateur défini à l'article 113.3 du RPM et appliqué aux quantités fixées par îlots à l'article 114 du présent règlement.

Elles sont fournies dans les tableaux suivants en prenant comme valeur de masse active admissible par îlot pour le terre-plein visé à l'annexe 5. Les valeurs suivantes sont donc retenues :

- divisions 1.1 et 1.5 : îlot de 16 t
- division 1.2 : îlot de 20 t
- division 1.3 : îlot de 200 t
- division 1.4 : îlot de 2 500 t

Divisions 1.1, 1.5 et 1.6.

Positionnement à bord	Masse en colis (tonnes)	Masse en unité de Charge (tonnes)	Masse en conteneur ou par roulement (tonnes)
Sur le pont	16	32	64
Sous le pont	32	64	128

Divisions 1.2.

Positionnement à bord	Masse en colis (tonnes)	Masse en unité de Charge (tonnes)	Masse en conteneur ou par roulement (tonnes)
Sur le pont	20	40	80
Sous le pont	40	80	160

Divisions 1.3

Positionnement à bord	Masse en colis (tonnes)	Masse en unité de Charge (tonnes)	Masse en conteneur ou par roulement (tonnes)
Sur le pont	200	400	450
Sous le pont	400	450	450

Division 1.4

Positionnement à bord	Masse en colis (tonnes)	Masse en unité de Charge (tonnes)	Masse en conteneur ou par roulement (tonnes)
Sur le pont	2500	2500	2500
Sous le pont	2500	2500	2500

La masse totale maximale de matière active admissible des divisions 1.1 et 1.5 cumulées est de 180 tonnes.

La masse totale maximale de matière active admissible de l'ensemble des divisions cumulées, hors division 1.4, est de 450 tonnes.

La masse totale maximale de matière active admissible de l'ensemble des divisions cumulées est de 2500 tonnes.

Terminal trans-manche :

Les masses maximales de matière active admissibles à bord des navires aux passerelles ferries, exprimées en kilogrammes, sont fournies par le tableau suivant :

Classe	Poste 2	Poste 4		Poste 6
	Chargement en conteneurs par roulement			
1.3	150000	150000	150000	néant
1.4	50000	50000	50000	50000

Masses exprimées en kilogrammes

On entend par « chargement par roulement, un chargement par roulement sans autre forme de manutention

113-4 Cas particuliers du navire ayant à bord des matières dangereuses de la classe 1 en transit dans le port

« Voir RPM »

Les quantités admissibles au quai des Flamands peuvent être doublées aux conditions prévues à l'article 113-4 du RPM sous réserve qu'elles ne dépassent pas les 450 tonnes de masse de matière active de matière dangereuses des divisions 1.1 et 1.5 cumulées.

113-5 Distances minimales entre navires et bateaux

« Voir RPM »

113-6 Admission et circulation des véhicules

Toutes les mesures sont prises pour limiter autant que possible le temps de séjour des matières dangereuses de la classe 1 dans le port.

113.6.1 – Admission, circulation et stationnement des véhicules prévus à l'embarquement et au débarquement sur navire roulier

L'accès aux postes rouliers des véhicules chargés de matières dangereuses de la classe 1 intervient le plus tard possible. Un seul véhicule chargé de matières dangereuses de la classe

1 à la fois est admis sur la passerelle. Le stationnement des véhicules routiers chargés de matières dangereuses de la classe 1 auprès du navire est limité au temps strictement nécessaire à leur embarquement ou leur débarquement.

Autant que possible, pour les véhicules routiers chargés de matières dangereuses de classe 1 embarquant à bord d'un navire aux postes rouliers, leur embarquement a lieu en dernier, après la fin des opérations d'embarquement de passagers, de matières non dangereuses et des matières dangereuses qui ne sont pas de classe 1.

Si des véhicules routiers chargés de matières dangereuses de classe 1 sont débarqués au niveau des postes rouliers, le débarquement a lieu en premier et les véhicules quittent immédiatement le port.

Cependant, à titre exceptionnel ou en cas de force majeure, le stationnement des véhicules routiers peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire aux emplacement décrits à l'annexe 5 du terminal des Flamands dans les conditions prévues à l'article 113.6.2 du présent règlement.

113.6.2 – Admission, circulation et stationnement au quai et terre-plein des Flamands des véhicules routiers transportant des matières dangereuses de classe 1 prévues à l'embarquement sur navire de charge

L'accès au quai des Flamands des véhicules routiers chargés de matières dangereuses de la classe 1 intervient le plus tard possible. Un seul véhicule chargé de matières dangereuses de la classe 1 à la fois est admis sur le quai. Le stationnement des véhicules routiers chargés de matières dangereuses de la classe 1 auprès du navire est limité au temps strictement nécessaire à leur manutention.

Dans l'attente de l'embarquement ou à des fins de régularisation douanière, le stationnement des véhicules routiers peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pendant une durée maximale de 72 h et à condition d'être gardiennés en permanence conformément aux prescriptions de l'article 115 du présent règlement. Le stationnement a alors lieu au niveau des emplacements du terminal des Flamands définis en annexe 5 du présent règlement et dans le respect des distances de séparation définies en annexe 4 du présent règlement ainsi qu'à l'article 114 du RPM complété par l'article 114 du présent règlement.

113.6.3 – Admission, circulation et stationnement des wagons au quai et terre-plein des Flamands

Le stationnement de wagons chargés de matières dangereuses de classe 1 est soumis à l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

L'accès au quai des Flamands des wagons chargés de matières dangereuses de la classe 1 intervient le plus tard possible. Sauf en cas d'incapacité technique, un seul wagon chargé de matières dangereuses de la classe 1 à la fois est admis sur le quai des Flamands. Le stationnement des wagons auprès du navire est limité au temps strictement nécessaire à leur manutention.

Dans l'attente de l'embarquement ou à des fins de régularisation douanière, le stationnement

des **wagons** peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pendant une durée maximale de 72 h et à condition d'être gardiennés en permanence conformément aux prescriptions de l'article 115 du présent règlement. Le stationnement a alors lieu aux emplacements des zones définies en annexe 5 du terre-plein des Flamands, désignés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Des distances de sécurité entre chaque wagon et avec les autres matières dangereuses situées sur le terminal sont imposées en fonction des distances de séparation définies en annexe 4 et des prescriptions de l'article 114 du présent règlement. Le tonnage maximal par wagon est limité à 16 tonnes de masse active de matière explosive. Cette masse est exprimée en équivalent TNT pour les explosifs de classes 1.1 et 1.5, c'est-à-dire en multipliant leur masse nette explosible par le coefficient d'équivalent TNT applicable aux matières transportées. Si le coefficient TNT du produit ou une valeur dont la preuve est apportée qu'elle est majorante n'est pas fournie, la valeur prise par défaut est 1,5. Pour les explosifs des classes autres que 1.1 et 1.5, la masse active de matière explosive est confondue avec la masse nette explosible.

Au débarquement de la marchandise et après la mise en place dans les wagons ceux-ci évacuent le quai et le terre-plein dans les meilleurs délais. Ils ne sont pas admis à stationner dans la zone portuaire.
Les mouvements de wagon sont soumis à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Ces mouvements ne peuvent avoir lieu pendant les opérations de manutention des matières dangereuses de la classe 1. Avant d'autoriser la circulation d'un wagon, un contrôle des voies de circulation est effectué par l'exploitant afin de vérifier que celles-ci sont en bon état, non encombrées et que les matières dangereuses situées à proximité sont situées à une distance suffisante.

Article 114 – DÉPÔTS A TERRE

« Voir RPM »

Les matières dangereuses de classe 1 séjournent le moins longtemps possible dans le port. La durée du dépôt à terre ne peut excéder 72 heures sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utile.

Le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 1 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire uniquement au niveau des 3 emplacements suivants situés au nord du terre-plein des Flamands dont les limites sont définies en annexe 5 du présent règlement et dénommés comme suit :

– Le premier « zone Ouest » comprend au plus neuf îlots disposés en deux rangées parallèles, l'une de six et l'autre de trois îlots.
– Le second « zone Nord » comprend au plus dix îlots disposés en une rangée,
– Le troisième « zone Est » comprend au plus dix îlots disposés en une rangée,

Ces zones pourront inclure une partie destinée aux opérations de mise en conteneur ou unité de charge des colis,

Ces 3 emplacements sont matérialisés par un marquage au sol ou par tout autre dispositif approprié visible en permanence. Ils sont signalés par des panneaux indiquant la présence de danger lié à la présence de matières explosibles et l'interdiction de fumer ou d'apporter des points chauds.

Le dépôt à terre de matières dangereuses de classe 1 n'est pas autorisé en présence (dépôt à terre ou manutention) de matières dangereuses de classe 7 relevant du recueil INF au niveau du terminal des Flamands.

Le dépôt à terre de matières dangereuses de classe 1 n'est pas autorisé en présence (dépôt à terre ou manutention) de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium dans l'enveloppe des zones Z1 à Z2 définies dans le tableau ci-après.

Le dépôt à terre de matières dangereuses de classe 1 et des autres classes de matières dangereuses, respecte en permanence la distance de séparation minimum définie en annexe 4 du présent règlement avec un minimum de 135 m pour éviter les effets domino.

Les îlots de matières dangereuses de classe 1 sont en permanence distants d'au moins 25 m de toutes substances inflammables ou combustibles et de tous bâtiments en contenant.

Ils sont positionnés de manière à éviter tout risque d'atteinte par une nappe de liquides inflammables s'écoulant accidentellement d'autres marchandises sur le terre-plein ou le réseau d'eaux pluviales.

Le dépôt sous hangars de matières dangereuses de classe 1 est interdit, sauf autorisation donnée par l'autorité préfectorale dans le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.
La mise en îlot de matières dangereuses de classe 1 est réalisée en tenant compte des éventuelles incompatibilités entre les différents groupes de compatibilité définies dans le tableau suivant :

Combinaisons permises pour les groupages en îlots des marchandises de la classe 1

GROUPE de compatibilité	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	N	S
A	X												
B		X											X
C			X	X	X		X					a, b	X
D			X	X	X		X					a, b	X
E			X	X	X		X					a, b	X
F						X							X
G			X	X	X		X						X
H								X					X
J									X				X
K										X			
L											c		
N			a, b	a, b	a, b							a	X
S		X	X	X	X	X	X	X	X			X	X

X : Groupage autorisé dans un même îlot

a : Des objets différents appartenant à la division 1.6, groupe de compatibilité N, ne peuvent être groupés dans un même îlot en tant qu'objets de la division 1.6, groupe de compatibilité N, que s'il est prouvé par épreuve ou par analogie qu'il n'y a pas de risque supplémentaire de détonation par influence entre les dits objets. Autrement, ils doivent être traités comme appartenant à la division de risque 1.1.
b : Lorsque des objets du groupe de compatibilité N sont groupés dans un même îlot avec des matières ou des objets des groupes de compatibilité C, D ou E, les objets du groupe de compatibilité N doivent être considérés comme ayant les caractéristiques du groupe de compatibilité D.

c : Les colis contenant des matières et objets du groupe de compatibilité L peuvent être groupés dans un même îlot avec des colis contenant le même type de matières ou objets de ce groupe de compatibilité.

Masse nette par emplacement :

La masse active de matière explosible autorisée par îlot au niveau des 3 emplacements susmentionnés est définie dans les deux tableaux suivants. Cette masse est exprimée en équivalent TNT pour les explosifs de classes 1.1 et 1.5, c'est-à-dire en multipliant leur masse nette explosible par le coefficient d'équivalent TNT applicable aux matières transportées. Si le coefficient TNT du produit ou une valeur dont la preuve est apportée qu'elle est majorante n'est pas fournie, la valeur prise par défaut est 1,5. Pour les explosifs des classes autres que 1.1 et 1.5, la masse active de matière explosive est confondue avec la masse nette explosible.

En cas de présence simultanée, au sein d'un même îlot de plusieurs divisions de risques, les conditions les plus contraignantes sont appliquées. Ainsi, pour un îlot comprenant plusieurs divisions de risques, la distance de séparation avec les autres îlots sera celle associée au produit le plus pénalisant.

