
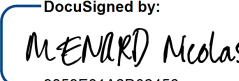








# Règlement d'Exploitation

## du Grand Port Maritime de La Rochelle

	<b>REGLEMENT D'EXPLOITATION</b>		Réf: <b>DREF001</b> <b>Page 2/53</b>
<div>Rédacteurs : 09 janvier 2026 <div>DocuSigned by:  9859E81A2D02456... 09 janvier 2026 <div>Signed by:  BE247DD6C2FA41D... 09 janvier 2026 <div>Signé par :  9E9131D22AE245F...</div></div></div></div>	<div>Vérificateur : 09 janvier 2026 <div>Signé par :  DE22536D58AA414...</div></div>	<div>Approbateur : 16 janvier 2026 <div>DocuSigned by:  66A97B01BC7E4B4...</div></div>	

## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b>	<b>3</b>
<b>PREALABLES</b>	<b>6</b>
NOTA	6
VISAS	6
<b>PARTIE I – MOUVEMENTS DES NAVIRES</b>	<b>7</b>
I.1 OBJET	7
I.2 EXPLOITATION DES TERMINAUX	7
I.3 DEMANDE DE PLACE A QUAI (DPQ)	7
I.4 DEMANDE DE SORTIE (DS)	8
I.5 DEMANDE DE DEHALAGE (DH)	8
I.6 MOUVEMENTS DE NAVIRES	9
I.6.1 Définitions.....	9
I.6.2 Généralités.....	10
I.6.3 Cas des navires limités par leur tirant d'eau .....	10
I.7 AFFECTATION DES POSTES A QUAI DES TERMINAUX NON CONVENTIONNES	10
I.7.1 Règle générale .....	10
I.7.2 Utilisation des rampes RORO1 et RORO2.....	11
I.8 AFFECTATION DES POSTES A QUAI SUR LES TERMINAUX CONVENTIONNES	11
I.8.1 Cas général .....	11
I.8.2 Ordre d'affectation des postes à quai entre les différents terminaux .....	11
I.8.2.1 Accord d'échange de poste entre deux opérateurs de terminaux .....	11
I.8.2.2 Paquebots .....	11
I.8.3 Règles de stationnement .....	12
I.8.4 Déhalage.....	12
I.9 OPERATIONS SPECIFIQUES	12
I.9.1 Pose et dépose des coupées de terre .....	12
I.9.2 Dépôt des marchandises et nettoyage des quais et terre-pleins.....	13
I.9.3 Avitaillments.....	13
I.9.4 Travaux à chaud.....	13
I.10 SUSPENSION DES OPERATIONS	14
I.11 CONDITIONS NORMALES D'EXPLOITATION DU BASSIN A FLOT ET DU PRCN	14
I.11.1 Dispositions générales.....	14
I.11.2 Ecluse du Bassin à Flot.....	14
I.11.2.1 Portes ouvertes .....	14
I.11.2.2 Sassements .....	15
I.11.2.3 Ouverture de l'écluse à la circulation maritime .....	15
I.11.3 Bassin à Flot.....	15
I.11.3.1 Règles des mouvements au Bassin à Flot .....	15
I.11.3.2 Réparation et armement à flot .....	16
I.11.3.3 Quai Camaret .....	16
I.11.3.4 Epi Central .....	16
I-12 MISE EN SECURITE DES NAVIRES DE PECHE DU PORT DE CHEF DE BAIE AU BASSIN A FLOT	16
I.13 APPONTEMENT PETROLIER	17
I.13.1 Conditions de sécurité des navires citernes aux appontements pétroliers .....	17
I.13.2 Restrictions d'accostage.....	17
I.13.3 Cohabitation d'accostage des navires pétroliers chargés d'essence non inertes à l'Appontement Pétrolier et des paquebots au Môle d'Escale .....	17
I.13.4 Conditions de déconnexion des bras.....	17
I.13.5 Conditions exceptionnelles .....	18
I.13.6 Remorqueurs de sécurité.....	18

I.14 QUAI LOMBARD . . . . .	18
<i>I.14.1 Restrictions d'accostage</i> .....	18
I.15 MOLE D'ESCALE . . . . .	19
<i>I.15.1 Restrictions d'accostage</i> .....	19
I.16 TERMINAUX DE L'ANSE SAINT-MARC ET CHEF DE BAIE . . . . .	19
<i>I.16.1 Conditions d'accostage</i> .....	19
I.17 QUAI ALCYONE . . . . .	19
<i>I.17.1 Conditions d'accostage</i> .....	19
I.18 PORT DE SERVICE ET PONTON DU 519 <sup>EME</sup> . . . . .	20
<i>I.18.1 Port de service</i> .....	20
<i>I.18.2 Ponton du 519ème</i> .....	20
I.19 REMORQUAGE . . . . .	20
I.20 REPARTITION DES MOYENS D'ASSISTANCE A LA MANŒUVRE DANS LES CONDITIONS NORMALES D'EXPLOITATION . . . . .	20
I.21 ATTEINTE AU DOMAINE PUBLIC . . . . .	21
I.22 DECHETS DES NAVIRES . . . . .	21
<i>I.22.1 Point MARPOL</i> .....	21
<i>I.22.2 Intervention des prestataires déchets</i> .....	21
<i>I.22.3 Eaux de lavage des cales des navires transportant du vrac sec</i> .....	21
<i>I.22.4 Eaux grises et eaux usées</i> .....	21
<i>I.22.5 Déchets générés par les systèmes de réduction des émissions</i> .....	21
<i>I.22.5 Déchets générés par les navires en escale technique</i> .....	21
I.23 NETTOIEMENT DES BORDS A QUAIS PUBLICS EXPLOITES PAR LE PORT . . . . .	22
<b>PARTIE II – INSTALLATIONS MARITIMES ET TERRESTRES . . . . .</b>	<b>23</b>
II.1 DISPOSITIONS GENERALES . . . . .	23
<i>II.1.1 Mesures de sécurité sur le domaine portuaire non concédé</i> .....	23
<i>II.1.2 Mesures de Sûreté Portuaire</i> .....	23
II.1.2.1 Accès par voie terrestre . . . . .	23
II.1.2.2 Accès par voie maritime . . . . .	23
II.1.2.3 Vol de drone . . . . .	23
<i>II.1.3 Responsabilités générales des Intervenants</i> .....	24
<i>II.1.4 Fourniture d'électricité basse tension et eau douce</i> .....	24
<i>II.1.5 Conservation du matériel par les Intervenants</i> .....	25
<i>II.1.6 Stockage de matériel</i> .....	26
<i>II.1.7 Conditions de report ou annulation d'une opération</i> .....	26
II.2 PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT . . . . .	26
II.2.1 Traitement des pollutions . . . . .	26
II.2.2 Gestion des déchets . . . . .	28
II.3 CHARGES ADMISSIBLES D'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES . . . . .	28
<i>II.3.1 Charges admissibles d'exploitation des quais, appontement et pontons</i> .....	29
<i>II.3.2 Charges admissibles d'exploitation des ouvrages routiers de franchissement</i> .....	30
<i>II.3.3 Charges admissibles d'exploitation sur les terre-pleins</i> .....	30
<i>II.3.4 Charges exceptionnelles d'exploitation</i> .....	30
II.4 DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AU PRCN . . . . .	30
<i>II.4.1 Horaires d'activité</i> .....	30
<i>II.4.2 Plan de circulation</i> .....	30
II.4.2.1 Stationnement autorisé . . . . .	30
II.4.2.2 Circulation sur le site du PRCN . . . . .	31
<i>II.4.3 Mise à disposition de passerelles</i> .....	31
<i>II.4.4 Conditions d'accueil des navires en avarie ou subissant un évènement de mer</i> .....	31
<i>II.4.5 Modification sur les navires en cours de chantier</i> .....	31
<i>II.4.6 Protection des caniveaux</i> .....	31
<i>II.4.7 Conditions d'utilisation de l'élévateur à bateaux et de l'aire de carénage</i> .....	31
II.4.7.1 Caractéristiques des navires . . . . .	31

II.4.7.2 Conditions particulières de mise au sec et mise à flot . . . . .	32
II.4.7.3 Prise de commande pour l'élévateur à bateaux et le terre-plein de carénage . . . . .	32
II.4.7.4 Modifications du programme de l'élévateur à bateaux . . . . .	33
II.4.7.5 Organisation de l'aire de carénage . . . . .	33
II.4.7.6 Utilisation de la darse de l'élévateur à bateaux . . . . .	34
II.4.7.7 Hissage et mise à l'eau d'un navire dans la darse . . . . .	35
II.4.7.8 Attinage sur l'aire de carénage . . . . .	35
II.4.7.9 Durée d'occupation de l'aire de carénage . . . . .	35
II.4.7.10 Séjour sur l'aire de carénage . . . . .	36
II.4.7.11 Remise à l'eau du bateau . . . . .	37
II.4.7.12 Conditions particulières d'application des tarifs . . . . .	37
<b>II.4.8 Conditions d'utilisation des formes de radoub.....</b>	<b>38</b>
II.4.8.1 Capacité d'accueil . . . . .	38
II.4.8.2 Réservation d'une forme . . . . .	38
II.4.8.3 Préparation de l'assèchement d'un navire en forme . . . . .	39
II.4.8.4 Opération d'assèchement d'un navire dans la forme . . . . .	41
II.4.8.5 Séjour du navire dans la forme . . . . .	42
II.4.8.6 Remise en eau du navire . . . . .	43
II.4.8.7 Conditions particulières . . . . .	43
<b>II.5 DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX VOIRIES PORTUAIRES . . . . .</b>	<b>43</b>
<i>II.5.1 Transports exceptionnels.....</i>	<i>43</i>
<i>II.5.2 Modes doux.....</i>	<i>43</i>
<i>II.5.3 Stationnement ou stockage gênant.....</i>	<i>43</i>
<i>II.5.4 Véhicules de sommeil.....</i>	<i>44</i>
<b>II.6 DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AU RESEAU FERRE PORTUAIRE . . . . .</b>	<b>44</b>
<b>II.7 ASSURANCES . . . . .</b>	<b>44</b>
<i>II.7.1 Assurance du Client.....</i>	<i>44</i>
<i>II.7.2 Assurance du Port.....</i>	<i>44</i>
II.7.2.1 Assurance responsabilité civile . . . . .	44
II.7.2.2 Responsabilité Civile fonctionnement comme outil . . . . .	45
<b>PARTIE III - FONCIER ET IMMOBILIER . . . . .</b>	<b>46</b>
III.1 PRINCIPES GENERAUX . . . . .	46
III.2 BORDS A QUAI PUBLICS EXPLOITES PAR LE PORT . . . . .	46
III.3 ADMISSION DES MARCHANDISES . . . . .	46
III.4 PIECES JUSTIFICATIVES . . . . .	47
III.5 NETTOIEMENT DES HANGARS ET DES TERRE-PLEINS . . . . .	47
<b>LEXIQUE . . . . .</b>	<b>48</b>
<b>LISTE DES ANNEXES . . . . .</b>	<b>49</b>



## PREALABLES

### Nota

Le terme « Intervenant » désigne toute personne physique ou morale accédant au domaine portuaire par voie maritime ou terrestre et ayant un usage des installations du Grand Port Maritime de La Rochelle, en tant que Client, Fournisseur, Service de l'Etat, Entreprise de la Place portuaire, etc.

Le terme « Fournisseur » désigne un prestataire du Grand Port Maritime de La Rochelle.

Le terme « Client » désigne l'utilisateur direct des prestations du Grand Port Maritime de La Rochelle sur l'ensemble de son domaine. Le « Client » est donc la personne physique ou morale liée au Grand Port Maritime de La Rochelle par une commande.

Ce « Client » peut être notamment un armateur, un capitaine de navire, un maître d'œuvre mandaté par un armateur, une entreprise de manutention, une société industrielle ou commerciale, etc.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) est désigné ci-après par « le Port ».