TABLEAU A : ZONE NORD, EST et OUEST (voir annexe 5)

Classe de matière dangereuse	Masse nette maximale de matière explosible par îlot, en kg, exprimée en équivalent TNT pour les classes 1.1 et 1.5	Type d'effets redoutés	Distances d'effets (m)				Distance minimale entre îlots (m)	
			Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	
		Surpression (S) Thermiques (T) Projections (P)	Effets Léaux Significatifs (SELS)		Effets Léaux (SEL)	Effets Irréversibles (SEI)	Effets indirects	Sans mesures anti-projections ni écran thermique / Avec mesures anti-projections et écran thermique
1.1	16 000	S+P	130	205	380	555	1110	60 / 15
1.2	20 000	P	25	135	300	400	800	65 / 15
1.3	200 000	T	150	205	295	380	NA***	205 / Etude au cas par cas
1.4	2 500 000	T	27	5	10	25	NA***	5 / 5
1.5	16 000	S+P	130	205	380	555	1110	60 / 15

TABLEAU B : ZONES NORD, EST et OUEST (voir annexe 5)

Classe de matière dangereuse	Masse nette de matière explosible par îlot, en kg, sans dépasser les maxima définis par les tableaux ci-dessus	Type d'effets redoutés	Distances d'effets (m)					Distance minimale entre îlots (m)	
			Z1	Z2	Z3	Z4	Z5		
		Surpression (S) Thermiques (T) Projections (P)	Effets Léaux Significatifs (SELS)		Effets Léaux (SEL)	Effets Irréversibles (SEI)	Effets indirects	Sans mesures anti-projections ni écran thermique	Avec mesures anti-projections et écran thermique
1.1	Q*	S+P	Max(5Q$_{1.1}^{0.5}$; 25)	Max(8Q$_{1.1}^{0.5}$; 135)	Max(15Q$_{1.1}^{0.5}$; 300)	Max(22Q$_{1.1}^{0.5}$; 400, 75Q$_{1.1}^{0.5}$)	Max(44Q$_{1.1}^{0.5}$; 800, 150Q$_{1.1}^{0.5}$)	2.4Q$_{1.1}^{0.5}$	0.5Q$_{1.1}^{0.5}$
1.2	Q**	P	25	135	300	Max(400, 75Q$_{1.2}^{0.5}$)	Max(800, 150Q$_{1.2}^{0.5}$)	2.4Q$_{1.2}^{0.5}$	0.5Q$_{1.2}^{0.5}$
1.3	Q**	T	2.5Q$_{1.3}^{0.5}$	3.5Q$_{1.3}^{0.5}$	5Q$_{1.3}^{0.5}$	6.5Q$_{1.3}^{0.5}$	NA***	3.5Q$_{1.3}^{0.5}$	Etude au cas par cas
1.4	Q**	T	NA***	5	10	25	NA***	5	5
1.5	Q*	S+P	Max(5Q$_{1.5}^{0.5}$; 25)	Max(8Q$_{1.5}^{0.5}$; 135)	Max(15Q$_{1.5}^{0.5}$; 300)	Max(22Q$_{1.5}^{0.5}$; 400, 75Q$_{1.5}^{0.5}$)	Max(44Q$_{1.5}^{0.5}$; 800, 150Q$_{1.5}^{0.5}$)	2.4Q$_{1.5}^{0.5}$	0.5Q$_{1.5}^{0.5}$

*QINT : masse nette de matière explosible exprimée en kilogrammes équivalent TNT - **Q : masse nette de matière explosible exprimée en kilogrammes - *** NA : Non applicable

114-1 Classement

« Voir RPM »

114-2 Étude de danger

« Voir RPM »

114-3 Distances applicables

Les distances de séparation entre îlots applicables aux différentes divisions de risque pour chacun des 3 emplacements du terminal des Flamands pouvant recevoir des dépôts à terre de matières dangereuses de classe 1 sont indiquées dans les tableaux A et B précédents :

- L'avant dernière colonne indique les distances en l'absence de mesures visant à empêcher la transmission par projections ou par rayonnement thermique ;
- La dernière colonne indique les distances réduites qui peuvent être prises si des mesures techniques visant à empêcher la transmission par projections ou par rayonnement thermique ont été mises en place.

Les mesures techniques précitées peuvent être autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sous réserve de la démonstration qu'elles présentent des performances satisfaisantes. sur la base d'une étude de dangers pyrotechniques spécifique.

En cas de présence de matière de classe 1, les seules activités humaines à l'intérieur de l'enveloppe des zones de Z1 et Z2 sont celles liées à la manutention et au transit de ces matières.

Pour ce qui concerne les zones de stockage de matières inertes en attente de chargement/ déchargement (granulats, pales ou pièces, blocs ou tubes de béton en lien avec l'activité éolienne sur le terminal des Flamands), et qui pourront se trouver dans l'enveloppe desdites zones Z1 et Z2, la manutention de ces matières, ne pourra être effectuée qu'en l'absence de matières explosibles susceptibles de générer ces zones d'effets.

Les activités industrielles qui nécessitent des postes de travail permanents devront se situer à l'extérieur de la zone des effets létaux (correspondant à l'enveloppe des zones Z1 à Z3 définies dans les tableaux A et B figurant à l'article 114 ci-dessus). Il en est de même de toute installation susceptible de stocker des produits inflammables en réservoir ou de toute activité susceptible d'en générer (électrolyseur générateur d'hydrogène et stockages associés, etc.).

Article 115 – GARDIENNAGE

« Voir RPM »

Ce gardiennage est réalisé dans le respect des prescriptions de l'article 24-1 du présent règlement.

La Capitainerie peut imposer toutes les mesures de gardiennage qu'elle juge utile, par exemple au vu du nombre de véhicules, du risque que représente la marchandise, de l'aptitude des chauffeurs à transmettre l'alerte, etc.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser que le gardiennage des matières dangereuses de la classe 1 soit déporté sous réserve de l'application des conditions suivantes :

- Installation d'un dispositif de vidéo surveillance optique et thermique couvrant la totalité de la zone à surveiller avec report vers un local de vidéo surveillance dédié situé sur le terminal ;
- Affectation d'une personne dédiée à l'exploitation des moyens ci-dessus présente pendant la durée du séjour des marchandises ;
- Déclenchement d'une procédure d'alerte en cas de détection d'incident.

Lorsqu'une zone est équipée des moyens de surveillance listés ci-dessus, leur utilisation est obligatoire.

Les gardiens sont équipés d'appareils de communication compatibles avec la nature des matières dangereuses gardiennées et conformes aux prescriptions de l'article 116-2 du RPM (« Appareils radioélectriques et radars »).

115.1 – Dispositions à prendre en matière de gardiennage

115.1.1 – Gardiennage des véhicules routiers

Les véhicules routiers transportant des matières dangereuses de la classe 1 sont en permanence gardiennés par leurs chauffeurs ou par une société de gardiennage.

Le répondant des véhicules routiers gardiennés s'assure que le gardien est en mesure de les déplacer ou de les faire déplacer dans les plus brefs délais sur ordre de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Dès lors que le stationnement dépasse une durée de 12 heures, la zone des véhicules routiers chargés de matières dangereuses de la classe 1 est gardiennée en plaçant un gardien à partir du premier véhicule, deux gardiens à partir du quatrième véhicule.

Une zone de protection de 25 mètres est respectée autour de la zone de stationnement.

115.1.2 – Gardiennage des wagons

Les wagons transportant des matières dangereuses de la classe 1 sont en permanence gardiennés par une société de gardiennage.

Le répondant des wagons gardiennés s'assure qu'il est en mesure de les faire déplacer dans les plus brefs délais sur ordre de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

La zone de stationnement des wagons chargés de matières dangereuses de la classe 1 est gardiennée en permanence en plaçant un gardien à partir du premier wagon, deux gardiens à partir du quatrième wagon, puis un gardien tous les trois wagons supplémentaires.

Une zone de protection de 25 mètres est respectée autour de la zone de stationnement.

115.1.3 – Gardiennage des dépôts à terre

La zone de dépôt à terre des matières dangereuses de classe 1 est gardiennée en permanence en plaçant un gardien à partir du premier îlot, deux gardiens à partir du quatrième îlot puis un gardien tous les trois îlots supplémentaires.

Les conteneurs sont déposés de manière à ce que les portes soient visibles par les gardiens.

Une zone de protection de 25 mètres est respectée autour de la zone de dépôt.

115.1.4 – Gardiennage des navires

Le gardiennage des navires contenant des matières dangereuses de classe 1 est obligatoire.

En dehors des opérations commerciales il peut être effectué :

– soit par des membres d'équipage qui surveillent efficacement le plan d'eau et les accès à bord et disposent des moyens de communications pour donner l'alerte en cas d'incident ou d'accident pouvant survenir à bord comme sur le quai ;

– soit par une société privée dans le respect des prescriptions de l'article 24-1 du présent règlement.

Une zone de protection de 25 mètres est matérialisée autour du navire, côté quai.

Article 116 – OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

116-1 Autorisations et interdictions

L'entreprise de manutention s'assure avant toute opération que les engins de manutention et de transport sont appropriés aux matières dangereuses de la classe 1.

Elle s'assure que ceux-ci sont à jour de leurs visites réglementaires, conformes aux normes en vigueur, que leurs accessoires mobiles sont en bon état, qu'ils sont adaptés au type de colis manutentionné et qu'ils ont la capacité de levage suffisante pour le travail à fournir. Elle s'assure également que le personnel est formé à leur utilisation et dispose des consignes d'utilisation.

L'entreprise de manutention conserve en permanence à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les certificats de conformité des véhicules utilisés ainsi que les justificatifs de formation du personnel les utilisant.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut interdire ou faire cesser la manutention des matières dangereuses de la classe 1 à tout moment, par exemple en cas de conditions météorologiques jugées défavorables.

116-2 Autres dispositions

« Voir RPM »

116-3 Transbordement

Des opérations de transbordement de camion à camion (groupage ou dégroupage) peuvent être autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire après transmission de la déclaration prévue à l'article 21-1 du RPM et sous réserve du respect des prescriptions suivantes :

– Ces opérations ont lieu uniquement dans la partie dédiée aux opérations de mise en conteneurs ou unité de charges, des colis, emplacements dédiés à la mise en dépôt des matières de la classe 1 "zone Nord ; zone Ouest et zone Est "de l'annexe 5 du présent règlement ;
– Ces opérations font l'objet de consignes de sécurité établies par la société en charge de leur réalisation. Ces consignes sont maintenues en permanence à jour et transmises à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour avis.

Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES CONTENEURS

« Voir RPM »

Les opérations de chargement et de déchargement des conteneurs sont conditionnées par l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Elles ne peuvent avoir lieu qu'au sein de la partie dédiée aux opérations de mise en conteneur ou unité de charge, des colis, emplacement "A2" de l'annexe 5 du présent règlement.

Ces opérations font l'objet de consignes établies par la société de manutention qui en a la charge. Elles sont maintenues en permanence à jour et transmises à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour avis. Ces consignes précisent au minimum les prescriptions suivantes :

– Toutes les matières dangereuses restent emballées. Aucune matière dangereuse n'est manipulée hors de son emballage de transport réglementaire ;
– Les distances minimales de séparation définies en annexe 4 et à l'article 114 du présent règlement sont en permanence conservées entre les îlots afin d'éviter leur explosion quasi simultanée ;
– Un périmètre de sécurité de 100 mètres est mis en place lors des opérations d'empotage et de dépotage de conteneurs ;
– Le périmètre de sécurité susmentionné est en permanence gardienné ;

- Le périmètre de sécurité susmentionné n'est accessible qu'aux personnes habilitées à la manutention des matières dangereuses de la classe 1 par la société responsable des opérations ;
- L'engin de manutention amenant les matières dangereuses de classe 1 suit un parcours prédéfini et signalé pour accéder à la zone d'empotage ;
- le spreader emprunte un parcours prédéfini et signalé pour se rendre à la zone de dépôt du conteneur ;
- Les opérations sont placées sous la conduite d'un conseiller certifié à la sécurité pour le transport des matières dangereuses de classe 1 ;
- Aucun autre engin de transport ou matériel de manutention autre que celui déclaré aux normes n'est admis dans la zone de protection et pour l'opération ;

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est prévenue de la fin de l'opération.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer toutes les mesures complémentaires ou toutes les modifications du déroulement des opérations qu'elle juge utiles, par exemple pour des motifs de sécurité ou de sûreté.

Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

« Voir RPM »

Article 119 – AVITAILLEMENT

Sauf autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et dans les conditions prescrites par cette autorité, les opérations d'avitaillement et soutage sont interdites pendant la manutention des matières dangereuses de la classe 1.

Ces opérations sont conditionnées à l'autorisation de la capitainerie et sont effectuées avant ou après les opérations de manutention. Le déroulement des opérations d'avitaillement est encadré par une procédure établie et tenue en permanence à jour par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Article 120 – NITRATE D'AMMONIUM

« Voir RPM »

Le nitrate d'ammonium et les engrais au nitrate d'ammonium relevant de la classe 1 sont soumis aux prescriptions relatives aux divisions 1.1 et 1.5.

Classe 2 :

GAZ COMPRIMES, LIQUÉFIÉS OU DISSOUTS

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 210 – CHAMP D'APPLICATION

« Voir RPM »

Article 211 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES AUX MATIÈRES DE LA CLASSE 2 EN VRAC

Article 212 – DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIÈRES DE LA CLASSE 2 EN VRAC

Le transport et la manutention des matières dangereuses de classe 2 en vrac sont interdits dans le port de Cherbourg.

Article 213 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

Les navires transportant du gaz sont soumis à l'arrêté interpréfectoral n° 466-2019/DDTM/DML/CPC du 20 mars 2019 portant règlement général de police de la navigation, du mouillage et de la pêche applicable aux rades de Cherbourg et de leurs abords.

213-1 Durée de séjour

« Sans objet »

213-2 Sécurité des mouvements

« Sans objet »

Article 214 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS

« Sans objet »

Article 215 – GARDIENNAGE

« Sans objet »

Article 216 – DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

« Sans objet »

Article 217 – MANUTENTION

« Sans objet »

Article 218 – RÉCHAUFFEURS ET POMPES MOBILES

« Sans objet »

Article 219 – PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ

« Sans objet »

Article 220 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD

« Sans objet »

MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN COLIS

En ce qui concerne les matières dangereuses arrivant au port pour être expédiées par navire, l'organisation du port est celle résumée par le synoptique présenté en annexe 3 du présent règlement.

Article 221 – DÉCLARATION DES MARCHANDISES

Les modalités de déclaration des matières dangereuses de la classe 2 sont celles prévues à l'article 21-1 du RPM complété par l'article 21-1 du présent règlement.

L'admission des matières dangereuses de la classe 2.1 et 2.2 en citerne, ainsi que de la classe 2.3 est subordonnée à l'accord préalable à l'acheminement prévu à l'article 21-1 du présent règlement.

Article 222 – DÉPÔT A TERRE

Le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 2 est subordonné à une autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Il ne peut avoir lieu que pour une durée maximale de 72 heures, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utiles.

Les réservoirs utilisés pour contenir les matières dangereuses de classe 2 sont conformes à la réglementation relative aux Équipements Sous Pression (ESP).

Lorsqu'il est autorisé, le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 2 respecte en permanence les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement. Le dépôt est séparé d'au moins 100 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (quai, zone de manutention, atelier de montage d'éoliennes, etc.) et des habitations.

Aucun dépôt de matières combustibles ou d'autres matières dangereuses n'est autorisé, à moins de 50 m du dépôt.

Le dépôt est clairement indiqué et accompagné de panneaux indicateurs de zones dangereuses et de non-feu.

CITERNES :

Le dépôt à terre de citernes de classe 2.3 est interdit dans le port de Cherbourg.

Le dépôt à terre de citernes de classe 2.1 et 2.2 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et Forts des Flamands » définis en annexe 6 du terminal des Flamands. Sur chacun de ces emplacements, la masse maximale de matières dangereuses des classes 2.1 et 2.2 est de 20 tonnes.

PETITS CONTENANTS :

Le dépôt à terre de petits contenants de matières dangereuses de classe 2.3 ayant une masse unitaire inférieure à 4,5 kilogrammes peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Fort des Flamands » du terminal des Flamands défini en annexe 6. Sur ces emplacements la masse maximale de matières dangereuses de classe 2.3 est de 100 kg.

Le dépôt à terre de petits contenants des classes 2.1 et 2.2 ayant une masse unitaire inférieure à 1 kilogramme peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et « Fort des Flamands » définis en annexe 6 du terminal des Flamands et est autorisé sur les parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement. Au niveau de chaque emplacement, la masse maximale de matières dangereuses des classes 2.1 et 2.2 est de 20 tonnes au Quai des Flamands. Elle est limitée à une seule remorque au niveau des emplacements des parkings ferries définis en annexe 7.

Les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement doivent être respectées entre les différents emplacements.

Le trafic de véhicules transportant des contenants de la classe 2.3 ou 6.1 (toxiques par inhalation) est limité à 700 conteneurs par an.

Article 223 – STATIONNEMENT, EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DE CLASSE 2

Le stationnement de matières dangereuses de la classe 2 est subordonné à une autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Il ne peut avoir lieu que pour une durée maximale de 72 heures, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utiles.

Les matières dangereuses de classe 2 amenées par voie maritime, ferrée ou routière sont déclarées à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au moins 24 heures avant leur arrivée par les soins du responsable de la manutention, de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double de la déclaration d'expédition ou de transport ou de chargement de matières dangereuses ou polluantes, déjà établie.

À la présentation de ces documents, sont indiqués le mode de transport d'approche (camion, wagon, navire) 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.

Les matières dangereuses de classes 2.1 et 2.2, en petits contenants, embarquant ou débarquant des ferries peuvent être mises en dépôts au terminal trans-manche aux emplacements et aux conditions définies à l'article 21-2-4-1 du présent règlement. Elles sont alors dispensées de demande d'autorisation préalable.

CITERNES :

Le stationnement des citernes de transport de matières dangereuses des classes 2.1 et 2.2 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et « Fort des Flamands » du terminal des Flamands définies en annexe 6 du présent règlement. Ces citernes peuvent embarquer et débarquer des navires rouliers au niveau des postes rouliers ou bien être chargées et déchargées des navires de charge au niveau du quai des Flamands.

Le stationnement, l'embarquement ou le débarquement des citernes de transport de matières dangereuses de classe 2.3 est interdit dans le port de Cherbourg.

De façon à minimiser leur temps de présence entre le navire ou bateau et les zones prévues pour leur stationnement et dépôt à terre, les conteneurs, citernes et colis ne quittent la zone de dépôt que lorsque les conditions sont réunies pour leur permettre d'être immédiatement chargés. Le stationnement des véhicules de transport de matières dangereuses de classe 2 hors des emplacements prévus à cet effet est strictement interdit.

Dans la mesure du possible, les citernes de matières dangereuses de classe 2.1 et 2.2 n'embarquent au niveau des postes rouliers qu'après les matières non dangereuses et les passagers. Elles ne peuvent stationner au niveau des postes rouliers que pendant la durée strictement nécessaire aux opérations d'embarquement. S'il est prévu que plusieurs citernes

de classe 2 embarquent au niveau d'un poste roulier, une citerne ne prend la direction du poste roulier qu'une fois la citerne précédente embarquée.

PETITS CONTENANTS :

Le stationnement de véhicules routiers transportant des petits contenants de matières dangereuses de classe 2.3 ayant une masse unitaire inférieure ou égale à 4,5 kg peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Fort des Flamands » définie en annexe 6, du terminal des Flamands.

La masse maximale de matières dangereuses de classe 2.3 sur cet emplacement est de 100 kg.

Si le véhicule transporte plus 4,5 kg de matière dangereuse de la classe 2.3,en petits contenants, celui-ci ne peut entrer dans l'enceinte portuaire que pour embarquer immédiatement. Il quitte le port dès son débarquement. Les opérations d'embarquement et de débarquement ne peuvent être réalisées que sur des navires rouliers au niveau des postes rouliers.

Le stationnement de véhicules routiers transportant des petits contenants de classe 2.1 et 2.2 ayant une masse unitaire inférieure à 1 kilogramme peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » définis en annexe 6, du terminal des Flamands et est autorisé au niveau des parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement, conformément à l'article 21-2-4-1.

Article 224 – MANUTENTION DE LA CLASSE 2

La manutention des matières dangereuses de la classe 2.3 est interdite dans le port de Cherbourg

La manutention des citernes de matières dangereuses des classes 2.1 et 2.2 n'est autorisée qu'au niveau du quai des Flamands.

Article 225 – Gardiennage

Dépôt à terre :

Tout dépôt à terre de citernes de matières dangereuses de la classe 2 est gardienné.

Tout dépôt à terre de matières dangereuses des classes 2.1 et 2.2 est gardienné à partir d'une masse de 100 kilogrammes.

Tout dépôt à terre de matières dangereuses de classe 2.3 est gardienné à partir d'une masse de 1 kilogramme.

Stationnement :

Tout stationnement de citernes de matières dangereuses de la classe 2 est gardienné.

Tout stationnement de matières dangereuses de classe 2.3 est gardienné à partir d'une masse de 1 kilogramme.

Classe 3 – Liquides inflammables

PRESCRIPTIONS GENERALES

Article 310 – CHAMP D'APPLICATION

« Voir RPM »

Article 311 – PROPRIETES

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN VRAC

Le transport et la manutention des matières dangereuses de classe 3 en vrac sont interdits dans le port de Cherbourg, à l'exception des opérations de soutage par navires. Le déroulement des opérations d'avitaillement est encadré par une procédure établie et tenue à jour par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

« Voir RPM »

Article 313 – GARDIENNAGE

« Voir RPM »

Article 314 – DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

« Voir RPM »

Article 315 – ÉVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN COLIS

En ce qui concerne les matières dangereuses arrivant au port pour être expédiées par navire, l'organisation du port est celle résumée par le synoptique présenté en annexe 3 du présent arrêté.

Article 316 – DÉCLARATION DES MARCHANDISES

Les modalités de déclaration des matières dangereuses de la classe 3 sont celles prévues à l'article 21-1 du RPM complété par l'article 21-1 du présent règlement.

L'admission des matières dangereuses de la classe 3 en citerne est subordonnée à l'accord préalable à l'acheminement prévu à l'article 21-1 du présent règlement.

Article 317 – DÉPÔT A TERRE

Le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 3 est subordonné à une autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Il ne peut avoir que sur les emplacements prévus par le présent règlement et pour une durée maximale de **72 heures**, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utiles.

Lorsqu'il est autorisé, le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 3 respecte en permanence les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement. Le dépôt est séparé d'au moins 100 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (quai, zone de manutention, atelier de montage d'éoliennes, etc.).

Aucun dépôt de matières combustibles, ni autres matières dangereuses n'est autorisé, à moins de 50 m du dépôt.

Le dépôt est clairement indiqué et accompagné de panneaux indicateurs de zones dangereuses et de non-feu.

CITERNES :

Le dépôt à terre de citernes de classe 3 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » définis en annexe 6, du terminal des Flamands.

PETITS CONTENANTS :

Le dépôt à terre de petits contenants de classe 3 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » définis en annexe 6, du terminal des Flamands et est autorisé au niveau des parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement.

Les matières dangereuses de la classe 3 en petits contenants sont regroupées en îlots d'une masse maximale de 25 tonnes pour ce qui concerne les emplacements définis en annexe 6 du terminal des Flamands.

Pour les parkings ferries définis en annexe 7, une seule remorque est admise par emplacement.

Les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement doivent être respectées entre les différents emplacements.

Article 318 – STATIONNEMENT, EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DE CLASSE 3

Les matières dangereuses de classe 3 amenées par voie maritime, ferrée ou routière sont déclarées à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au moins 24 heures avant leur arrivée par les soins du responsable de la manutention, de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double de la déclaration d'expédition ou de transport ou de chargement de matières dangereuses ou polluantes, déjà établie.