### Visas

VU le Code des Transports, notamment la « Cinquième partie : Transport et Navigation Maritimes »,  
 VU le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, notamment les articles R2122 à R2125,  
 VU le Code de l'Environnement,  
 VU le Règlement Particulier de Police (RPP) du Grand Port Maritime de la Rochelle\*,  
 VU le Document de Référence Réseau (DRR) du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de La Rochelle\*,  
 VU les Droits de Port et Prestations de Service du Grand Port Maritime de la Rochelle en vigueur\*,

*\*documents consultables sur le site Internet du GPMLR à la rubrique « Pratique »*

## PARTIE I – MOUVEMENTS DES NAVIRES

Les missions et pouvoirs du Port relatifs aux mouvements des navires sont précisés par l'arrêté préfectoral N° 2018-802 du 24 avril 2018 portant Règlement Particulier de Police du Port consultable sur le site Internet du GPMLR ( <https://www.larochelle.port.fr/pratique/textes-applicables/> ).

Les conditions particulières d'exploitation pour les mouvements de navires sont définies dans le présent document. Des aménagements peuvent être étudiés par le Port en concertation avec le Pilotage, à la demande de l'Armateur ou de son représentant ou de l'Affréteur ou de l'opérateur du terminal.

### I.1 Objet

Le présent règlement traite des modalités d'exploitation de chaque terminal conventionné ou pas, spécialisé, ou non affecté à un opérateur particulier. Ces dispositions sont prises en conformité avec le Code des Transports, le Code des Ports Maritimes et les conventions de terminaux passées entre le Port et chacun des opérateurs de terminaux.

### I.2 Exploitation des terminaux

L'exploitation technique et commerciale des terminaux est assurée par l'opérateur ; ce dernier a la responsabilité des opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires et à la marchandise.

A ce titre, l'opérateur bénéficie d'une priorité d'usage du ou des quais publics dont il assure l'exploitation, sous réserve de l'application des dispositions de la Vème Partie Livre III – titre III du Code des Transports et du présent règlement.

Cette priorité cessera dans les cas suivants :

- Navire en difficulté ;
- Evénements graves ou exceptionnels ;
- Cas de force majeure ;
- Navire saisi ou retenu, faute de place disponible ailleurs ;
- Navire en attente d'ordre ou de chargement/déchargement, sans gêne pour la bonne exploitation du terminal ;
- Cas fortuits ou mesures de sûreté particulières, etc.

Dans tous les cas, le Port en informera l'opérateur.

### I.3 Demande de Place à Quai (DPQ)

Chaque escale fait l'objet d'une DPQ transmise à la Capitainerie par l'armateur ou son agent, avec au moins 48 heures de préavis, par l'intermédiaire de LR Traffic, logiciel de gestion interactif des escales des navires de commerce pour l'ensemble du Port.

Lorsque le Grand Port Maritime de La Rochelle n'est pas le premier port de l'Union Européenne touché par le navire et qu'il est situé à moins de 48 heures de route, ce délai est ramené à 24 heures.

La DPQ doit comporter obligatoirement les informations suivantes :

- Nom et caractéristiques du navire (longueur, largeur, tirant-d'eau maximum, tirés de la base navire du Lloyd's Register) ;
- Numéro OMI du navire ;
- Tirant- d'eau prévu à l'arrivée ;
- ETA ;
- Poste demandé ;
- Provenance du navire ;
- Temps prévu d'escale ;

- Soumission à une inspection renforcée ou non ;
- Nom de l'agent et du manutentionnaire ;
- Marchandises manutentionnées (Nature et quantité), conditionnement et provenance/destination ;
- Manifeste des matières dangereuses chargées, déchargées ou en transit, (s'il y a lieu) (FAL 7) ;
- Nombre de remorqueurs commandés.

De plus, pour que la DPQ soit validée par la Capitainerie, les documents FAL 1, 2, 3, 4, 5 et 6 au format ANna doivent également être injectés dans le dossier escale du navire.

Enfin, les certificats d'assurance, l'attestation de sûreté, la déclaration de déchets et la déclaration de santé (si requise) doivent également être renseignés dans le dossier escale du navire.

Le visa final de la Capitainerie, donnant autorisation administrative au navire de faire escale dans le Port de La Rochelle ne pourra être donné qu'après validation de l'ensemble du dossier escale par l'agent consignataire du navire.

Après vérification de la compatibilité du navire avec le poste demandé, le Port attribuera la place à quai selon les règles de priorité en usage (premier arrivé/premier servi, priorité liée à une convention de terminal, postes spécialisés, etc.).

En cas de difficultés d'exploitation, le Port recherchera en concertation avec les différents gestionnaires de terminaux, une solution permettant d'accueillir le navire dans les meilleures conditions.

## I.4 Demande de sortie (DS)

Chaque sortie de navire fait l'objet d'une Demande de Sortie transmise à la Capitainerie par l'armateur ou son agent à l'aide du logiciel « LR Traffic ».

La DS doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- ETD du navire ;
- Tirant- d'eau sortie ;
- Destination, ETA au port suivant ;
- Plan de chargement (si marchandises dangereuses en sortie ou en transit) ;
- Déclaration de déchets ;
- Nombre de personnes à bord ;
- Nombre de remorqueurs commandés.

De même que pour la DPQ, le dossier escale doit reprendre les documents FAL 1, 2, 5, 6 et 7 au format ANna ainsi que l'attestation de collecte des déchets et résidus de cargaison du navire.

Le visa final de la Capitainerie, donnant autorisation administrative au navire de quitter le Port de La Rochelle ne pourra être donné qu'après validation de l'ensemble du dossier escale par l'agent consignataire du navire.

## I.5 Demande de déhalage (DH)

Chaque déhalage de navire fait l'objet d'une Demande de Déhalage transmise à la Capitainerie par son agent à l'aide du logiciel « LR Traffic ».

La DH doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- Etd ;
- Tirant- d'eau avant déhalage ;
- Tirant- d'eau prévisionnel de sortie ;
- Poste d'arrivée ;
- Nom du nouvel agent et de l'armement en cas de changement ;
- Manifeste des matières dangereuses à charger ;
- Nombre de remorqueurs commandés.



La demande de poste sera traitée de la même façon que dans le cas d'une DPQ.

Dans le cas d'un changement d'agent avant déhalage, la DH sera alors renseignée dans LR Traffic par le Port.  
 Dans le cas d'un changement d'agent après déhalage, la DS sera alors renseignée dans LR Traffic par le Port.

## I.6 Mouvements de navires

### I.6.1 Définitions

- Autorisation d'entrée dans le port : elle se fera au début du chenal d'accès délimité par le travers des bouées de la Roche du Sud et de Chauveau ;
- Heure limite : heure à partir de laquelle sur le montant ou jusqu'à laquelle sur le baissant,  $TE = H + S$  (tirant d'eau = hauteur d'eau + sonde) dans les accès desservant le poste du navire ;
- Accès desservant le poste du navire : zone de transit du navire pour laquelle la sonde est la plus faible ;
- Heure Limite Passage des Bouées (HLPB) : heure à partir de laquelle le navire peut passer les bouées d'entrée sur le montant et heure jusqu'à laquelle le navire peut passer les bouées d'entrée sur le baissant ;
- Heure Limite d'Appareillage (HLA) : heure à partir de laquelle le navire peut quitter le quai sur le montant (pilote à Bord + équipage au poste de manœuvre + machine parée + remorqueurs crochés) et heure jusqu'à laquelle le navire peut quitter le quai sur le baissant (PAB + équipage au poste de manœuvre + machine parée + remorqueurs crochés) ;
- Navire limité en tirant d'eau : navire qui de par son tirant d'eau ne peut pas effectuer son mouvement à toute heure de la marée ;
- Hauteur d'eau : hauteur d'eau du SHOM pour La Rochelle ;
- Unité de hauteur : par pas de 10 cm ;
- Unité de temps : par pas de 5 minutes (arrondi inférieur dans le cas d'un mouvement sur le baissant) ;
- Station de pilotage : zone d'embarquement/débarquement du pilote située à un mille dans le sud de la bouée de Chauveau ;
- Points d'embarquement et de débarquement du pilote : l'embarquement normal du pilote à bord des navires à destination du Port, s'effectue à la station de pilotage. Cependant, en cas de mauvaises conditions météorologiques et en concertation avec la Capitainerie l'embarquement pourra se faire entre la station de pilotage et la tour du Lavardin. Le débarquement normal du pilote d'un navire en provenance du Port, s'effectue à la station de pilotage ;
- Cependant, pour les navires transportant des matières dangereuses en vrac, les navires à fort tirant d'eau et en cas de croisement dans le chenal d'accès de deux ou plusieurs navires, l'embarquement et le débarquement se feront exclusivement à la station de pilotage ;
- Pour les navires en provenance et à destination du Pertuis Breton, l'embarquement et le débarquement normal du pilote se fera dans le Nord du pont de l'île de Ré ;
- En cas de mauvaises conditions météorologiques (forte houle) ne permettant pas un débarquement normal du pilote en toute sécurité, le Port devra être averti suffisamment à l'avance afin d'assurer, en pleine collaboration avec le pilote, le suivi du navire jusqu'à sa sortie du chenal d'accès ;
- Suivant l'usage et avec l'accord du capitaine du navire, le débarquement du pilote peut s'effectuer entre la tour du Lavardin et les bouées délimitant le point d'entrée du chenal d'accès. Le Port devra en être informé avant le débarquement du pilote. Le Pilote devra s'assurer de la route suivie par le navire jusqu'à sa sortie du chenal d'accès ;
- Poste clair :
  - L'opérateur de terminal devra, en collaboration avec le Port, positionner ses engins de manutentions afin de minimiser les risques d'avaries ;
  - Eclairage des postes à quai : sous la responsabilité des opérateurs de terminal, les systèmes d'éclairage des postes à quai devront pouvoir être mis en œuvre rapidement et à tout moment pour permettre des mouvements de navires dans de bonnes conditions de

sécurité de nuit ou par mauvaise visibilité. Cet éclairage de manœuvre est à la charge du navire.

### ***1.6.2 Généralités***

Dans le cadre général, les mouvements d'entrées des navires qui travaillent à leur arrivée sont prioritaires sur les mouvements de sorties, sauf contraintes techniques, notamment liées à la disponibilité de la place à quai. Les mouvements sont régulés par le Port.

**Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par le Port dans les cas suivants :**

- Plusieurs mouvements programmés, pour une meilleure organisation et une utilisation optimale des moyens nautiques et des effectifs (remorquage, lamanage, pilotage) ;
- Navire sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, etc. ;
- Conditions météorologiques défavorables ;
- Navire transportant des animaux vivants, selon la réglementation en vigueur nécessitant le débarquement afin de limiter leur temps de présence à bord du navire ;
- Déclenchement de plan de secours ou d'un sinistre à terre ou sur un navire, pouvant avoir des conséquences sur les opérations commerciales.

### ***1.6.3 Cas des navires limités par leur tirant d'eau***

#### **Cas d'un navire entrant sur le montant**

Pour tous les navires à destination de tous les postes extérieurs et intérieurs :

**HLPB** = heure limite dans ses accès – 30 minutes

#### **Cas d'un navire sortant sur le montant**

**HLA** = heure limite dans ses accès

#### **Cas d'un navire entrant sur le baissant**

- Pour les navires à destination de tous les postes extérieurs :  
**HLPB** = heure limite dans ses accès - 02H00 à 01H45 (15 minutes maximum de tolérance au passage des bouées)
- Pour les navires à destination du Bassin à Flot :  
**HLPB** = heure limite dans l'avant-port - 02H00 à 01H30 selon les capacités manœuvrières du navire appréciées par le Pilotage

#### **Cas d'un navire sortant sur le baissant**

- Pour les navires en partance de Chef de Baie  
**HLA** = heure limite dans ses accès – 45 minutes
- Pour les navires en partance du môle d'escale  
**HLA** = heure limite dans ses accès – 01H15 si non évité  
**HLA** = heure limite dans ses accès – 45 minutes si évité
- **Pour les navires en partance du Bassin à Flot**  
**HLA** = heure limite dans l'avant-port – 01H00

Ces limites peuvent être majorées ou minorées selon le cas, après concertation avec le pilotage, en fonction des contraintes de manœuvres liées à la force du courant.

## 1.7 Affectation des postes à quai des terminaux non conventionnés

### ***1.7.1 Règle générale***

En règle générale, l'ordre de priorité à l'entrée est le suivant :

- « Premier arrivé, premier servi »

- En cas de compétition entre deux navires, le franchissement du méridien 001°25'.00W définit l'ordre d'arrivée. Les dates et heures de passage sont enregistrées par le Port.