À la présentation de ces documents, sont indiqués le mode de transport d'approche (camion, wagon, navire) 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.

Les matières dangereuses de classe 3, en petits contenants, embarquant ou débarquant des ferries peuvent être mises en dépôt au terminal trans-manche aux emplacements et aux conditions définies à l'article 21-2-4-1 du présent règlement. Elles sont alors dispensées de demande d'autorisation préalable.

CITERNES :

Le stationnement de citernes de classe 3 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au niveau des zones « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » définis en annexe 6 du terminal des Flamands. Les opérations d'embarquement et de débarquement peuvent avoir lieu au niveau des postes rouliers ou au niveau du quai des Flamands.

Dans la mesure du possible, les citernes de matières dangereuses de classe 3 n'embarquent au niveau des postes rouliers qu'une fois l'embarquement des matières non dangereuses et des passagers terminé. À leur arrivée elles sont débarquées en premier et avant le commencement des opérations de débarquement des matières non dangereuses et des passagers.

De façon à minimiser leur temps de présence entre le navire ou bateau et les zones prévues pour leur stationnement et dépôt à terre, les citernes de matières dangereuses de classe 3 ne quittent la zone de dépôt que lorsque les conditions sont réunies pour leur permettre d'être immédiatement chargées ou déchargées. Le stationnement hors de la zone de dépôt à terre est interdit.

Elles ne peuvent stationner au niveau des postes rouliers que pendant la durée strictement nécessaire aux opérations d'embarquement. S'il est prévu que plusieurs citernes de matières dangereuses de classe 3 embarquent au niveau d'un poste roulier, une citerne ne prend la direction du poste roulier qu'une fois la citerne précédente embarquée.

PETITS CONTENANTS :

Le stationnement de véhicules routiers transportant des petits contenants de classe 3 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au niveau des zones « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » définis en annexe 6, du terminal des Flamands et est autorisé au niveau des parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement.

Article 319 – MANUTENTION DE LA CLASSE 3

La manutention des matières dangereuses de la classe 3 n'est autorisée qu'au niveau du quai des Flamands.

Article 320 – GARDIENNAGE

Tout dépôt à terre ou tout stationnement de véhicules de transport de matières dangereuses de classe 3 en citerne est gardienné.

Classe 4.1 – Matières solides inflammables

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Article 410 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 411 – DEPOTS A TERRE

« Voir RPM »

Si elles ne peuvent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre, les matières dangereuses de classe 4.1 peuvent être autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au dépôt à terre sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » du terminal des Flamands définis en annexe 6 du présent règlement.

Elles sont déposées **en îlots d'une masse maximale de 200 tonnes**, qui sont bien ventilés et abrités du soleil. La durée de ces dépôts temporaires ne peut excéder 72 heures, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui pourra prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il jugera utile.

Lorsqu'il est autorisé, le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 4.1 respecte en permanence les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement.

Le dépôt est séparé d'au moins 50 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (quai, zone de manutention, atelier de montage d'éoliennes, etc.) et des habitations.

Si des matières auto-réactives sont mises en dépôt à terre, la zone est au préalable convenablement nettoyée et débarrassée de tout corps gras et d'impuretés (telles que des acides), et doit être ventilée et abritée du soleil.

Article 412 – GARDIENNAGE

« Voir RPM »

En cas de dépôt à terre de matières dangereuses de classe 4.1 ou de stationnement de véhicules en contenant, le poste de garde est informé de la présence et de la position de ces marchandises.

L'exploitant précise les modalités de surveillance des conteneurs de classe 4.1 soumis à régulation de température dans une procédure qu'il maintient en permanence à jour et à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Article 413 – MANUTENTION

La manutention des matières dangereuses de la classe 4.1 n'est autorisée qu'au niveau du quai des Flamands.

Article 414 – POINTS DE STATIONNEMENT, D'EMBARQUEMENT ET DE DEBARQUEMENT

Le stationnement des matières dangereuses de classe 4.1 peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » définis en annexe 6 du terminal des Flamands.

Les opérations d'embarquement et de débarquement peuvent avoir lieu au niveau des postes rouliers ou au niveau du quai des Flamands.

Classe 4.2 – Matières sujettes à l'inflammation spontanée

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 420 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 421 – GARDIENNAGE

« Voir RPM »

Article 422 – DEPOTS A TERRE

Les matières dangereuses de classe 4.2 peuvent être autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au dépôt à terre sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » du terminal des Flamands définis en annexe 6 du présent règlement.

Elles sont déposées **en îlots d'une masse maximale de 200 tonnes**. La durée de ces dépôts temporaires ne peut excéder 72 heures, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utiles.

Lorsqu'il est autorisé, le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 4.2 respecte en permanence les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement.

Le dépôt est séparé d'au moins 50 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (quai, zone de manutention, atelier de montage d'éoliennes, etc.) et des habitations.

Classe 4.3 – Matières dangereuses en présence d'humidité

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 430 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 431 – MANUTENTION DES COLIS

« Voir RPM »

Article 432 – DÉPÔTS A TERRE

Les matières dangereuses de classe 4.3 peuvent être autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au dépôt à terre sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands »du terminal des Flamands définis en annexe 6 du présent règlement.

Elles sont déposées **en îlots d'une masse maximale de 200 tonnes**. La durée de ces dépôts temporaires ne peut excéder 72 heures, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utile.

Lorsqu'il est autorisé, le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 4.3 respecte en permanence les distances de ségrégation définies en annexe 4 du présent règlement.

Le dépôt est séparé d'au moins 50 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (quai, zone de manutention, atelier de montage d'éoliennes, etc.).

Classe 5.1 – Matières comburantes

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 510 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 511 – OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

« Voir RPM »

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM

« Voir RPM »

Article 512 – PROPRIÉTÉS

512-1 Risques liés à la décomposition

« Voir RPM »

512-2 Risques d'explosion

« Voir RPM »

Article 513 – TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM

« Voir RPM »

Article 514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

« Voir RPM »

Admission :

La délivrance de l'autorisation d'entrer dans le port par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est conditionnée à la présence des dispositifs de lutte contre les sinistres décrits à l'article 518 du RPM.

La délivrance de cette autorisation peut également être conditionnée au contrôle de la cargaison à bord du navire ou bateau par un expert. Cet expert s'assure de la qualité de la marchandise (en particulier conformité à la norme NF U 42-001 ou au règlement (CE) n° 2003/2003 du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais, qu'il n'y a de fumée dans aucune cale, que la température des différentes cales est normale et que le système de fermeture des panneaux fonctionne bien.

Pour tout mouvement d'un navire ou bateau contenant du nitrate d'ammonium, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut ordonner des précautions spéciales à la charge du navire ou bateau.

Quantités maximales admissibles sur les navires et bateaux

Le tonnage maximal 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.), qui peuvent être admis dans le port de Cherbourg sur un même navire ou bateau est de 640 tonnes.

Mesures particulières pendant le stationnement de navires et bateaux chargés de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium

Les mesures suivantes s'appliquent :

– un moyen de communication permanent est assuré entre le navire ou bateau et la terre pendant la durée de l'escale à la charge du navire ou bateau ;

– il est interdit à tout navire, bateau ou engin de servitude de s'approcher à moins de 25 mètres d'un navire ou bateau chargé de nitrate d'ammonium ou d'engrais aux nitrates d'ammonium en stationnement ;

– en plus de ses moyens de déplacement et apparaux en état de marche et prêts à fonctionner, pour tout navire ou bateau chargé de nitrate d'ammonium ou d'engrais aux nitrates d'ammonium, une remorque de sécurité métallique sera disposée et tournée aux bittes, à l'avant et à l'arrière, l'œil maintenu à environ 1 mètre du niveau de l'eau et un mou d'une longueur suffisante lové sur le pont, de façon qu'un remorqueur puisse les prendre en remorque sans avoir à s'approcher des cales contenant du nitrate d'ammonium ou des engrais aux nitrates d'ammonium.

– Les opérations d'avitaillement du navire en combustibles (huiles, carburant, ...) et de manière générale en produits incompatibles sont interdites pendant les opérations de manutention de cette classe.

Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT

« Voir RPM »

Conditions d'acceptation aux postes rouliers :

Le chargement et le déchargement des navires-transportant du nitrate d'ammonium et/ou des engrais au nitrate d'ammonium est autorisé au quai des Flamands. Il n'est pas autorisé aux postes rouliers.

Le stationnement de véhicules transportant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium est interdit au niveau des parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement.

Article 516 – DÉPÔTS A TERRE

« Voir RPM »

Le dépôt à terre de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium directement en vrac, est interdit dans le port de Cherbourg

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser le dépôt à terre de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium sous la forme de conteneurs chargés de colis y compris les grands récipients pour vrac, ou de big-bags, ainsi que de manière générale sous forme conditionnée, sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » du terminal des Flamands définis en annexe 6 du présent règlement.

Le dépôt à terre est autorisé sous la forme d'îlots d'une masse maximale de 250 tonnes et pour une durée maximale de 72 heures. Si le nitrate d'ammonium ou les engrais au nitrate d'ammonium sont conditionnés en big-bags, l'îlotage est réalisé sur une hauteur maximale de 2 big-bags.

Le dépôt à terre de nitrate d'ammonium ou d'engrais non conformes à la norme NF U 42001 ou au règlement (CE) n° 2003/2003 du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais est interdit en cas de présence au niveau du quai des Flamands de matières dangereuses de classe 1 ou 7 relevant du recueil INF, en dépôt à terre ou en stationnement à bord d'un véhicule, d'un navire ou d'un bateau.

Distances de séparation :

Tout dépôt à terre de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium respecte les distances minimales de séparation définies en annexe 4 du présent règlement vis à vis des autres classes de matières dangereuses.

Le dépôt à terre de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium n'est autorisé en présence (dépôt à terre ou manutention) de matières dangereuses de classe 1 qu'en dehors de l'enveloppe des zones d'effets Z1 et Z2 définies pour les matières de la classe 1 dans les tableaux de l'article 114 du RPL.

Le nitrate d'ammonium (N° ONU 1942) et les engrais de la classe 5.1 qui en contiennent (N° ONU 2067) sont disposés en îlots contenant au maximum 250 tonnes entre lesquels sont aménagés des passages d'une largeur minimale définie conformément au tableau ci-dessous en fonction de la marchandise et de la quantité par îlot.

<table>
<tr><th>Quantité Q contenue dans l'îlot en tonnes</th><th>Espace entre îlots pour les engrais du N° ONU 2067 en mètres</th><th>Espace entre îlots pour le nitrate d'ammonium du N° ONU 1942 en mètres</th></tr>
<tr><td>Q ≤ 50</td><td rowspan="2">10</td><td>10</td></tr>
<tr><td>50 < Q ≤ 100</td><td rowspan="2">15</td></tr>
<tr><td>100 < Q ≤ 250</td><td>15</td></tr>
</table>

Les dépôts à terre correspondant à chacun des numéros ONU susvisés sont clairement distincts et séparés d'une distance minimale correspondant à la plus grande valeur mentionnée dans le tableau ci-dessus pour chaque îlot considéré.

Les quantités maximales de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium autorisées sur les zones prévues en annexe 6 du présent règlement pour le stationnement ou le dépôt à terre est :

- Quai des Flamands : 250 tonnes
- Fort des Flamands : 250 tonnes

Tout dépôt à terre est situé à une distance minimale de 400 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (quai, zone de manutention, ateliers d'assemblage des éoliennes et hydroliennes, etc.) et des habitations.

Tout dépôt est situé à une distance minimale de 50 mètres de toute matière combustible ou susceptibles d'entraîner une contamination (huiles, poussières, etc.).

La zone de dépôt est propre et ne comporte aucunes matières incompatibles avec les engrais telles que les explosifs, les matières combustibles, les matières chlorées, les chlorates, les nitrites, les corps à réaction basique. Le dépôt à terre de colis contenant des nitrates d'ammonium et/ou des engrais au nitrate d'ammonium est interdit sur des palettes en bois.
La topographie du terrain est telle qu'aucun stockage situé à proximité ne puisse, en cas de perte de confinement (fuites de liquides, émissions de poussières, etc.) entraîner la contamination du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium.