## ***1.7.2 Utilisation des rampes RORO1 et RORO2***

### **Définitions :**

- RORO 1 = Rampe + linéaire de quai nécessaire au navire et à son amarrage
- RORO 2 = Rampe + linéaire de quai nécessaire au navire et à son amarrage

Pour les navires rouliers à rampes axiales qui ne peuvent travailler qu'à la rampe RORO 2 :

- En cas de demandes simultanées d'autres navires pour le poste de CB03 et si le navire roulier n'est pas manutentionné par l'opérateur du terminal, la règle qui prévaut est : « premier arrivé, premier servi » (sauf accord entre opérateurs) ;
- Le Port informera l'opérateur de terminal ;
- Dès que le navire a terminé ses opérations commerciales de déchargement et/ou de chargement en mode RORO, il devra, si nécessaire, déhaler pour libérer le poste à ses frais ;
- L'utilisation de terre-plein attenant au poste RORO 2 reste soumise à l'autorisation de l'opérateur de terminal.

## 1.8 Affectation des postes à quai sur les terminaux conventionnés

### ***1.8.1 Cas général***

- Chaque opérateur de terminal manutentionne ses navires en priorité sur les quais de ses terminaux ;
- Le numéro du poste doit impérativement apparaître dans la DPQ ;
- Le Port valide le poste demandé après vérification des compatibilités navire/poste ;
- En cas d'incompatibilité, le Port en informe l'opérateur et l'agent du navire et leur propose un nouveau poste.

### ***1.8.2 Ordre d'affectation des postes à quai entre les différents terminaux***

#### **1.8.2.1 Accord d'échange de poste entre deux opérateurs de terminaux**

Lorsqu'un opérateur de terminal ne peut honorer une demande de poste, il lui appartient de rechercher une solution alternative avec un autre opérateur de terminal.

Cet accord devra être notifié par écrit au Port.

Le Port validera cette décision après vérification de la nouvelle compatibilité navire/accès/quai.

Faute d'accord, le Port, sous l'autorité du Président du Directoire, assurera l'arbitrage du conflit en recherchant la solution la moins pénalisante.

Le Port informera l'opérateur du terminal de la décision.

Tous les frais induits sont à la charge du navire objet de la demande de poste.

Le manutentionnaire qui opère le navire devra tout mettre en œuvre pour libérer le poste au plus vite à l'issue des opérations commerciales quand un autre navire est annoncé, sous réserve pour ce dernier d'un travail dès que possible après l'accostage.

### **Nota :**

- Fin des opérations commerciales : comprend le délai nécessaire au navire pour se mettre en configuration de mer (saisissage de toute la marchandise, grues au poste de mer, fumigation des céréaliers à l'export etc.). En revanche, les différents « statements » et autres documents de transports pourront être finalisés soit à un autre poste, soit au mouillage, si l'opérateur du terminal a un besoin urgent de son poste à quai ;
- Lorsque les opérations de soutage ne peuvent être réalisées qu'après les opérations commerciales, le navire sur demande de l'opérateur du terminal, devra déhaler pour les effectuer.

#### **1.8.2.2 Paquebots**

Pour des raisons de sûreté et de logistique, les paquebots sont accostés :

- Au Môle d'Escale Ouest,
- Au Bassin à Flot pour les plus petits d'entre-eux.

Dans le cadre d'une réflexion territoriale avec ses partenaires et pour répondre aux exigences des directives européennes, le Port a modifié les modalités de réservation des escales programmées de paquebots qui ne sont pas en capacité d'assurer une neutralité carbone de façon autonome :

- Une escale par jour maximum ;
- Pas d'escale sur plusieurs journées ;
- Pas d'escale en période de forte fréquentation du 10 juillet au 31 août ;
- Limitation du nombre d'escales annuel selon une méthodologie de décroissance raisonnée à horizon 2030 pour les navires émetteurs de CO<sub>2</sub>.

Par ailleurs, les navires en capacité d'assurer une escale neutre en carbone de façon autonome pendant l'escale seront prioritaires.

Dès qu'il en aura connaissance, le Port diffusera aux opérateurs de terminaux et aux agents, le planning de prévision d'escales des paquebots.

Les paquebots devront être annoncés 30 jours avant leur escale à La Rochelle à l'aide du logiciel LR Traffic. L'armement, via son agent consignataire à La Rochelle, fera parvenir 30 jours avant sa première escale à la Capitainerie et au pilotage, les caractéristiques de manœuvrabilité de son navire.

L'agent consignataire du paquebot devra dans tous les cas obtenir l'accord de l'opérateur de terminal concerné au plus tard 10 jours avant l'escale.

Faute d'accord, le Port, sous l'autorité du Président du Directoire, assurera l'arbitrage du conflit en recherchant une solution de placement du paquebot la moins pénalisante pour le reste du trafic.

Le Port informera l'opérateur du terminal ainsi que l'agent consignataire du paquebot de sa décision 4 jours minimum avant l'escale afin d'assurer les démarches administratives de sûreté.

Tous les frais induits pour permettre l'escale du paquebot seront entièrement à la charge du paquebot.

Au plus tard de 2 heures avant son ETA à la bouée de « Chauveau » et 2 heures avant son appareillage, le navire confirmera le fonctionnement optimum de tous ses moyens de propulsion et de manœuvre.

Toute opération de billetterie (gratuite ou payante) ainsi que d'animation sur le terminal lors d'une escale croisière est soumise à demande d'autorisation auprès de la Capitainerie.

### ***1.8.3 Règles de stationnement***

L'agent d'un navire n'effectuant aucune opération commerciale devra tout mettre en œuvre pour libérer le poste, aux frais du navire et/ou de son armateur via son agent consignataire, sur demande justifiée de l'opérateur du terminal et sur ordre du Port.

### ***1.8.4 Déhalage***

Pour chaque mouvement de déhalage, la Capitainerie fera parvenir à l'agent consignataire du navire une fiche de procédures « Shifting Data » définissant les conditions et moyens à mettre en œuvre pour l'exécution du mouvement.

## **I.9 Opérations spécifiques**

### ***1.9.1 Pose et dépose des coupées de terre***

Tous les navires de commerce accostés sur un quai du Grand Port Maritime de La Rochelle, à l'exception du Bassin à Flot, sont assujettis au paiement du forfait de mise à disposition d'une coupée de terre par ou les société (s) agréée (s) par l'Autorité Portuaire.

Les prestations de pose, repositionnement, intervention et dépose de la coupée de terre pour l'accès au navire doivent être commandées par son agent consignataire auprès de la ou les société (s) agréée (s) conformément à leurs règlements d'exploitations.

Au Bassin à Flot, les navires accostés ne paieront ce forfait qu'en cas de commande effective par son agent consignataire.

Les navires à passagers d'une longueur supérieure ou égale à 290 m devront utiliser les structures à 2 passerelles et plate-forme intermédiaire afin d'avoir une pente aussi réduite que possible pour améliorer la sécurité et la fluidité des embarquements et débarquements.

Pour les navires inférieurs à 290m, l'utilisation du système pourra être rendue obligatoire par la capitainerie en fonction de la configuration du navire.

## ***1.9.2 Dépôt des marchandises et nettoyage des quais et terre-pleins***

Il est interdit, sauf accord exceptionnel du Port, de faire des dépôts aux endroits ci-après :

- Sur les bandes de halage et tout autour des bollards et crocs d'amarrage ;
- Sur les voies ferrées et à 1,5 mètre de part et d'autre des voies ;
- Sur une zone de 1 mètre de largeur faisant le tour des hangars et constructions diverses ;
- Sur les chaussées routières matérialisées ;
- Sur les zones réservées au stationnement des véhicules ;
- Sur les voies de roulement et d'évolution des grues portuaires ;
- Sur les zones de travail des engins de manutentions
- Sur les câbles et prises d'alimentation des navires et engins de manutention roulants ;
- Devant les points MARPOL ;
- Sur les prises d'eau et sur les accès ;
- Devant l'accès aux éclairages des terre-pleins et bords à quai ;
- Devant les poteaux et collecteurs incendie ainsi que devant les commandes des pompes incendie ;
- Sur les bouches d'avitaillement en soute des navires ;
- Dans un rayon de 5 mètres autour de l'ensemble « bouche d'avitaillement, véhicule de distribution » lors des opérations de soutage des bâtiments ;
- Sur une zone de 3 mètres de largeur en façade des postes électriques, ainsi que devant leur accès.

Il est interdit à toute personne non munie d'une autorisation spéciale délivrée par le Port ou du propriétaire de la marchandise de prélever une quelconque marchandise qu'elle provienne du dépôt organisé ou de déversement ayant eu lieu au cours de manutention ou transport.

Lorsque les opérations commerciales sont terminées, le revêtement du quai devant le navire, sur une longueur et une largeur minimum de 25m, doit obligatoirement être laissé propre.

Le pôle de manutention AMLP ou toute autre société agréée par le GPMLR peut effectuer ces prestations de nettoyage. Celles-ci sont facturées au titre de la taxe de nettoyage.

## ***1.9.3 Avitaillements***

Les opérations de soutage en FO, GO et en GNL doivent respecter les prescriptions du Règlement Local de Marchandises Dangereuses.

Les avitaillements du navire (vivres, huile, matériel divers, etc.) et les soutes ne doivent en aucun cas retarder la mise à quai et les opérations commerciales du navire suivant.

Pour les avitaillements par camion, une demande d'autorisation préalable doit être faite par l'armateur ou son agent auprès du Port qui en fixe les conditions.

## ***1.9.4 Travaux à chaud***

Les travaux à chaud ou nécessitant l'utilisation d'une flamme nue, les mises à l'eau d'embarcation ainsi que tous les travaux nécessitant une immobilisation de l'appareil propulsif, des appareils de manœuvre ou du matériel de sécurité, doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès du Port qui en fixe les conditions d'exécution.

## I.10 Suspension des opérations

Le Port peut être amené dans l'intérêt général, à ordonner, en donnant un préavis dans la mesure du possible, la suspension des mouvements et opérations commerciales comportant l'utilisation des ouvrages, des outillages et installations diverses du Port (totalité ou partie de terminaux, quais, élévateur, formes, plateau du PRCN, etc.).

Cette décision peut être prise notamment dans les cas suivants :

- Mouvements de navires ordonnés par le Port ;
- Conditions météorologiques ou atmosphériques défavorables ;
- Mise en sécurité des personnes et des biens ;
- Déclenchement d'un plan de secours ;
- Accueil d'un navire en difficulté à la demande de la Préfecture Maritime de l'Atlantique ;
- Raison de sûreté ;
- Cas d'urgence ou événement exceptionnel.

En cas de déplacement d'un navire sur ordre du Port, les frais et risques occasionnés sont supportés par l'armateur du navire. (Article R5333-11 du Code des Transports).

## I.11 Conditions normales d'exploitation du Bassin à Flot et du PRCN

**Caractéristiques des infrastructures => <https://www.larochelle.port.fr/media/0238-25-palr-depliant-donnees-cles-2025-hd-planche2.jpg>**

Pour tout navire dont une caractéristique dépasse une dimension maximale, une étude spécifique sera menée pour vérifier la faisabilité de l'escale.

### *I.11.1 Dispositions générales*

Conformément au Règlement Général de Police des Ports Maritimes, la Capitainerie reste responsable de la désignation des postes à quai.

Tout stationnement sur un des quais désignés doit au préalable faire l'objet d'un accord de la Capitainerie en concertation avec le responsable d'exploitation.

Les navires doivent être maintenus soigneusement amarrés pendant toute la durée de leur escale sous la responsabilité du Client.

Le Client peut être requis à tout instant pour déplacer les navires si les nécessités de l'exploitation l'y obligent.

S'il devient indispensable, pour la bonne exploitation du Port ou la sauvegarde des navires, de les déplacer sans équipage à bord, ou avec des équipages réduits, ne pouvant assurer seuls la manœuvre, la Capitainerie commande les équipes de lamanage aux frais et risques du Client.

Le nettoyage du quai est à la charge et sous la responsabilité du Client.

A défaut, le nettoyage est réalisé par le personnel du Port puis facturé au Client.