La zone de dépôt à terre est délimitée par une barrière. Des panneaux indiquant clairement l'interdiction de fumer et d'apporter des points chauds à proximité sont disposés à proximité et en permanence visible.

Prévention des risques liés au dépôt à terre :

La localisation des stockages ainsi que la nature et la quantité des produits stockés sont

tenues à jour et facilement identifiables, par voie d'affichage, pour les services d'incendie et de secours dès leur arrivée sur le site en cas d'accident. Les noms commerciaux des produits sont accompagnés, s'il y a lieu, des noms usuels des produits afin d'être facilement compréhensibles par les services d'incendie et de secours.

L'installation est accessible pour permettre l'intervention des services d'incendie et de secours.

Afin de limiter la quantité d'engrais en décomposition, en cas d'incendie à proximité ou en cas d'engrais susceptibles de produire une décomposition auto entretenue, des engins de manutention appropriés sont disponibles afin de pouvoir fragmenter un îlot.

Article 517 – GARDIENNAGE

Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent du nitrate d'ammonium – autrement que liquide en solution chaude concentrée – ou des engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 ou 9 – autrement que liquide en solution chaude concentrée-est obligatoire lorsque la masse de ces produits dépasse 200 tonnes.

Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium non conformes à la norme NF U 42001 ou au règlement (CE) n° 2019/1009 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 relatif aux engrais est obligatoire lorsque la masse de ces produits dépasse 10 tonnes.

Le gardiennage prendra la forme d'un gardiennage rapproché qui ne pourra être fait à distance.

Article 518 – DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DE RECHARGEMENT DE NAVIRES

« Voir RPM »

Article 519 – CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES NAVIRES

L'exploitant des postes et zones portuaires accueillant du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium est tenu de maintenir en permanence, et à proximité, la disponibilité en eau imposée par l'article 518 du RPM.

L'exploitant est tenu de justifier la disponibilité des moyens fixes et mobiles.

Une commission composée d'un représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, de l'exploitant, du service départemental d'incendie et de secours, de chacune des communes de Cherbourg et de Tourlaville est chargée du contrôle du respect des prescriptions de l'article 519 du RPM.

À la demande de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de tout autre membre de la commission susmentionnée, la démonstration du caractère opérationnel des équipements de lutte contre les incendies est fournie. Cette démonstration comprend la preuve d'un débit en eau à une pression suffisante et pendant une durée suffisante ainsi que tous les renseignements utiles que la commission ou l'un de ses représentants juge utiles.

Des essais annuels sont réalisés et leurs résultats consignés dans un registre ouvert à cet effet. Les anomalies constatées sont communiquées aux membres de la commission qui prend toutes les mesures nécessaires.

Classe 5.2 – Peroxydes organiques

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 520 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 521 – DÉPÔTS A TERRE

« Voir RPM »

Le stationnement et le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 5.2 peuvent être autorisés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et « Fort des Flamands » du terminal des Flamands définis en annexe 6 du présent règlement et à condition de respecter les distances minimales de séparation définies en annexe 4 du présent règlement et les prescriptions suivantes :

- Respect en permanence d'une distance minimale de 205 m avec les classes 1, 7, le nitrate d'ammonium et les engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9 ;
- Mise en îlots d'une masse maximale de 5 tonnes séparés de 30 mètres au minimum ;
- La zone est convenablement nettoyée, débarrassée de tout corps gras et d'impuretés (telles que des acides), ventilée et abritée du soleil ;
- Respect d'une distance d'au moins 40 mètres de tout conteneur contenant plus de 20 tonnes de liquides ou de solides inflammables ;
- Respect d'une distance minimale de 100 mètres avec la limite portuaire et toutes zones d'activités humaines (assemblage d'éoliennes, usines, etc.).

Le stationnement, l'embarquement et le débarquement des peroxydes organiques nécessitant une régulation de température ou de type B sont soumis à l'accord de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. L'exploitant établit des consignes et les transmet à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le stationnement de véhicules transportant des matières dangereuses de la classe 5.2 est interdit au niveau des parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement.

Article 522 – GARDIENNAGE

« Voir RPM »

Article 523 – OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

« Voir RPM »

Classe 6.1 – Matières toxiques

DISPOSITIONS GENERALES

Article 610 – PROPRIETES

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 611 – DÉPÔTS A TERRE

Le dépôt à terre des citernes et des colis en groupe d'emballage I est interdit.

Le dépôt à terre des citernes et des colis en groupe d'emballage II et III peut être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les emplacements « Quai des Flamands » et Fort des Flamands » du terminal des Flamands, définis en annexe 6 du présent règlement sous réserve du respect des distances minimales de séparation définies en annexe 4 du présent règlement et sous respect des prescriptions suivantes :

– Dépôt à terre à plus de 100 mètres de toute zone où il y a des opérations humaines en cours (zone d'assemblage d'éolienne, zone de manutention, …) ;
– Respect d'une distance d'au moins 25 mètres de toutes matières inflammables ou combustibles ;
– Les matières dangereuses de classe 6.1 sont regroupées en îlots d'une masse maximale de 10 tonnes (hors matières toxiques par inhalation)

- Seuls les petits contenants d'une masse maximale de matières de la classe 6.1 toxiques par inhalation inférieure ou égale à 4,5 kg sont admis sur le port de Cherbourg et uniquement sur l'emplacement « Fort des Flamands » du terminal des Flamands. Les citernes des matières de cette classe sont notamment interdites au stationnement et à la mise en dépôt. La masse maximale de matières de la classe 6.1 toxiques par inhalation par îlot est de 100 kg.

Le trafic de véhicules transportant des contenants de la classe 2.3 ou 6.1 (toxiques par inhalation) est limité à 700 conteneurs par an.

–

612 – MANUTENTION

L'exploitant minimise les opérations de manutention des conteneurs de matières dangereuses de la classe 6.1 et veille à ne pas réaliser ces opérations à proximité immédiate des îlots.

613 - GARDIENNAGE

Le gardiennage des matières dangereuses de classe 6.1 est obligatoire. Il est réalisé par du personnel formé aux risques associés aux matières dangereuses gardiennées et munis d'équipements de protection appropriés (masques, lunettes, gants, etc.).

Classe 6.2 – Matières infectieuses

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 620 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 621 – DÉPÔTS A TERRE – STOCKAGE

« Voir RPM »

Le dépôt à terre des matières dangereuses de classe 6.2 relevant des n° UN 2814, 2900, 3291 et 3373 est soumis à l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au vu de l'accord préalable de l'Agence Régionale de Santé (ARS). L'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l 'ARS fixent les modalités pratiques et les prescriptions relatives à ce dépôt.

Les distances minimales de séparation entre un colis de matières dangereuses de classe 6.2 et d'autres matières dangereuses sont celles définies en annexe 4 du présent règlement.

Le stationnement de véhicules transportant des matières dangereuses de la classe 6.2 est interdit au niveau des parkings ferries définis en annexe 7 du présent règlement.

Article 622 – OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

« Voir RPM »

Les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de matières dangereuses de classe 6.2 sont soumises à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui désigne les emplacements au niveau desquels elles peuvent être réalisées.

Classe 7 – Matières radioactives

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 710 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

Article 711 – RÉGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

L'admission de matières dangereuses de la classe 7 est soumise à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Seuls les conditionnements de type «château» ou présentant des garanties de sécurité équivalentes sont admis,

Matières radioactives relevant du recueil INF :

Présence simultanée de matières dangereuses des classes 1 et 7 :

La présence d'un navire chargé de matières dangereuses de la classe 1 au quai des Flamands ou de matières dangereuses de classe 1 sur le terre-plein des Flamands est interdite durant l'escale d'un navire chargé de matières dangereuses de classe 7 relevant du recueil INF.

a) Généralité :

Pour les matières radioactives relevant du recueil INF, l'admission fait l'objet, en fonction de son numéro ONU, de sa provenance ou de sa destination, de consignes particulières précisant les conditions de son passage portuaire, établies en concertation avec les services de l'État concernés, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, les représentants du transporteur autorisé et le manutentionnaire ainsi que le représentant de l'armement ou de l'agent consignataire concerné.

Les consignes incluent tout ou partie des mesures des paragraphes suivants.

b) Poste à quai :

Les navires transportant des matières radioactives relevant du recueil INF sont placés au quai des Flamands après autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Ces navires ne sont mis à quai que si l'outillage nécessaire à la manutention est disponible et si celle-ci peut être immédiatement entreprise.

Le quai des Flamands ne peut accueillir aucune opération de manutention de matières dangereuses tant que le navire transportant des matières radioactives relevant du recueil INF est à quai. Ces opérations ne peuvent reprendre qu'après autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

c) Opération de manutention :

Toute opération de levage au quai des Flamands est incompatible avec un mouvement de navire dans la darse des Mielles, limitée au nord par la jetée des Flamands et la ligne reliant l'extrémité de celle-ci à l'extrémité du poste 4.

Pendant toute la durée de manutention, le navire est en liaison avec la capitainerie qui autorise ou suspend cette manutention en fonction du trafic maritime.

d) Stationnement des navires :

Si le navire est tenu de rester au port en dehors des opérations de manutention, un autre poste peut lui être attribué dans une zone close du port.

Le capitaine du navire maintient à bord le personnel et le matériel afin d'assurer la sécurité. Les consignes portuaires lui sont notifiées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

e) Délimitation physique du plan d'eau :

Une délimitation physique du plan d'eau de 200 mètres de long et 100 mètres de large est installée au plus tôt après l'accostage du navire et est maintenue jusqu'à l'appareillage.

f) Remorqueur :

A l'arrivée et au départ d'un navire chargé de matières dangereuses de la classe 7 relevant du recueil INF, le remorqueur dédié à la sécurité portuaire est en « alerte » (stand-by), afin de garantir une intervention immédiate à l'accostage et à l'appareillage, en cas de besoin.

711-1 Dispositions relatives à la protection et au contrôle des matières nucléaires :

« Voir RPM »

711-2 Dispositions relatives à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants :

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 712 – DEPOT A TERRE

« Voir RPM »

Le dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 7 peut être autorisé par l'autorité

investie du pouvoir de police portuaire au niveau du terminal des Flamands.
Les matières radioactives relevant du recueil INF sont évacuées immédiatement sans stationnement ni dépôt à terre.

En cas de force majeure, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser leur stationnement ou leur dépôt à terre pour une durée la plus courte possible. Ce stationnement s'effectue dans une enceinte fermée au niveau du terminal des Flamands. Les matières dangereuses concernées sont gardiennées dans le respect des prescriptions de l'article 713 du RPM complété par l'article 713 du présent règlement.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer toutes les modalités pratiques et les prescriptions complémentaires qu'elle juge utiles.

712-1 Séparation des autres marchandises et des lieux occupés par des personnes

« Voir RPM »

712-2 Limitation de la quantité de matières radioactives entreposées

« Voir RPM »

Les distances de séparation entre les îlots de classe 7 et entre ces îlots et les autres matières dangereuses ou non sont fixées par l'article 712 du RPM ainsi que par les distances de séparation définies en annexe 4 du présent règlement.

Article 713 – GARDIENNAGE

« Voir RPM »

Article 714 – PRÉCAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS

714-1 Quais et terre-pleins

« Voir RPM »

Le premier contrôle d'absence de contamination radioactive est effectué au plus tard 24 heures après le départ de la marchandise et, si besoin, renouvelé toutes les 24 heures.

Une copie du compte rendu du contrôle mentionné à l'article 714-1 du RPM est fournie à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

714-2 Décontamination

« Voir RPM »

Article 715 – MANUTENTION DES COLIS

« Voir RPM »

Article 716 – DOCUMENTS DE TRANSPORT

En plus des documents de transport fournis avec la déclaration, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut demander tous les documents relatifs aux matières transportées et à l'organisation de leur transport qu'elle juge utile.

Classe 8 – Matières corrosives

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 810 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

Article 811 – DÉPÔT A TERRE

Le dépôt à terre des matières dangereuses de la classe 8 est autorisé sur le terminal des Flamands sur les emplacements « Quai des Flamands » et « Fort des Flamands » définis en annexe 6 du présent règlement. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser leur dépôt à terre sur d'autres emplacements et prescrire toutes les mesures complémentaires qu'elle juge utile.

Ces matières dangereuses sont déposées en îlots de masse maximale 100 tonnes. La durée de ces dépôts ne peut excéder 72 heures, sauf dérogation accordée par le commandant du port ou son représentant qui peut prescrire toutes les mesures complémentaires qu'il juge utile.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de matières dangereuses de la classe 8 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de matières dangereuses sont définies en annexe 4 du présent règlement.

Classe 9 – Matières et objets dangereux divers

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 910 – PROPRIÉTÉS

« Voir RPM »

MESURES APPLICABLES

Article 911 – DÉPÔTS A TERRE

« Voir RPM »

Le dépôt à terre des matières dangereuses et des objets dangereux de classe 9 au niveau du terminal des Flamands est autorisé sans restriction supplémentaire pour les conteneurs chargés de colis, y compris pour les grands récipients pour vrac.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut prescrire les mesures de sécurité qu'elle juge nécessaires en fonction de risques particuliers – polluants, dégagement de dioxines par incendie, poussière fine, etc. – que peuvent présenter les matières dangereuses de classe 9. Les matières dangereuses concernées font l'objet de consignes particulières qui fixent les modalités pratiques de dépôt.

Article 912 – ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM

« Voir RPM »

Article 913 – AUTRES MATIÈRES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9

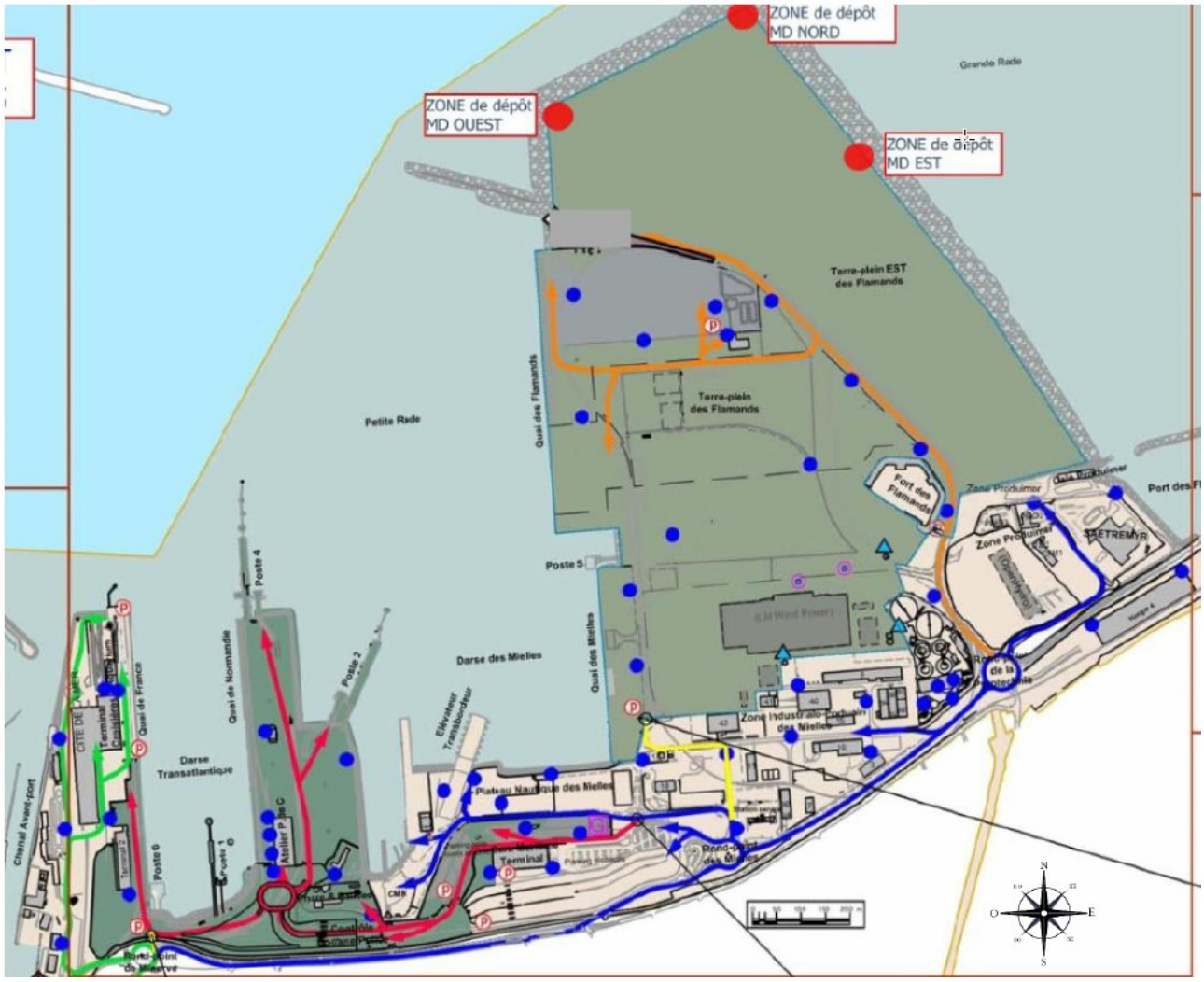
« Voir RPM »

Article 914 – GARDIENNAGE

Excepté pour les engrais contenant du nitrate d'ammonium, pour lesquels, conformément à l'article 912 du RPM, les modalités d'organisation du gardiennage sont les mêmes que pour le nitrate d'ammonium et les engrais contenant du nitrate d'ammonium de classe 5.1, le gardiennage n'est pas obligatoire pour les matières dangereuses de classe 9, quelle que soit leur quantité, sauf prescription de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

version du 27/10/2026

ANNEXE 1 :
PLAN GÉNÉRAL DU PORT DE CHERBOURG


ZONE de dépôt
MD NORD
ZONE de dépôt
MD OUEST
ZONE de dépôt
MD EST
Grande Rade
Terre-plein EST
des Flamands
Terre-plein
des Flamands
Petite Rade
Quai des Flamands
Fort des Flamands
Zone Produimer
Port des F
ETREMYR
Poste 5
Poste 4
Poste 2
Darse des Mielles
Quai des Mielles
Quai de Normandie
Quai de France
Darse
Transatlantique
Chenal Avant-port
Poste 6
Terminal
Plateau Nautique des Mielles
Zone Industrialo-Portuaire
des Mielles
Rond-point
des Mielles
Atelier Poste C
CMB
N
O
E
S

ANNEXE 2 :
CLASSEMENT AU TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Classes



9	Matières et objets dangereux divers	
	Matières ou objets qui présentent durant le transport un danger non couvert par les autres classes.	
	Ex : Engrais au nitrate d'ammonium sujets à une décomposition autonome	Epreuve ONU S1 : épreuve de décomposition en auge visant à déterminer la tendance à la décomposition autonome exothermique d'engrais contenant des nitrates
	Ex : Piles et batteries au lithium	Epreuve 1 : Simulation d'altitude Epreuve 2 : Epreuve thermique Epreuve 3 : Vibrations Epreuve 4 : Choc Epreuve 5 : Court-circuit externe Epreuve 6 : Impact Epreuve 7 : Surcharge Epreuve 8 : Décharge forcée

1	Matières et objets explosibles	
	1.1	Matières et objets présentant un risque d'explosion en masse.
	1.2	Matières et objets comportant un risque de projection sans risque d'explosion en masse.
	1.3	Matières et objets présentant un risque d'incendie avec un risque léger de souffle ou de projection, ou des deux, sans risque d'explosion en masse.
	1.4	Matières et objets ne présentant pas de risques notables.
	1.5	Matières très peu sensibles présentant un risque d'explosion en masse.
	1.6	Objets extrêmement peu sensibles, ne présentant pas de risque d'explosion en masse.

8	Matières corrosives
	• Expérimentation animale conformément à la directive 404 de l'OCDE pour définir les dommages cutanés (groupes d'emballage I, II et III) • Epreuves de corrosion sur des surfaces en acier ou en aluminium décrites dans la norme ASTM G31-72

2	Gaz	
	2.1	Gaz inflammables.
	2.2	Gaz ininflammables, non toxiques.
	2.3	Gaz toxiques.

7	Matières radioactives

3	Liquides inflammables
	• Matières liquides inflammables : classement par groupe en fonction de l'inflammabilité

Groupe d'emballage	Point d'éclair (PE)	Point d'ébullition
I	-	≤ 35 °C
II	PE < 23 °C	> 35 °C
III	23°C ≤ PE ≤ 60,5 °C	> 35 °C

• Matières liquides explosives désensibilisées

6.1	Matières toxiques
	Critères de classement par groupe pour l'exposition par ingestion, par absorption cutanée et par inhalation de poussières et de brouillards

Groupe d'emballage	Toxicité à l'ingestion DL_{50} (mg/kg)	Toxicité à l'absorption cutanée DL_{50} (mg/kg)	Toxicité à l'inhalation de poussières et de brouillard CL_{50} (mg/kg)
I	≤ 5	≤ 40	≤ 0,5
II	> 5-50	> 40-200	> 0,5-2
III	Solides > 50-200 Liquides: > 50-500	> 200-1000	> 2-10

6.2	Matières infectieuses

5.1	Matières comburantes solides	Epreuve ONU O1 : déterminer si la matière a le pouvoir d'accroître la vitesse ou l'intensité de combustion d'une matière combustible.
	Matières comburantes liquides	Epreuve ONU O2 : déterminer si la matière a le pouvoir d'accroître la vitesse de combustion, ou de causer l'inflammation spontanée d'une matière combustible.
5.2	Peroxydes organiques	Type générique A à G à définir en fonction des résultats d'épreuves.

4.1	Matières solides facilement inflammables	Epreuve ONU N1 : déterminer l'aptitude d'une matière à propager la combustion.
	Matières autoréactives	Type générique A à G à définir en fonction des résultats d'épreuves.
	Matières explosives flegmatisées	Matières qui : • ont été acceptées provisoirement dans la classe 1 (résultat positif aux épreuves des séries 1 et 2 et négatif à l'épreuve 6(c)). • ne sont pas des matières autoréactives de la classe 4.1, • ne sont pas des matières des classes 5.1 et 5.2.
4.2	Matières pyrophoriques solides	Epreuve ONU N2 : déterminer l'aptitude d'une matière solide à s'enflammer au contact de l'air.
	Matières pyrophoriques liquides	Epreuve ONU N3 : déterminer l'aptitude d'un liquide à s'enflammer au contact de l'air.
	Matières autoéchauffantes	Epreuve ONU N4 : déterminer l'aptitude d'une matière solide à s'autoéchauffer par oxydation rapide en l'exposant à l'air à des températures de 100°C, 120°C ou 140°C.
4.3	Matières qui, au contact de l'eau émettent des gaz inflammables	Epreuve ONU N5 : éprouver l'aptitude d'une matière à dégager des gaz inflammables au contact de l'eau, en mettant la matière en contact avec l'eau dans diverses conditions.

Mode de Transport	Règlementation
ROUTE	**ADR** : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par Route (ADR), Directive 94/55/CE modifiée. Arrêté ADR du 5 décembre 2002.
RAIL	**RID** : Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses, (RID), Directive 96/49/CE modifiée. Arrêté RID du 5 décembre 2002.
FLUVIAL	**ADNR** : Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin. Arrêté ADNR du 5 décembre 2002.
AIR	**OACI** : Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, publiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
MER	**IMDG** : Code maritime international du transport des marchandises dangereuses, publié par l'Organisation Maritime Internationale.