### *I.11.2 Ecluse du Bassin à Flot*

#### **I.11.2.1 Portes ouvertes**

Les navires et bateaux peuvent entrer et sortir du bassin en période dite « portes ouvertes » de l'heure de la Pleine-mer -02h00 à l'heure de la Pleine-mer +01h00 sous condition d'en faire la demande auprès de la Capitainerie.

Ces créneaux horaires théoriques peuvent varier en fonction des coefficients de marée, notamment en période de mortes eaux.

Les dimensions maximum des navires en portes ouvertes sont de :



	<b>REGLEMENT D'EXPLOITATION</b>	Réf: <b>DREF001</b> <b>Page 15/53</b>
--	---------------------------------	--

- Longueur : 165 m ;
- Largeur : 21,30 m ;
- Tirant d'eau : 7,50 m.

#### **I.11.2.2 Sassemments**

En dehors de cette période, du lundi au vendredi, un sasement est effectué dans les conditions suivantes :

- Dans la mesure des places à quai disponibles, les entrées sont prioritaires sur les sorties ;
- Entrée : sasement à l'arrivée en fonction du tirant d'eau du navire ; en cas d'entrées multiples, l'ordre d'entrée se fait en fonction des heures de travail ;
- Sortie : sasement également en fonction du tirant-d'eau ; dans le cas où plusieurs navires doivent sortir en sasement à la même heure, priorité est donnée au navire dont la destination est la plus proche ;
- Sauf cas très particulier, les amarrages dans le sas se font côté nord prioritairement.

Les dimensions maximum des navires en sasement sont de :

- Longueur 160 m sans remorqueur ;
- Longueur 135 m avec 1 remorqueur d'assistance ;
- Longueur 115 m avec 2 remorqueurs d'assistance ;
- Largeur 21.30 m ;
- Tirant d'eau 7,50 m.

En cas d'impossibilité, pour raisons techniques, de sasser un navire dès son arrivée au Port ou sitôt les opérations commerciales terminées, le Port ne pourra en aucune façon être tenu responsable des retards engendrés.

#### **I.11.2.3 Ouverture de l'écluse à la circulation maritime**

Afin de permettre le passage des navires dans l'écluse, la circulation routière est suspendue le temps nécessaire à la réalisation de cette opération en toute sécurité. Les navires sont tenus d'attendre l'autorisation d'entrée dans l'écluse par le passage au vert des feux de signalisation portuaires situés aux entrées amont et aval de celle-ci.

Pour les unités d'une longueur hors tout inférieure à 55m, le trafic routier est considéré comme prioritaire sur le trafic maritime au niveau du passage de l'écluse : la rotation du pont a lieu une fois que le bateau est présent devant l'écluse.

#### **I.11.3 Bassin à Flot**

Le Port règle la hauteur d'eau du bassin, en fonction de la marée, de façon à conserver une profondeur minimale bord à quai de 7 m.

##### **I.11.3.1 Règles des mouvements au Bassin à Flot**

Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 155 m, assistés de remorqueurs, doivent respecter les règles suivantes :

- Impérativement évités à l'entrée au bassin, si les postes 1, 2, 10 et 11 sont libres,
- Si non évité à l'entrée, il ne peut s'éviter à la sortie, assisté de remorqueurs, que si les postes 1, 2, 10 et 11 sont libres.

Jusqu'à 15 nœuds de vent établi, le service du lamanage n'est pas obligatoire pour un déhalage dans le bassin. Au-delà, le service du lamanage est obligatoire.

Les déhalages, uniquement le long d'un quai, et sans s'en écarter, à l'intérieur du bassin sont exclus de l'obligation de pilotage, le Port se réservant le droit de l'imposer en fonction des circonstances. Dans le cas où le navire commande un remorqueur, celui-ci reste aux ordres du Capitaine et de lui seul. Sans pilote à bord du navire, le remorqueur ne peut être utilisé qu'en pousseur.

Lorsqu'il y a sasement, le lamanage est obligatoire pour les navires d'une longueur supérieure à 55 mètres.

### **I.11.3.2 Réparation et armement à flot**

Les quais non amodiés du Bassin à Flot sont utilisés exclusivement ou ponctuellement pour des activités de réparation et/ou d'armement :

- Les pontons du quai Camaret et devant la base sous-marine, dédiés exclusivement aux activités de réparation et/ou armement à flot. Uniquement de façon dérogatoire, et sous condition de concertation avec le responsable d'exploitation du PRCN, il peuvent être utilisés pour du stationnement à flot ;
- L'Épi Central, équipé d'un ponton, sous réserve de disponibilité et sous respect des conditions de reprise de charges définies sur ce quai et des conditions de faisabilité d'intervention des matériels et équipements nécessaires à la réparation ;
- Le Poste 1, sous réserve de disponibilité.

Sauf accord exprès du responsable d'exploitation du PRCN et de la Capitainerie, les deux formes de radoub ne constituent pas un quai de réparation ou stationnement simple à flot.

### **Opérations de sablage**

Les opérations de sablage de coque ou de pont sont interdites à flot.

### **Lavage de coque**

Les opérations de lavage de coque sont interdites à flot.

### **I.11.3.3 Quai Camaret**

Sont admis au ponton du quai Camaret, les navires d'une longueur maximum de 80 m, d'un tirant d'eau maximum de 6.00 m.

### **I.11.3.4 Epi Central**

- Partie Sud : Ce poste est le poste de repli de la drague utilisée par le Port. Si disponible, ce poste peut être utilisé pour la réparation navale à flot, pour des navires d'une longueur maximum de 165 m et d'un tirant d'eau maximum de 7.00 m.
- Partie Nord : Ce poste est occupé, selon les termes des conventions d'accostage et d'amarrage signées avec les armateurs, par des vedettes de l'Etat ou à passagers. Selon les disponibilités, il est également utilisé, après accord de la Capitainerie, pour la réparation navale.

## I-12 Mise en sécurité des navires de pêche du Port de Chef de Baie au Bassin à Flot

Lors de circonstances météorologiques exceptionnelles (tempête), les navires de pêche du port de Chef de Baie peuvent demander à venir s'abriter dans le Bassin à Flot du Port, où un linéaire de quai leur est attribué en fonction de la disponibilité :

- A l'Epi Central du Bassin à Flot
- Ou**
- A un poste commercial libre après accord de l'opérateur de terminal.

La condition d'entrée est la suivante :

- Avis de « tempête » annoncé sur les côtes de Charente-Maritime par Météo France.

L'entrée des bateaux de pêche de Chef de Baie se fait de préférence en période de « portes ouvertes » (2H00 avant à 1H00 après pleine mer de La Rochelle). En cas d'impossibilité, les navires doivent se regrouper pour effectuer les sasses suivant la planification effectuée par le Port.

Au retour de conditions météorologiques favorables (vent inférieur à 30 nœuds établi), les bateaux de pêche doivent impérativement libérer le Bassin à Flot.

## I.13 Appontement pétrolier

**Caractéristiques des infrastructures => <https://www.larochelle.port.fr/media/0238-25-palr-depliant-donnees-cles-2025-hd-planche2.jpg>**

Pour tout navire dont une caractéristique dépasse une dimension maximale, une étude spécifique sera menée pour vérifier la faisabilité de l'escale.

### ***I.13.1 Conditions de sécurité des navires citernes aux appontements pétroliers***

Les navires citernes accostés aux appontements pétroliers ont obligation d'appliquer la totalité des « règles de sécurité » propres aux appontements pétroliers du Port, qui leur sont remises lors de leur première escale.

Les opérations de chargement et de transbordement de produits de classe 3 doivent se faire selon les conditions énoncées aux « consignes de sécurité à destination des navires citernes ».

Les opérations de soutage par la terre sur les pétroliers sont autorisées à l'appontement selon les conditions énoncées aux « consignes de sécurité à destination des navires citernes ».

### ***I.13.2 Restrictions d'accostage***

Tout navire citerne, civil ou militaire, transportant de la classe 3, non dégazé, devra impérativement accoster aux appontements pétroliers.

D'une façon générale, les navires pétroliers ou pétro-chimiquiers peuvent accoster aux appontements si leur longueur hors tout est supérieure ou égale à 100 m avec une longueur de muraille droite supérieure ou égale à 40 m et une distance « Etrave/Manifold » compatible. (Une étude peut être conduite par le Port pour tout navire de caractéristiques moindres).

Pour rappel :

- Le déplacement maximum admissible à l'appontement Est est de 85 000 T ;
- Le déplacement maximum admissible à l'appontement Ouest est de 150 000 T.

En fonction des conditions météo et des caractéristiques du navire, le Port en concertation avec les services portuaires aux navires peut reporter l'accostage du navire.

Interdiction d'accostage à partir de 40 nœuds de vent établi et/ou une houle supérieure ou égale à 1,50 m le long de l'appontement.

Retour du navire sur rade à partir de 45 nœuds de vent établi et/ou une houle supérieure ou égale à 1,50 m le long du navire.

L'annulation du mouvement est possible jusqu'à une demi-heure avant la mise à bord du pilote.

L'accostage des navires à l'appontement Est se pratique aux alentours de 1 heure avant la pleine mer de La Rochelle, à 1 heure avant la basse mer de La Rochelle. Ces limites peuvent être modifiées à la demande du pilotage en cas de morte eau ou de conditions météorologiques particulières.

### ***I.13.3 Cohabitation d'accostage des navires pétroliers chargés d'essence non inertes à l'Appontement Pétrolier et des paquebots au Môle d'Escale***

La cohabitation d'accostage de ces deux types de navires est interdite s'ils sont positionnés du même côté (à l'Est ou à l'Ouest tous les deux).

Dans les autres cas, le paquebot est placé « cap à la sortie » au Môle d'Escale en cas de présence simultanée d'un pétrolier aux appontements.

### ***I.13.4 Conditions de déconnexion des bras***

En fonction des conditions météorologiques et de la tenue du navire à quai en raison du vent ou de la houle, les réceptionnaires adopteront les mesures suivantes :

- Vent établi à 40 nœuds : arrêt du pompage ;
- Vent établi à 45 nœuds : vidange du bras, débranchement et mise en position de repos de l'unité.

### **I.13.5 Conditions exceptionnelles**

En cas de conditions météorologiques suffisamment dégradées pour compromettre le maintien à quai du navire citerne ou l'intégrité des appointements, le Port, pour des raisons de sécurité, se réserve le droit de faire arrêter le pompage et de renvoyer le navire sur rade.

### **I.13.6 Remorqueurs de sécurité**

Les navires chargés de liquides inflammables (classe 3) ou l'ayant été mais non dégazés, opérant aux appointements pétroliers, sont astreints à utiliser au minimum :

- Pour l'accostage :

Port en lourd (PL)	Navire sans propulseur d'étrave en état de marche	Navire pourvu d'au moins un propulseur en état de marche
$5000 \text{ t} \leq \text{PL} < 10\,000 \text{ t}$	1 remorqueur avec un minimum de traction de 35 tonnes	Pas d'obligation
$10\,000 \text{ t} \leq \text{PL} < 70\,000 \text{ t}$	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 tonnes	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 35 tonnes
$\text{PL} \geq 70\,000 \text{ t}$	3 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 90 tonnes	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 tonnes

Le troisième remorqueur doit être commandé auprès de la société de remorquage agréée par le Port, 48 heures avant l'ETA du navire.

- Pour l'appareillage :

Port en lourd (PL)	Navire sans propulseur d'étrave en état de marche	Navire pourvu d'au moins un propulseur en état de marche
$10\,000 \text{ t} \leq \text{PL} < 25\,000 \text{ t}$	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 35 tonnes	Pas d'obligation
$25\,000 \text{ t} \leq \text{PL} < 40\,000 \text{ t}$	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 35 tonnes	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 35 tonnes
$40\,000 \text{ t} \leq \text{PL} < 70\,000 \text{ t}$	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 tonnes	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 35 tonnes
$\text{PL} \geq 70\,000 \text{ t}$	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 tonnes	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 tonnes

## I.14 Quai Lombard

**Caractéristiques des infrastructures => <https://www.larochelle.port.fr/media/0238-25-palr-depliant-donnees-cles-2025-hd-planche2.jpg>**

Pour tout navire dont une caractéristique dépasse une dimension maximale, une étude spécifique sera menée pour vérifier la faisabilité de l'escale.