ANNEXE 3

SYNOPTIQUE D'EXPÉDITION DES MATIÈRES DANGEREUSES

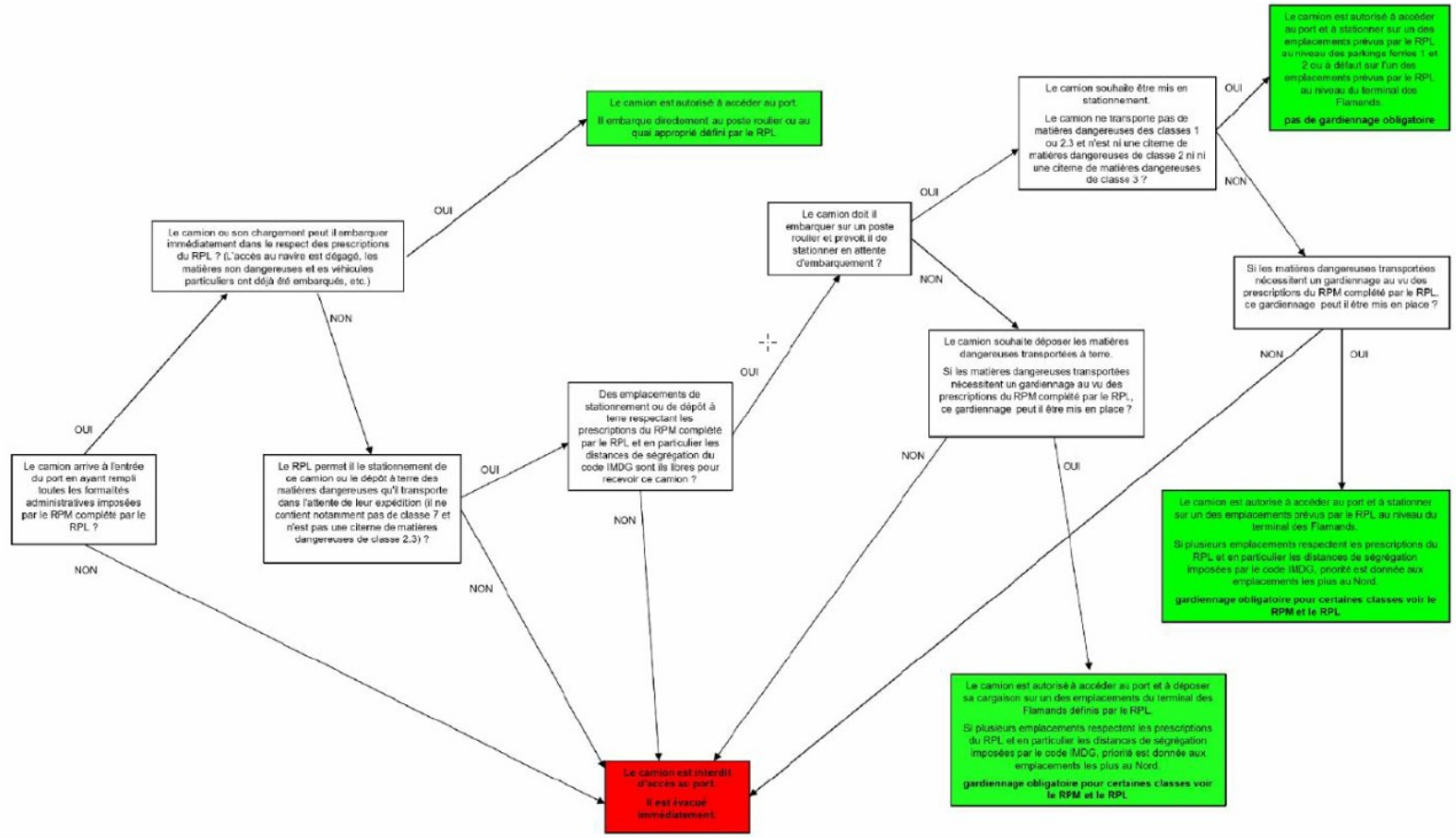


Figure 5 : Synoptique d'expédition des marchandises dangereuses

ANNEXE 4 :
RÈGLES DE SÉGRÉGATION DES MATIÈRES DANGEREUSES

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. Ces distances doivent être respectées en permanence.

Si, au niveau d'un terminal, il n'est pas possible de respecter ces distances tout en restant à l'intérieur de la zone de dépôt à terre définie, le dépôt à terre ne devra pas être réalisé.

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 suivantes :

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		

Les codes du tableau ci-dessus renseignent l'utilisation du tableau suivant :

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
1.4		X	X	B	C	B	B	B	C	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	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	0	C	B	A	0
4.2		D	B	B	C	B	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0
4.3		D	B	A	B	A	B	A	B	B	A	B	B	B	0	B	B	A	0
5.1		D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B(4)	B	A	C	A	B	0
5.2		D	B	B	C	B	B	B	C	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	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 conteneur standard Équivalent Vingt Pieds (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 le nitrate d'ammonium, les engrais à base de nitrate d'ammonium et les matières dangereuses de classe 1, prendre les distances d'isolement définies au chapitre II du présent règlement.

ANNEXE 5
non communicable
ZONES STATIONNEMENT et DE MISE EN DÉPÔT DES MATIÈRES DANGEREUSES DE CLASSE 1


Zone Nord
Zone Ouest
Zone Est

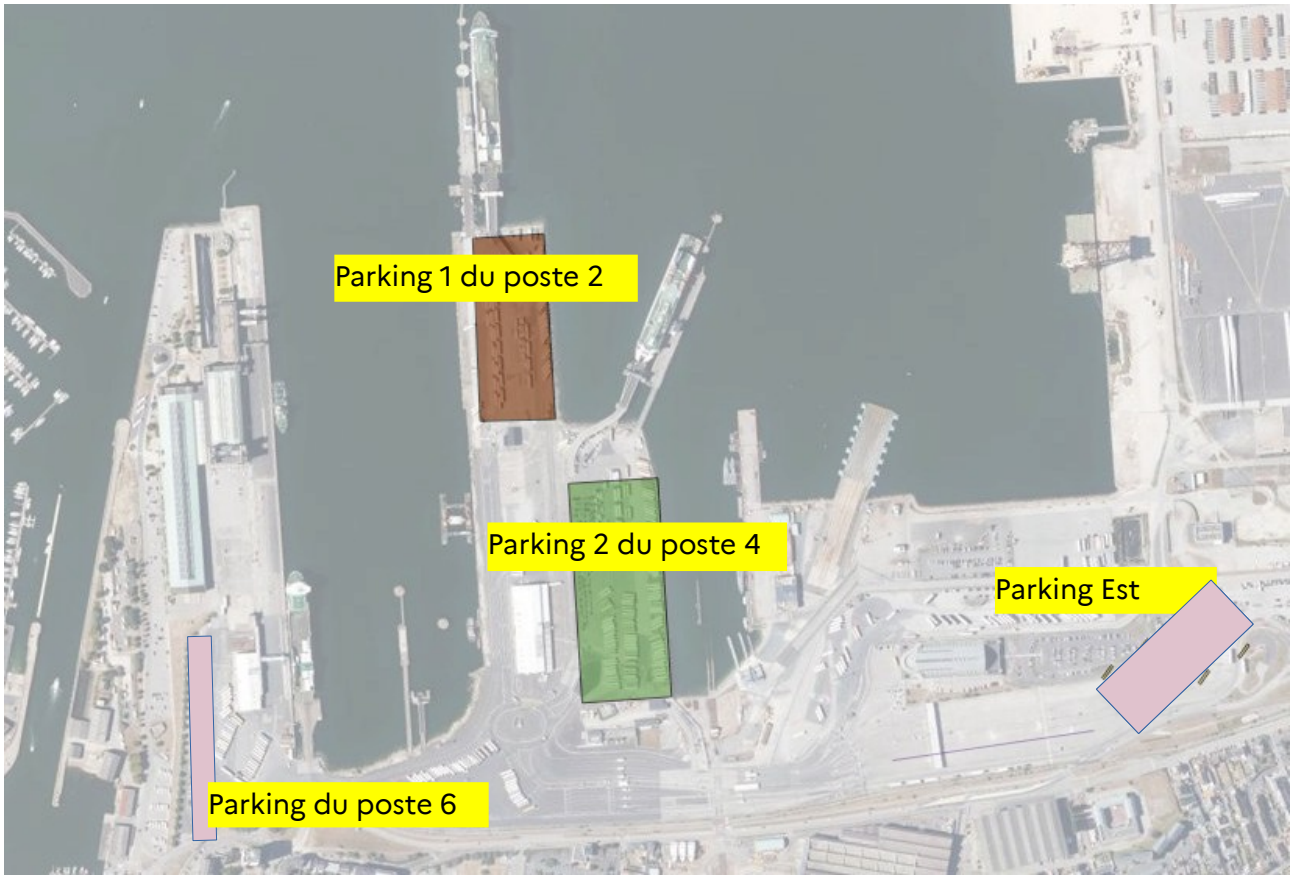
ANNEXE 6
non communicable :
EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT ET DE MISE EN DÉPÔT des MATIÈRES DANGEREUSES (hors classe 1)

QUAI des FLAMANDS et FORT des FLAMANDS

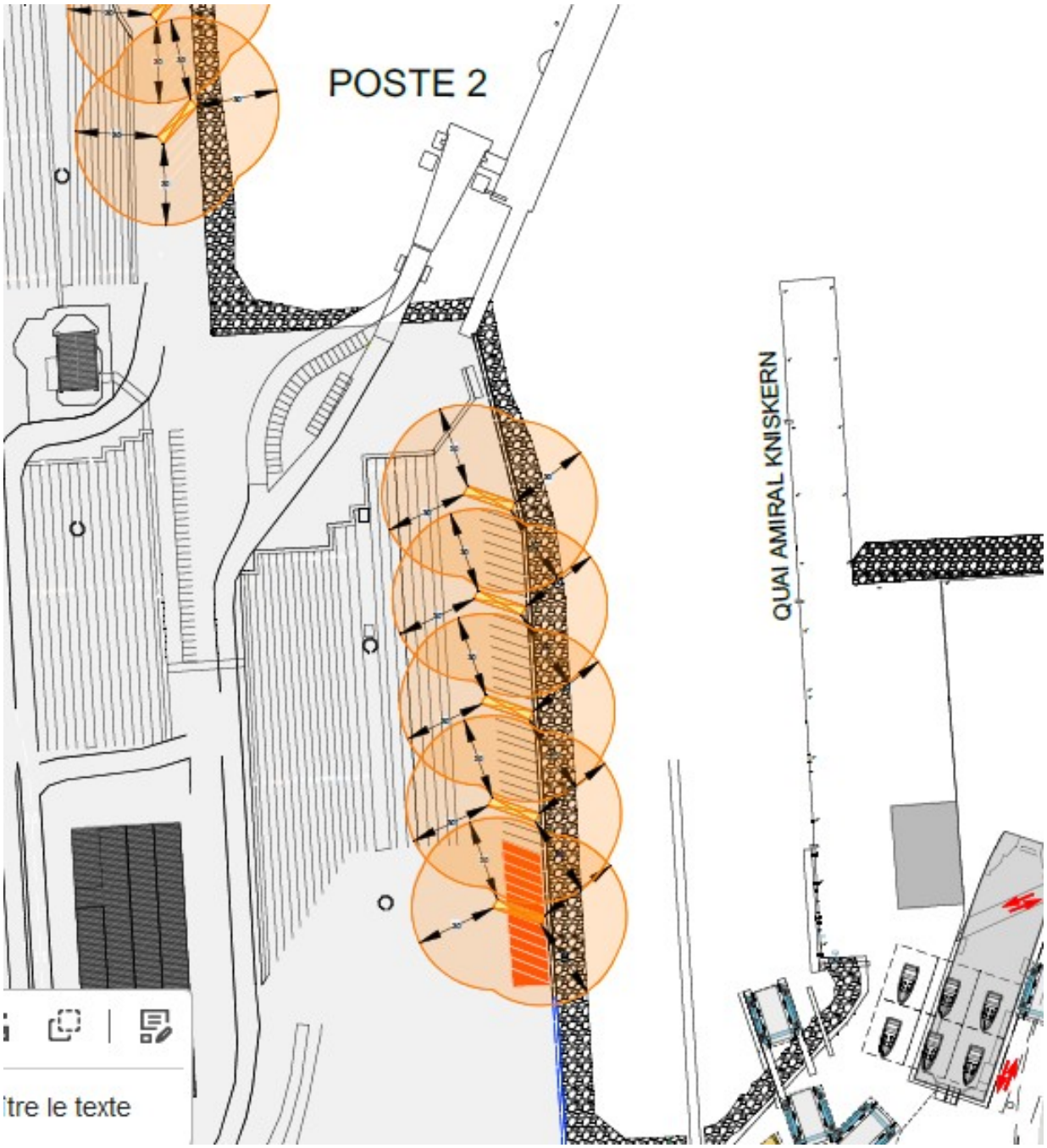

100m
100m
Zone " Quai des Flamands"
Zones de dépôt MD autres que Cl.1
100m
100m
Zone "Fort des Flamands" (anciennement zone TOYOTA)

ANNEXE 7
non communicable
ZONES DE STATIONNEMENT DANS LE TERMINAL TRANS MANCHE
Parking n° 1 du poste 2 ; parking n° 2 du poste 4 parking du poste 6 et parking Est.