### **I.14.1 Restrictions d'accostage**

Le quai Lombard peut recevoir des navires contenant exclusivement des produits d'un point éclair supérieur ou égal à 60°C.

A partir de 35 nœuds de vent établi, les céréaliers sur ballast à destination du quai Lombard, d'une longueur supérieure ou égale à 150 m ne seront autorisés à faire mouvement qu'après concertation et accord entre le Port et le pilotage sur les moyens d'assistance à la manœuvre en fonction des conditions de navigabilité, de manœuvrabilité et de tenue à quai.

## I.15 Môle d'Escale

**Caractéristiques des infrastructures** => <https://www.larochelle.port.fr/media/0238-25-palr-depliant-donnees-cles-2025-hd-planche2.jpg>

Pour tout navire dont une caractéristique dépasse une dimension maximale, une étude spécifique sera menée pour vérifier la faisabilité de l'escale.

### I.15.1 Restrictions d'accostage

A partir de 35 nœuds de vent établi, les navires rouliers et les navires mixtes rouliers/conteneurs ne seront autorisés à faire mouvement qu'après concertation et accord entre le Port et le pilotage sur les moyens d'assistance à la manœuvre en fonction des conditions de navigabilité, de manœuvrabilité et de tenue à quai.

En cas d'annonce de coup de vent (30-35 nœuds) durant l'escale d'un navire roulier à porte latérale, celui-ci devra se tenir paré à appareiller avec un préavis d'une heure pour la rade ou pour la mer, au cas où les conditions de tenue à quai risqueraient de compromettre la conservation des installations portuaires ou de provoquer des avaries au navire.

A partir de 35 nœuds de vent établi de secteur Nord-Est à Nord-Ouest, l'accostage des navires au môle 7 n'est pas autorisé.

En cas d'annonce de coup de vent (30-35 nœuds), durant l'escale d'un navire au môle 7, celui-ci doit se tenir paré à appareiller avec un préavis d'une heure pour la rade ou pour la mer, au cas où les conditions de tenue à quai risqueraient de compromettre la conservation des installations portuaires ou de provoquer des avaries au navire.

## I.16 Terminaux de l'Anse Saint-Marc et Chef de Baie

**Caractéristiques des infrastructures** => <https://www.larochelle.port.fr/media/0238-25-palr-depliant-donnees-cles-2025-hd-planche2.jpg>

Pour tout navire dont une caractéristique dépasse une dimension maximale, une étude spécifique sera menée pour vérifier la faisabilité de l'escale.

### I.16.1 Conditions d'accostage

Le bord à quai sera défini en fonction des caractéristiques du navire et des conditions nautiques par le Port et le pilotage.

## I.17 Quai Alcyone

**Caractéristiques des infrastructures** => <https://www.larochelle.port.fr/media/0238-25-palr-depliant-donnees-cles-2025-hd-planche2.jpg>

Pour tout navire dont une caractéristique dépasse une dimension maximale, une étude spécifique sera menée pour vérifier la faisabilité de l'escale.

### I.17.1 Conditions d'accostage

Le stationnement à quai sera autorisé par le Port en fonction des conditions nautiques et météorologiques.

## I.18 Port de service et ponton du 519<sup>ème</sup>

### ***I.18.1 Port de service***

Les pontons du Port de service sont occupés prioritairement par les services portuaires et de l'Etat, selon les termes des conventions d'accostage et d'amarrage signées avec les armateurs. Selon les disponibilités, ils sont également utilisés, après accord de la Capitainerie, pour le stationnement ponctuel de bateaux liés à des aménagements ou la maintenance des infrastructures maritimes, visites du Port ou autre motif compatible avec les activités portuaires.

### ***I.18.2 Ponton du 519<sup>ème</sup>***

il est également utilisé, après accord de la Capitainerie, pour le stationnement ponctuel de bateaux liés à des aménagements ou la maintenance des infrastructures maritimes, la filière nautisme ou autre motif compatible avec les activités portuaires.

## I.19 Remorquage

L'utilisation des remorqueurs pour tous les navires de charges, y compris les navires pétroliers, équipés de moyens de propulsion conventionnels (une hélice non orientable), sans propulseur avant et/ou arrière, est la suivante :

A l'accostage et au déhalage, 3 remorqueurs sont nécessaires si :

- Les 3 paramètres suivants existent simultanément :
  - o Longueur supérieure ou égale à 210 m
  - o Largeur supérieure ou égale à 32,30 m
  - o Tirant d'eau supérieur ou égal à 12,50 m
- **Ou** le navire a une longueur supérieure ou égale à 220 m, quels que soient les autres paramètres.
- **Ou** le navire a un tirant d'eau supérieur ou égal à 13 m, quels que soient les autres paramètres.

Toute dérogation à ces dispositions devra faire l'objet d'une concertation entre le pilotage et le Port, notamment en cas d'indisponibilité d'un remorqueur.

## I.20 Répartition des moyens d'assistance à la manœuvre dans les conditions normales d'exploitation

Les prestations de remorquage et de poussage sur les navires sont effectuées d'une façon générale par la Société de Remorquage agréée par le Président du Directoire du GPMLR.

Néanmoins, les capitaines de navires peuvent, s'ils le souhaitent et conformément aux pratiques en vigueur, utiliser au choix, soit un remorqueur, soit une vedette de lamanage utilisée en prestation d'assistance aux manœuvres d'accostage, dans les cas suivants :

- Navires à destination ou en provenance du Bassin à Flot, quelle que soit la longueur ;
- Navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 m à destination ou en provenance du bassin de marée (avant-port et ensemble des postes extérieurs), sauf en cas de risque pour la sécurité des navires ou des installations portuaires et sur ordre du Port.

Aucun attelage mixte (1 vedette + 1 remorqueur) n'est autorisé pour les navires de mer dans le Port.

En revanche, dans le cas des engins de travaux maritimes (barge en remorque, plate-forme en remorque etc.) ou bien encore de navires de servitude, chaque cas sera étudié par le Port en collaboration avec l'ensemble des services aux navires.



## I.21 Atteinte au domaine public

Lorsqu'en exécution des articles de la police des ports maritimes du code des Transports, il a été engagé d'office certains frais à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire d'un navire, bateau ou autre engin flottant, ou lorsqu'il a été dressé procès-verbal pouvant donner lieu soit à une amende, soit à des réparations de dommages causés aux dépendances du domaine public (appontements, quais, outillages publics, formes), soit à l'une et l'autre de ces mesures à la charge de ce même capitaine ou propriétaire, le navire, bateau ou engin flottant ne peut quitter le Port avant qu'il n'ait fourni une lettre de garantie bancaire couvrant ces frais.

## I.22 Déchets des navires

Les déchets des navires comprennent tous les déchets, y compris les résidus de cargaison, qui sont générés durant l'exploitation d'un navire ou pendant les opérations de chargement, de déchargement et de nettoyage, et qui relèvent des annexes I, II, IV, V et VI de la convention MARPOL.

Les moyens et conditions de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires sont définis dans le Plan de réception et de traitement des déchets des navires établi par le Port et mis à disposition des Clients et utilisateurs des terminaux. Ce plan est disponible sur le site internet du Port.

Les principes généraux de fonctionnement sont les suivants :

### *I.22.1 Point MARPOL*

Les navires peuvent déposer sur les quais leurs déchets d'exploitation triés dans les contenants adéquats des points déchets appelés « points MARPOL ».

### *I.22.2 Intervention des prestataires déchets*

Dans les cas suivants, les navires doivent faire collecter leurs déchets par les prestataires agréés par le Port :

- Ceux ayant des déchets liquides et des déchets solides non admis sur les points MARPOL (volume de déchets trop important ou type de déchets non pris en charge).
- Ceux ayant des résidus de cargaison demeurant dans les cales ou les citernes après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage.

La liste des prestataires agréés par le Port est disponible sur le site internet du Port.

### *I.22.3 Eaux de lavage des cales des navires transportant du vrac sec*

Dans l'état actuel de la législation, les eaux de lavage de cale de navires céréaliers ou vraquiers ne peuvent pas être rejetées dans les eaux du Port.

### *I.22.4 Eaux grises et eaux usées*

Les eaux grises et les eaux usées des navires telles que définies dans la MARPOL ne peuvent être rejetées dans les eaux du Port.

### *I.22.5 Déchets générés par les systèmes de réduction des émissions*

Conformément à l'arrêté du 22 septembre 2021 modifiant la division 213, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des méthodes de réduction des émissions fonctionnant en système ouvert sont interdits à partir du 1er janvier 2022 à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française. Le rejet des résidus issus des scrubbers des collecteurs d'échappement des navires est interdit dans les limites administratives du Port.

### *I.22.5 Déchets générés par les navires en escale technique*

Il est formellement interdit d'amener et déposer des déchets sans lien direct avec des opérations affectant des navires en escale technique.

**I.23 Nettoyement des bords à quais publics exploités par le Port**

Les bords à quais publics exploités par le Port sont les postes à quai BF01, l'Epi Central du Bassin à Flot et les postes RORO 1.

Sur ces quais, en substitution aux obligations de l'armateur telles que définies à l'article R5333-18 du Code des Transports, le Port assure sur une largeur de 25 mètres de profondeur depuis le front d'accostage le nettoyage du quai et la collecte et le traitement des résidus de cargaisons solides, tombés au sol lors de chargements et de déchargements des navires.

Cette prestation réalisée au frais de l'armateur comprend :

- Le balayage et l'enlèvement des produits présents sur cette zone ;
- L'arrosage et/ou le lavage quand ils sont nécessaires à la propreté.

En revanche, cette prestation ne comprend pas :

- Les arrosages d'agrément ;
- Le ramassage des déchets d'exploitation des navires ;
- Le nettoyage suite à des pollutions d'hydrocarbures ou de produits autres qui nécessite une opération de décapage de la zone polluée.

## Partie II – INSTALLATIONS MARITIMES ET TERRESTRES

Cette partie concerne les installations maritimes et terrestres dont le Port assure le rôle d'exploitant, notamment le Pôle de Réparation et Construction Navales (PRCN), les quais publics, le Port de service, le Centre de Valorisation des Matériaux (CVM), l'apponement pétrolier, ou encore le Réseau Ferré Portuaire.

### II.1 Dispositions générales

#### *II.1.1 Mesures de sécurité sur le domaine portuaire non concédé*

Conformément à l'article R4221-1 du code du travail, l'ensemble du domaine portuaire non concédé est un lieu de travail. Dans ce cadre, en application des articles R4228-20 et R4228-21 il est interdit d'y introduire et de consommer des boissons alcoolisées, et de pénétrer ou de séjourner en état d'ébriété sur le domaine portuaire non concédé. Cette interdiction est justifiée par un impératif de préserver la sécurité et la santé des travailleurs et entreprises intervenantes.

Aussi, pour des raisons d'hygiène et de sécurité, les animaux de compagnie ne peuvent être admis.

#### *II.1.2 Mesures de Sûreté Portuaire*

L'accès au domaine portuaire est strictement interdit au public et à toute personne non affectée à une tâche spécifique dans le périmètre autorisé, ne disposant pas d'un titre d'accès en cours de validité. Toute personne s'introduisant sans justification et sans titre d'accès en cours de validité dans les Limites Portuaires de Sûreté et plus généralement en zone portuaire à accès contrôlé s'expose à une amende administrative ou à une infraction d'ordre délictuel selon les cas.

L'ensemble des informations actualisées relatives à la sûreté portuaire sont disponibles en ligne :

<https://www.larochelle.port.fr/pratique/surete-portuaire/>

##### **II.1.2.1 Accès par voie terrestre**

L'accès au domaine portuaire, ses installations, dont celles exploitées par le Port, est contrôlé conformément aux mesures de sûreté générales définies par le code des transports, ainsi que les mesures spécifiques approuvées par arrêtés préfectoraux. Toute personne souhaitant pénétrer dans l'enceinte portuaire et sur ses installations, doit se déclarer au préalable, disposer d'un titre d'accès validé à cet effet et se soumettre aux éventuels contrôles de sûreté de sa personne, son véhicule et ses bagages par des personnels agréés et selon les cas.

Pour rentrer à l'intérieur des sites du PRCN et du CVM, tout chauffeur d'un véhicule doit systématiquement s'annoncer auprès du responsable d'exploitation ou de son représentant afin d'avoir son autorisation préalable.