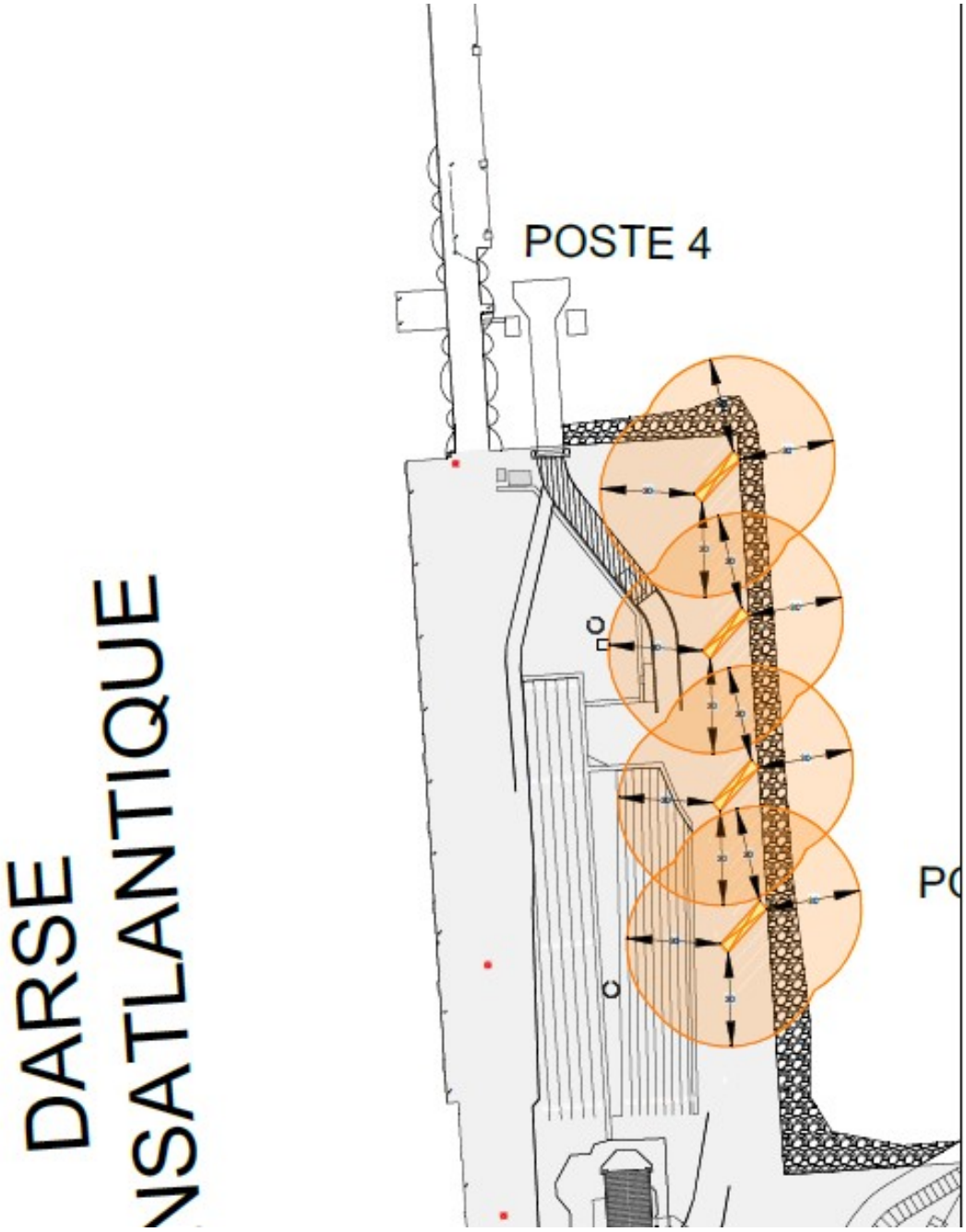
Annexe 7a – Vue d'ensemble
non communicable



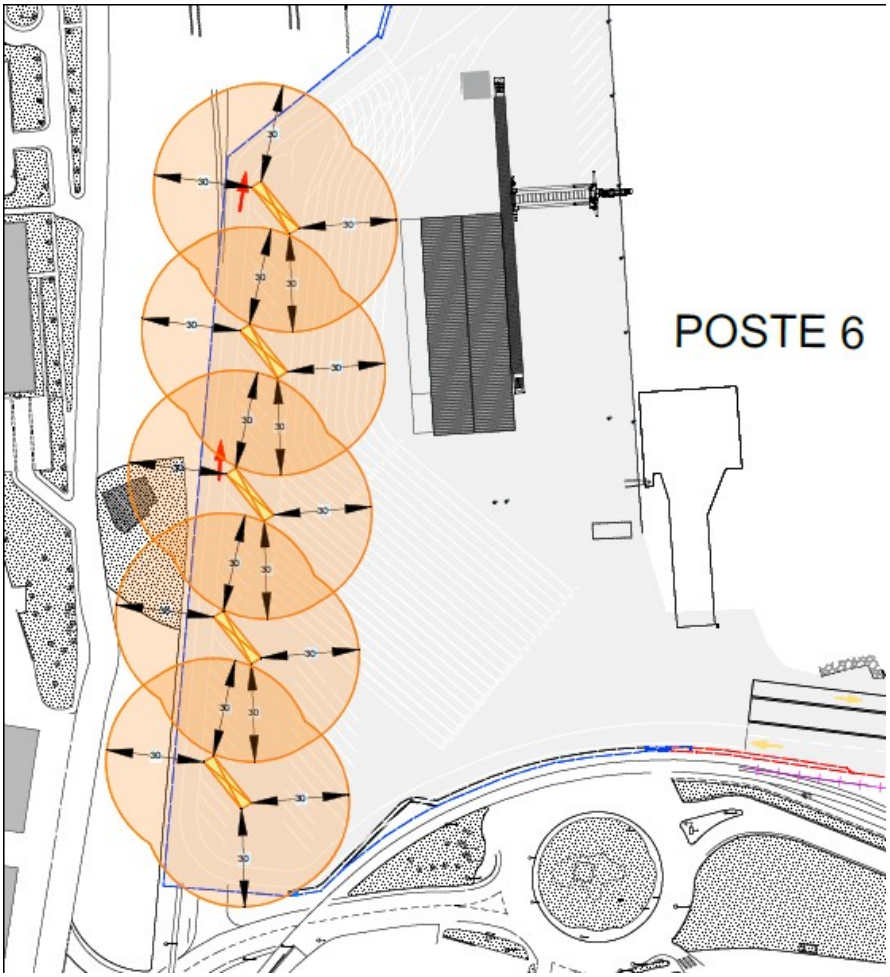
Annexe 7b-Parking n°1 du poste 2
5 emplacements de remorques
non communicable



Annexe 7c- Parking n°2 du poste 4
4 emplacements de remorques
non communicable



Annexe 7d – Parking du poste 6
6 emplacements de remorques
non communicable



Annexe 7e – Parking Est
6 emplacements de remorques
non communicable

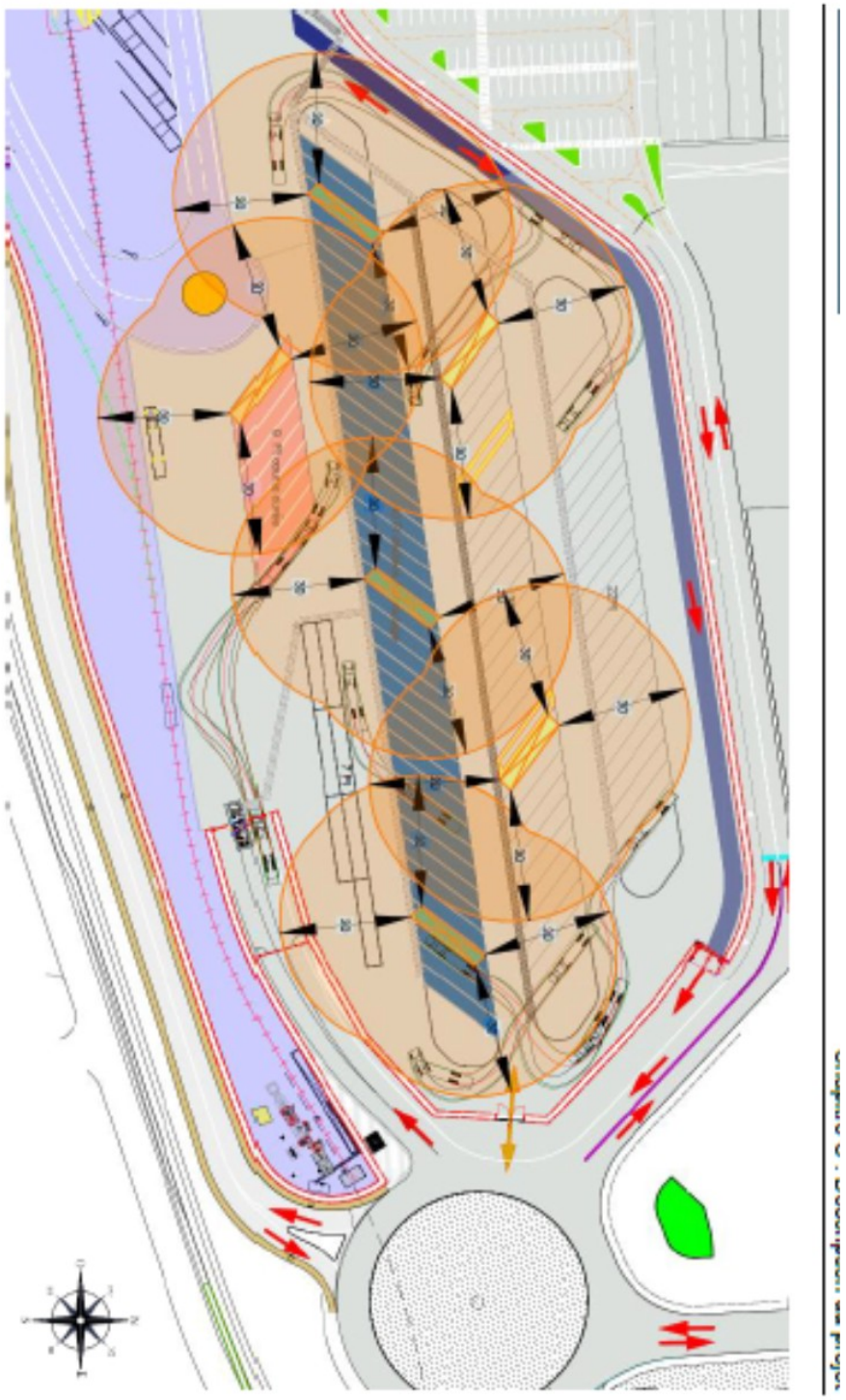


Figure 15 : Localisation des emplacements marchandises dangereuses au nouveau parking Est

Annexe 8 – Plateforme de ferroutage
6 emplacements de remorques (non représentés)
non communicable



Annexe 9
Zones d’approvisionnement des engins de manutention


Approvisionnement des véhicules
et engins de manutention