##### **II.1.2.2 Accès par voie maritime**

Une fois le bateau sécurisé, toute personne qui débarque doit s'organiser pour disposer, aussitôt son débarquement effectué, d'un titre d'accès l'autorisant à circuler sur le domaine portuaire, à l'exception du cas particulier des membres d'équipage des navires en exploitation commerciale, à quai et déclarés sur liste d'équipage obligatoirement déposée et mise à jour sous VIGIE SIP.

##### **II.1.2.3 Vol de drone**

Conformément à l'arrêté du 03 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans équipage à bord, les vols de drones à usage de loisir sont strictement interdits sur le domaine portuaire.

Seuls les vols de drones à usage professionnel sont possibles et uniquement sous conditions (dont la fourniture d'un récépissé préfectoral autorisant le vol, relativement à un motif, une période et une zone définis).

L'exploitant professionnel d'aéronef télépiloté fait sa demande, en ligne, sur la plateforme CLEARANCE, au moins 48h00 ouvrées avant son vol et sous réserve d'y avoir préalablement déposé tous les éléments administratifs et d'information préalables exigés, dont le récépissé préfectoral.

	<h1 style="color: #00AEEF; margin: 0;">REGLEMENT D'EXPLOITATION</h1>	Réf: <b>DREF001</b> Page <b>24/53</b>
--	--	--

Le fait pour un télépilote d'engager ou de maintenir sans autorisation un aéronef circulant sans personne à bord au-dessus des limites administratives du Port est un délit puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende (article L5336-10-5 du code des transports).

### ***II.1.3 Responsabilités générales des Intervenants***

Les éléments précisés dans ce paragraphe sont complétés dans les paragraphes suivants du présent chapitre. Ces responsabilités sont en fonction des équipements ou installations du Port utilisés par les Intervenants.

De manière générale, un Client ou un Fournisseur se voit attribuer un espace de travail délimité. Le Client ou un Fournisseur est alors identifié comme Entreprise Utilisatrice (EU) au sens du code du travail à l'intérieur de ce périmètre de travail.

Cette situation est effective pendant la période d'utilisation des installations portuaires.

A ce titre, l'entreprise s'engage à respecter et à appliquer les exigences réglementaires qui sont celles associées à ce statut et tout particulièrement dans les domaines de l'hygiène, de la sécurité et de l'environnement.

Chaque entreprise qui intervient sur un espace de travail affecté à une EU est identifiée comme Entreprise Extérieure (EE) de cette entreprise utilisatrice.

Dans ce contexte, les exigences du Décret 92-158 du 20 février 1992 complétant le code du travail (deuxième partie : Décrets en Conseil d'Etat) et fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure s'appliquent. Le Client ou le Fournisseur assure en matière de sécurité, la coordination générale des mesures de prévention qu'il prend et de celles que prennent l'ensemble des chefs d'entreprises intervenant sur son espace de travail. Entre autres documents, un plan de prévention viendra préciser les conditions d'interventions des entreprises extérieures.

### ***II.1.4 Fourniture d'électricité basse tension et eau douce***

Pour certaines installations, le Port met à disposition des Clients ou Fournisseurs de l'énergie électrique et de l'eau douce dans les limites des puissances et débit disponibles. Cette mise à disposition est assurée par des bornes techniques réparties sur le Bassin à Flot, le PRCN et l'avant-port.

La distribution d'eau douce sur les terminaux exploités par des opérateurs portuaires est assurée par le service eau de l'Agglomération de La Rochelle.

Le Client ou le Fournisseur a à sa charge la fourniture des adaptateurs pour les branchements de ses équipements sur les prises des bornes techniques.

Tout branchement est conditionné par l'ouverture d'un compteur pour le Client ou le Fournisseur concerné. La consommation liée à un branchement non autorisé par une ouverture de compteur sera facturée au titulaire du badge.

Chaque titulaire d'un badge est responsable de la préservation de l'intégrité du matériel mis à disposition. Dans le cas d'une dégradation, les frais de réparation lui seront facturés.

#### **Utilisation des bornes électriques**

Lors de l'utilisation de ces bornes, le Client ou le Fournisseur doit :

- Observer les prescriptions du Décret 88.1056 du 14 novembre 1988, concernant les appareils raccordés sur les coffrets ;
- S'assurer de la conformité électrique des installations raccordées ;
- S'assurer de l'efficacité et de la durabilité des liaisons équipotentielle de toutes les masses métalliques et de leur mise à la terre sur les installations prévues à cet effet ;

- Informer le Port de toute anomalie constatée sur les installations mises à disposition.

### Réarmement suite disjonction des coffrets sans verrouillage

Lorsque l'utilisateur observe un déclenchement des protections sur les bornes qui lui sont mises à disposition, il doit vérifier dans un premier temps son installation avant de réarmer.

Dans le cas d'un nouveau déclenchement, il n'est pas autorisé à réenclencher une deuxième fois. Il doit prévenir sans délai le responsable d'exploitation ou son représentant.

### Coffret avec verrouillage

Il est formellement interdit à tout utilisateur d'ouvrir et toucher aux équipements d'un coffret avec verrouillage (ex. : cadenas, serrure, etc.).

### ***II.1.5 Conservation du matériel par les Intervenants***

Le Port n'assure pas la responsabilité du gardiennage pendant le séjour du navire sur le domaine portuaire, y compris au PRCN.

Par conséquent, chaque Intervenant a la charge de la garde et de la conservation du matériel déposé par lui.

Les Intervenants doivent en outre assurer la garde et la conservation du matériel pouvant leur être loué par le Port. Ils sont responsables des pertes ou dommages causés à ce matériel pendant toute la durée de la location, les coûts de réparation ou de remplacement leur seront facturés en conséquence.

Les frais inhérents à la protection contre les vols ou le vandalisme sont à la charge des Intervenants ainsi que leurs conséquences.

### Prévention incendie

Toutes les précautions nécessaires doivent être prises par les Intervenants pour prévenir les risques d'incendie lors d'une escale technique.

L'exécution des travaux de soudure sur les cuves à combustible, dans leur proximité ou dans toute capacité ayant pu contenir ou renfermer des vapeurs inflammables, ne peut être autorisée que si celles-ci ont été préalablement remplies d'eau ou dégazées par un procédé homologué.

Conformément au Règlement Général pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (*Arrêté du 18 juillet 2000* modifié en dernier lieu par l'*Arrêté du 13 décembre 2018 -JORF du 20 décembre 2018*), les visites et réparations des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables sont soumises aux conditions définies ci-après :

« Les visites ou réparations des cales ou citernes des navires ou bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables et des compartiments utilisés pour le stockage des liquides inflammables destinés à l'usage du bord (soutes, ballasts, caisses, etc.) sur tous les navires ou bateaux, ainsi que les visites ou réparations des parties de la coque attenante à ces cales, citernes ou compartiments, ne peuvent être effectuées qu'après nettoyage, enlèvement des boues et résidus solides ou liquides, dégazage ou aération de ces locaux et des locaux contigus, exécutés de manière qu'il n'y reste aucune vapeur inflammable, ni aucune matière susceptible d'en produire. »

Le Port se réserve de droit de demander en cas de doute le certificat de dégazage obligatoire pour ce type d'opération.

Quelle qu'en soit la nature, le Client ou le Fournisseur est tenu d'informer le Port de toutes visites, réparations ou travaux à chaud.

### Mise à la terre

Afin de permettre l'écoulement de l'électricité atmosphérique et le respect des dispositions du Décret n° 662-1454 du 14 Novembre 1988, concernant la protection des travailleurs dans les établissements qui

mettent en œuvre des courants électriques, le Client ou le Fournisseur doit, dès la mise au sec, assurer une liaison électrique d'une section suffisante entre la coque de son navire et la terre.

Pendant toute la durée du séjour du navire, il en contrôle la permanence, et procède à son enlèvement avant la mise à l'eau.

### ***II.1.6 Stockage de matériel***

Le stockage de matériel doit être effectué sur les zones prévues à cet effet. En aucun cas, il ne doit être réalisé sur des zones de circulation, stationnement ou de travail, telles que l'aire de carénage, les aires d'évolution et stationnement des véhicules légers ou des engins de manutention.

Le Port ne saurait être tenu pour responsable des dommages, de quelque nature que ce soit, causés aux matériels stockés en dehors des aires définies à cet effet.

### ***II.1.7 Conditions de report ou annulation d'une opération***

Sans que l'Intervenant puisse prétendre à indemnité, le Port se réserve le droit de reporter une opération, faisant l'objet d'une prestation du Port ou non, voire de l'annuler dans les cas suivants :

- Tous les critères de sécurité, notamment en lien avec la météo (voir article précédent), de l'opération ne sont pas remplis ;
- Insolvabilité d'un des acteurs ;
- Comportement inapproprié d'Intervenant à l'égard des équipes du Port ou autre entreprise ;
- En cas de constat avéré de l'inexactitude des informations transmises pour la préparation de l'opération ;
- Non-respect de la date et l'heure de l'opération programmée ;
- Absence de reconnaissance préalable des installations nécessaire à la bonne réalisation de l'opération par des moyens du Port ou autre (ex. : inspection de coque par des plongeurs).

La reprogrammation de l'opération sera conditionnée à la disponibilité des équipes du Port et les engagements vis-à-vis d'autres Intervenants.

Dans le cas d'un report ou d'une annulation, le Port ne pourra être tenu responsable des conséquences occasionnées aux Intervenants concernés (retard, surcoût des prestations des entreprises extérieures, etc.).

## **II.2 Préservation de l'environnement**

La place portuaire est engagée dans une démarche de développement durable qui se concrétise par la signature d'une [charte de transition écologique de la place portuaire](#) visant à adopter des pratiques vertueuses vis-à-vis de l'environnement. Tout utilisateur des installations est donc invité à s'inscrire dans cette démarche.

### **II.2.1 Traitement des pollutions**

Toute opération générant un risque de pollution des installations portuaires et de leur environnement est strictement interdite (ex. : opérations de sablage, projection de peinture etc.).

D'une façon générale, tout Intervenant se conformera à la réglementation en vigueur encadrant tout rejet dans le milieu et mettra en œuvre toutes les dispositions nécessaires pour éviter une pollution dans l'eau, l'air ou le sol.

Toute utilisation d'un produit interdit par la réglementation française entrainera notamment l'arrêt immédiat des activités concernées en cours, une procédure de réparation si contamination de l'environnement et une exclusion temporaire ou définitive du domaine portuaire. Toutes les mesures prises par le Port se feront aux frais et risques de l'entreprise employant le produit interdit.

En cas de déversement accidentel ou volontaire de produits polluants, notamment dans le Bassin à Flot pendant une mise au sec ou l'eau d'un navire, l'opération en cours peut être interrompue jusqu'au nettoyage



complet. Les redevances d'occupation sont facturées pendant l'interruption comme s'il y avait occupation effective.

De même, l'Intervenant doit également assurer le nettoyage des installations impactées (ex. : la darse, bateaux portes, élévateur à bateaux) si ceux-ci sont accidentellement pollués.

Au cas où l'Intervenant ne se conforme pas aux prescriptions du présent article, après une mise en demeure effectuée par le Port restée sans effet, il y est pourvu d'office à ses frais, risques et périls, sans préjudice des poursuites pouvant lui être intentées au titre :

- Soit du Code des Transports ;
- Soit du Code de l'Environnement, articles L218 à L218-20, réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Le Port peut ordonner à la société de lamanage la mise en place de moyens anti-pollution aux frais de l'Intervenant pollueur.

Tout déversement de produits polluants est interdit. En cas de déversement volontaire ou accidentel, l'Intervenant doit immédiatement avertir le Port et prendre les mesures nécessaires pour réduire au maximum le risque de pollution de l'environnement et/ou dégradations des ouvrages.

Pour cela, le domaine portuaire (ex. : site du PRCN) est équipé de matériels de première intervention en cas de pollution accidentelle et qui sont à disposition des Intervenant si nécessaire. Toutefois, le Port ne pourra être tenu pour responsable en cas d'inadéquation entre les moyens d'urgence qu'il met à disposition des Intervenant et la gravité de la pollution (étendue et nature du polluant).

Par conséquent, lors de la préparation du chantier, l'Intervenant doit définir et prendre toutes les mesures préventives pour éviter un déversement de produits polluants (ex. : hydrocarbures).

En cas de non traitement, ou de traitement partiel, de cette pollution, le Port mettra ou fera mettre en œuvre, à la charge de l'Intervenant, les moyens de récupération (ex : absorbants) qui devront être utilisés immédiatement dès l'apparition de la pollution. Le Port veillera également à la récupération par ramassage ou balayage des déchets et résidus vers le point de collecte approprié le plus proche, également aux frais de l'Intervenant.

En cas de nécessité de décaper la zone polluée, le Port mettra ou fera mettre en œuvre un nettoyage spécifique par décapage en ayant recours à une société spécialisée équipée pour réaliser ce type de prestation. Cette prestation sera à la charge l'Intervenant.

### Emploi de peinture avec du tributylétain ou autre produit interdit

Conformément à la réglementation en cours, il est rappelé que l'utilisation de peinture contenant du tributylétain (TBT) est interdite.

### Projections

L'Intervenant prend toutes les dispositions nécessaires afin de prévenir les projections de toutes natures (sable, peinture ou autres) susceptibles de causer des dommages aux installations, locaux, équipements, navires, matériels et autres. Les équipements devront être protégés par tout moyen approprié et efficace avant le début des travaux.

En cas de protection insuffisante ou inexistante, la remise en état fonctionnelle de ces équipements est obligatoirement à la charge de l'Intervenant. A défaut, le Port assurera la remise en état, ou le remplacement des constituants endommagés, aux frais et risques de l'Intervenant.

L'Intervenant est tenu pour responsable des dommages occasionnés par de telles projections en cas d'insuffisance, voire d'absence, de dispositif de protection.

En cas de non-respect de ce point de règlement, le Port procédera graduellement comme suit :

	<h1 style="color: #00AEEF; margin: 0;">REGLEMENT D'EXPLOITATION</h1>	Réf: <b>DREF001</b> Page <b>28/53</b>
--	--	--

- Une notification verbale et/ou par courrier simple et/ou par email sera adressée à l'Intervenant par le Responsable d'Exploitation ou son représentant,
- Puis, en cas de refus de se conformer à ces obligations, une mise en demeure par courrier en recommandé avec AR sera adressée à l'Intervenant par le Port,
- In fine, le Port prendra toutes les mesures à sa disposition pour interrompre ou remédier aux nuisances aux frais et risques de l'Intervenant sans que celui-ci ne puisse exiger de contrepartie financière ou calendaire, ou toute autre contrepartie concernant sa commande. Un procès-verbal de Grande Voirie sera rédigé par les officiers assermentés de la Capitainerie du Port.

### **II.2.2 Gestion des déchets**

Les moyens et conditions de traitement des déchets sur le domaine portuaire sont définis dans les documents d'informations établis par le Port et mis à disposition des Intervenants du Port, en particulier sur son site internet.

Pendant la durée d'une escale technique, la gestion des déchets de chantier, dont les produits de carénage, et les déchets du navire sont à la charge du Client ou du Fournisseur.

#### **Dépôt de déchets**

La majorité des déchets des navires accostés doit être déposée par les Intervenants dans les contenants mis à disposition sur les quais au niveau de points déchets appelés « points MARPOL ». Les déchets sur les points MARPOL sont collectés par des prestataires agréés par le Port.

#### **Déchets produits sur l'aire de carénage et sur le quai Camaret**

Les déchets issus des navires admis sur l'aire de carénage, ou accostés au quai Camaret, doivent être déposés par les Intervenants au Point déchets, zone de regroupement de déchets implantée sur le site dans la limite des conditions d'admissibilité précisées, selon les conditions définies sur site par affichage. Les déchets, non admis sur le Point déchets du PRCN, doivent être collectés, aux frais des entreprises qui les produisent, par des prestataires agréés par le Port.

#### **Déchets produits dans les formes de radoub**

La collecte et le traitement des déchets issus des navires séjournant dans les formes de radoub sont sous la responsabilité directe du Client ou Fournisseur qui fait appel à des prestataires agréés par le Port.

#### **Traitement des eaux**

Les eaux de ruissellement font l'objet d'un traitement avant rejet dans le milieu naturel conformément aux réglementations et autorisations préfectorales en vigueur.

**Les opérations de nettoyage haute pression et nettoyage très haute pression (supérieure à 200 bars) des coques de navire font ainsi l'objet d'une autorisation et de prescriptions spécifiques.**

#### **Dépôt de déchets non autorisés**

Les entreprises de réparation, construction, travaux publics, etc. effectuant des travaux sur les terre-pleins doivent maintenir leurs chantiers propres et assurer l'enlèvement à leurs frais, de tous les déchets, déblais, etc. à l'expiration du chantier.

A défaut, le Port fera procéder d'office au nettoyage post-chantier aux frais et risques des entreprises concernées, sans préjudice des poursuites susceptibles d'être engagées par elles à l'encontre du Port.

## **II.3 Charges admissibles d'exploitation des installations portuaires**

D'une manière générale, seul le Port est habilité à approuver les charges admissibles sur la totalité de ces quais et terre-pleins.

Les charges admissibles des installations portuaires doivent être scrupuleusement respectées par chaque Intervenant.

Pour toute opération de stockage, levage, ou transfert de matériels, l'Intervenant est tenu de vérifier avec le Port sa compatibilité avec les installations sollicitées. Dans le cas où celles-ci dépasseraient les limites communément admises et spécifiées ci-dessous, l'analyse de risque, réalisée dans le cadre de l'établissement du plan de prévention, devra permettre d'identifier et notifier les mesures à prendre pour préserver l'intégrité des ouvrages et la sécurité des moyens humains et matériels mobilisés.

Tout stockage ne disposant pas d'une autorisation ou ne respectant les dispositions techniques prévues fera l'objet d'une demande par le Port de déplacement immédiat aux frais du Client concerné. Ce dernier assumera également toutes les conséquences du stockage sur les ouvrages et leur exploitation.

### **II.3.1 Charges admissibles d'exploitation des quais, appontement et pontons**

Les charges admissibles d'exploitation sont les suivantes :

Installations portuaires	Charges admissibles d'exploitation
Quais de Chef de Baie	CDB1 : 6 tonnes/m <sup>2</sup> CDB2 : 6 tonnes/m <sup>2</sup> jusqu'au 2 <sup>nd</sup> rail de grue CDB3 : 6 tonnes/m <sup>2</sup>
Quai du Bassin à Flot	6 tonnes/m <sup>2</sup> avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai Charge ponctuelle de max 2 tonnes/m <sup>2</sup> dans la bande de 5 m par rapport au bord à quai
Quais de l'Anse Saint-Marc	ASM1 : 6 tonnes/m <sup>2</sup> ASM2 : 6 tonnes/m <sup>2</sup>
Quais du Môle d'Escale – ancien (cf. plan annexé)	1,5 tonnes/m <sup>2</sup> sur une largeur de 36 m par rapport au bord à quai
Quais du Môle d'Escale – nouveau (cf. plan annexé)	6 tonnes/m <sup>2</sup> avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai Charge ponctuelle de max 2 tonnes/m <sup>2</sup> dans la bande de 5 m par rapport au bord à quai
Quai Lombard – ancien (cf. plan annexé)	6 tonnes/m <sup>2</sup> avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai Charge ponctuelle de max 2 tonnes/m <sup>2</sup> dans la bande de 5 m par rapport au bord à quai
Quai Lombard – nouveau (cf. plan annexé)	3 tonnes/m <sup>2</sup> sur la plateforme de quai et 1 tonne/m <sup>2</sup> sur les passerelles d'accès
Quai Alcyone (cf. plan annexé)	6 tonnes/m <sup>2</sup> sauf sur un linéaire de 30 mètres avant l'extrémité ouest du quai qui est limité à 2 tonnes/m <sup>2</sup>
Appontement pétrolier	Passerelle d'accès : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 tonne/m<sup>2</sup> sur la voie de roulement</li> <li>• 500kg/m<sup>2</sup> sur les trottoirs</li> <li>• 2 500kg/ml au droit des canalisations</li> </ul> Plateforme de service : 3 tonnes/m <sup>2</sup>
RoRo Bassin à Flot	Convoi de 130T maximum avec 13 tonnes/essieu maximum
RoRo Chef de Baie	Chariot élévateur 60T sur essieu avant ou Semi-remorque de 45T avec charge maxi à l'essieu 17T ou Remorque MAFI avec tracteur avec charge maxi à l'essieu 24T ou Convoi exceptionnel type C2 120T roulant au pas et centré sur l'axe de la passerelle
Pontons et passerelles d'accès	250 kg/m <sup>2</sup>

Nota : une bande de 2 mètres de large minimum sera laissée libre de tout stockage au bord à quai afin de permettre le passage des exploitants et opérateurs.

### **II.3.2 Charges admissibles d'exploitation des ouvrages routiers de franchissement**

Les charges admissibles d'exploitation des ouvrages routiers de franchissement sont les suivantes :

Installations portuaires	Charges admissibles d'exploitation
Viaduc d'accès au Môle d'Escale	Convoi de 130T maximum avec 13 tonnes/essieu maximum
Pont de l'écluse	Convoi de 6T maximum avec 13 tonnes/essieu maximum

### **II.3.3 Charges admissibles d'exploitation sur les terre-pleins**

La charge admissible d'exploitation sur les terre-pleins est de 6 tonnes/m<sup>2</sup>, sauf pour les cas particuliers suivants :

Installations portuaires	Charges admissibles d'exploitation
Arrière quai Anse Saint-Marc 1	1,5 tonne/m <sup>2</sup> sur les zones non revêtues
Arrière quai Chef de Baie 2	<b>Aucune charge de stockage sur 15m de profondeur après le 2<sup>nd</sup> rail de grue</b>
Môle d'Escale – Ancien (cf. plan annexé)	1,5 tonne/m <sup>2</sup> jusqu'à 36 m par rapport au bord à quai

### **II.3.4 Charges exceptionnelles d'exploitation**

Les descentes de charges exceptionnelles liées à toute manutention classée dans la catégorie « colis lourds » ainsi que tout entreposage de marchandises exerçant des descentes de charges au-delà de celles citées précédemment, doivent faire l'objet d'une analyse spécifique préalable entre le Port et l'entreprise de manutention, en particulier vis à vis de la préservation des installations et équipements associés (réseaux ou ouvrages enterrés existants).

L'Intervenant responsable de l'opération donnera au Port tous les éléments nécessaires (ex. : plan de levage avec descentes de charges) pour permettre aux services concernés de mener à bien l'analyse technique relative à cette manutention, qui ne pourra se faire qu'après autorisation écrite du Port.

En l'absence d'éléments suffisants, pour des raisons de sécurité, le Port ne sera pas en mesure de valider les conditions de mise en œuvre et d'autoriser par conséquent l'opération. Tous les frais qui pourraient résulter d'un report ou d'une annulation de celle-ci seront à la charge de l'Intervenant concerné.

## II.4 Dispositions particulières applicables au PRCN

### **II.4.1 Horaires d'activité**

Les heures normales d'activité des agents d'exploitation du Port sur le site du PRCN sont :

- Du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, non compris les jours fériés ;
- Le samedi matin de 8h00 à 12h00, non compris les samedis fériés.

### **II.4.2 Plan de circulation**

Comme les autres sites d'exploitation du Port, le site du PRCN est doté d'un plan de circulation et de signalétiques verticale et horizontale. Celui-ci doit être respecté par l'ensemble des Intervenants sur le site.

#### **II.4.2.1 Stationnement autorisé**

Le stationnement des véhicules des Intervenants travaillant sur la zone de carénage doit se faire sur les emplacements qui sont aménagés et réservés à cet effet à l'extérieur du site du PRCN.

Le stationnement des véhicules des Intervenants est interdit à l'intérieur du site du PRCN.

Le stationnement est toléré de façon temporaire sur le site du PRCN pour le chargement ou le déchargement des appareils, des matériels, outils et matériaux utilisés dans le cadre des travaux sur les navires. Ces

stationnements sont autorisés sous condition de ne pas gêner la circulation générale, dont celle de l'élévateur et du respect de la zone convenue à cet effet avec l'équipe d'exploitation.

Le Port ne saurait être tenu pour responsable des dommages, de quelque nature que ce soit, causés aux véhicules en stationnement qui ne respectent pas les règles ci-dessus.

### **II.4.2.2 Circulation sur le site du PRCN**

La circulation sur le PRCN est réglementée et la vitesse des véhicules limitée à 5 km/h.

La circulation des deux roues est autorisée sur les voies prévues à cet effet à l'intérieur du domaine portuaire.

### **II.4.3 Mise à disposition de passerelles**

Le Port met à la disposition des navires des passerelles d'accès à bord dans la limite du matériel disponible.

Pendant son utilisation, cet outillage est placé sous la surveillance et la responsabilité du Client. Il est également de la responsabilité du Client de vérifier autant que nécessaire son amarrage sur le navire et de s'assurer de son intégrité en cas de manutention de charges à proximité à terre et/ou à bord et/ou entre la terre et le bord.

### **II.4.4 Conditions d'accueil des navires en avarie ou subissant un évènement de mer**

Les navires en avarie ou ayant subi un évènement de mer doivent **obligatoirement** se signaler au CROSS conformément à l'arrêté interpréfectoral portant réglementation et délimitation de la Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) du GPMLR.

En fonction de la disponibilité du personnel et des moyens matériels nécessaires à la mise en sécurité du navire et des risques engendrés par celui-ci pour le Port du fait de son état dégradé, l'Autorité Portuaire se réserve le droit de l'accueillir ou non et en informe le CROSS, conformément au Code des Transports.

### **II.4.5 Modification sur les navires en cours de chantier**

Le Client ne peut en aucun cas modifier la répartition des charges sans avoir obtenu l'accord du Port. Il doit en particulier obtenir l'autorisation de celui-ci pour remplir ou vider les cuves du navire.

### **II.4.6 Protection des caniveaux**

En cas de nettoyage de la coque sur l'aire de carénage ou dans les formes, le Client placera une protection de type géotextile sur les grilles de caniveau afin de récupérer la pollution et éviter un encrassement des caniveaux. En fin de chantier, ces protections sont enlevées par le Client qui en assurera l'élimination dans la filière adaptée.

### **II.4.7 Conditions d'utilisation de l'élévateur à bateaux et de l'aire de carénage**

Le Port réalise les opérations suivantes :

- Sortie et/ou mise à l'eau de navires respectant les critères dimensionnels (voir ci-après) ;
- Transfert du navire sur l'aire de carénage ;
- Attinage de navires avec les équipements adaptés aux caractéristiques du navire (tins, bers, épontilles, etc.) ;
- Prestations annexes comme : fourniture et pose de passerelle d'accès au navire, fourniture d'énergie électrique et d'eau douce, manutention avec chariot élévateur.

#### **II.4.7.1 Caractéristiques des navires**

L'élévateur à bateaux du Port est dimensionné pour manutentionner des navires dont les caractéristiques maximales sont :

- Longueur : 35 mètres
- Largeur : 9 mètres
- Masse : 250 tonnes.

Tout navire doit se présenter dans la darse de l'élévateur lège sans gîte et avec une assiette minimale.

## **II.4.7.2 Conditions particulières de mise au sec et mise à flot**

L'équipage du navire sera constitué d'au minimum 3 personnes, notamment pour aider au guidage, l'amarrage et la mise en place, le cas échéant de pare-battage ou autre disposition pour éviter les dégradations lors de la manutention. La responsabilité du Port, dans la bonne réalisation de la manutention, est effective tant que le navire est maintenu par les sangles.

Dans le cas d'avarie rendant ces conditions irréalisables, les manœuvres n'ont lieu qu'aux risques et périls de l'armement et dans les limites des capacités de l'élévateur précisées ci-dessus.

## **II.4.7.3 Prise de commande pour l'élévateur à bateaux et le terre-plein de carénage**

### **➤ La demande Client**

Le Client désirant utiliser, soit l'élévateur à bateaux, soit l'aire de carénage, doit en faire la demande écrite au Port en renseignant le formulaire « Bon de commande élévateur à bateaux » fourni par le Port.

Dans le cas d'une demande de pré-reservation verbale ou téléphonique, le client disposera de 48h00 pour confirmer sa demande en renseignant le formulaire « Bon de commande élévateur à bateaux » fourni par le Port. Passé ce délai, le Port se donne le droit d'annuler la pré-reservation de son planning d'exploitation afin de libérer la place pour un autre navire.

Cette demande est signée par le Client et précise les renseignements ci-dessous se rapportant au navire ***tel qu'il doit se présenter pour sa mise au sec :***

- Identification du navire : nom, quartier, numéro, port d'exploitation, armement ;
- Identification de la personne physique ou morale qui effectue la commande ;
- Identification des coordonnées de facturation : nom, coordonnées postales et de télécommunication ;
- Nature de la coque : acier, bois ou composite ;
- Dimensions : jauge brute, longueur hors-tout, largeur au maître couple, tirants d'eau (avant et arrière), hauteur maximum hors-tout de la quille au sommet des mâts (non compris les antennes) ;
- Poids du navire en précisant la nature, l'importance et l'emplacement des principales charges ;
- Date et heure souhaitées pour la réalisation des prestations ;
- Durée prévue du séjour ;
- Nature des travaux à réaliser sur le bateau et désignation de ou des entreprises extérieures chargées des réparations ;
- Désignation de la Compagnie assurant le bateau et le numéro de la police d'assurance.

### ***Cette demande doit être accompagnée des documents suivants :***

- Copie de l'attestation d'assurance Responsabilité Civile avec les montants garantis,
- Copie de l'attestation d'assurance du navire avec le montant garanti,
- Copie du certificat ou attestation d'exonération de TVA,
- Copie de l'acte de francisation du navire,
- Copie du certificat d'enregistrement du navire.

### ***La première demande doit être accompagnée des documents suivants :***

- Plan général : élévation, coupe et vue en plan (y compris les mâts) avec indication des caractéristiques principales et des poids élémentaires, et notamment de la position et des caractéristiques des quilles antiroulis,
- Plan des lignes de forme ou liste des relevés de formes, et courbes hydrostatiques si possible,
- Plan de levage + plan de calage.



Toutes erreurs ou omissions dans les documents produits par le Client engagent directement sa responsabilité et déchargent le Port de toute responsabilité en cas de dysfonctionnement lors de la manutention, dont l'origine serait due à ces erreurs.

➤ Validation de la commande et inscription au programme

Les demandes sont analysées puis inscrites dans l'ordre d'arrivée des formulaires de commande visés par le Client.

Une fois la demande formulée, la date et l'heure sont définies par le Port selon les disponibilités de l'équipe d'exploitation et des installations et communiquées au Client avant validation de la commande.

Le Port confirme au Client la faisabilité de sa commande en contresignant le bon de commande et en le lui transmettant.

Le navire, objet de la commande, est alors inscrit dans le programme de l'élévateur à bateaux en spécifiant les dates et heures de sortie et/ou mise à l'eau.

#### **II.4.7.4 Modifications du programme de l'élévateur à bateaux**

Le programme de l'élévateur à bateaux peut faire l'objet de modifications pour des raisons non prévisibles à l'avance :

➤ Conditions météorologiques

La vitesse du vent établi pour l'exécution des manœuvres réalisées avec l'élévateur à bateaux (hissage hors de l'eau, transfert ou mise à l'eau) doit être inférieure à 72 km/h (40 nœuds) par rafale.

L'interruption ou le report d'une opération de manutention sera confirmé par le Responsable d'Exploitation ou son représentant sur la base de la valeur de vent annoncée par les bulletins météorologiques ou mesurée sur le Port par la Capitainerie au moment des opérations de manutention.

➤ Annulation d'une commande par un Client

Si le navire inscrit au programme n'est pas en mesure de se présenter à la date et à l'heure prévues dans la commande, le Client doit impérativement informer par écrit le Port au minimum 48 h ouvrées à l'avance.

En cas de non-respect de ce délai, il sera facturé au Client la prestation prévue de levage.

La prise en charge ultérieure du navire fait l'objet d'une nouvelle demande par le Client selon le mode opératoire défini ci-dessus.

➤ Avarie de l'élévateur à bateaux

L'élévateur à bateaux peut être l'objet d'avarie imposant un arrêt d'exploitation non planifié. Dans ce cas, les Clients inscrits au programme dont les navires ne peuvent être manutentionnés n'ont droit à aucune indemnité.

#### **II.4.7.5 Organisation de l'aire de carénage**

L'aire de carénage est constituée de 5 emplacements matérialisés au sol (identifiés TP1 à TP5).

La capacité maximum d'accueil de navires sur l'aire de carénage est définie comme suit :

- La dimension des emplacements (hormis le TP1) permet d'accueillir 2 navires simultanément si la somme de leur taille respective n'excède pas 34 m et si la chronologie des remises à l'eau des navires est compatible avec les positions des navires sur l'emplacement considéré ;
- Il ne sera pas admis plus de 2 navires simultanément sur les emplacements TP2 à TP5 ;
- Le TP1 ne peut accueillir qu'un navire de longueur 20 mètres maximum.

En complément de ces 5 places, une place supplémentaire est disponible à titre exceptionnel en bout de l'aire de roulement de l'élévateur à bateaux et est identifiée TP6.

Toutefois, la mise au sec d'un navire sur cette place est conditionnée à l'application de tous les points suivants :

- Toutes les places TP1 à TP5 sont indisponibles car occupées ou réservées par des Clients sur la base du planning d'occupation de l'aire de carénage,
- Le gabarit hors tout du navire manutentionné n'engage pas le gabarit hors tout de l'élévateur à bateaux, permettant ainsi à ce dernier de se désengager une fois l'opération de pose réalisée. En effet, pour des raisons évidentes d'exploitation, l'élévateur à bateaux doit rester disponible à tout moment,
- Pendant toute la durée d'escale sur cette place identifiée TP6, le navire présent ou prévu sur la place adjacente TP5 (voir planning d'occupation du terre-plein), possède un gabarit hors tout qui n'engage pas celui de l'élévateur à bateaux. En effet, dans cette configuration, l'accès à TP5 est possible en marche avant directement à partir de l'aire de roulement. Si tel n'est pas le cas (gabarit hors tout du navire engageant celui de l'élévateur à bateaux), une manœuvre de retournement de l'élévateur doit être obligatoirement réalisée sur la place TP6, nécessitant impérativement sa disponibilité,
- Le navire prévu sur la place TP6 est en arrêt de très courte durée sur la base d'une liste de travaux clairement identifiés, et validée par le Client, permettant une remise à l'eau à tout moment. Avant la manutention du navire ou une fois le navire positionné à cet emplacement, en cas de modification ou de rajout de travaux dont la nature et le contenu ne pourront pas garantir ce principe, le Port se réserve le droit d'annuler la commande du Client ou de dégager le navire aux frais du Client sans que celui-ci ne puisse exiger de contreparties de toutes sortes.

Par ailleurs, cette place supplémentaire en bout d'aire d'évolution de l'élévateur n'est pas équipée de borne technique d'accès à l'énergie électrique et à l'eau douce. Par conséquent, le Client doit donc prévoir, à ses frais, des moyens de production d'énergie autonomes.

Le choix de l'emplacement d'un navire sur l'aire de carénage est de la responsabilité du Port et ne peut être contesté par le Client.

#### **II.4.7.6 Utilisation de la darse de l'élévateur à bateaux**

##### **➤ Circulation et accès**

Les voies de roulement de l'élévateur à bateaux ainsi que l'intérieur de la darse sont exclusivement réservés aux opérations de hissage et de remise à l'eau des navires.

L'intérieur de la darse, ainsi que son accès, doivent par conséquent, être laissés libres de toute occupation matérielle et humaine en permanence pour l'exécution, à tout moment, de ces opérations.

Les voies de roulement dans la darse sont interdites d'accès à toute personne en dehors des agents d'exploitation du Port pour des raisons de sécurité.

Une fois la remise à l'eau d'un navire effectuée, le Client doit prendre toutes dispositions pour libérer la darse dans les plus courts délais.

Tout séjour prolongé d'un navire à l'intérieur de la darse est donc strictement interdit, et à fortiori toutes opérations de réparations et/ou d'essais de fonctionnement de moteurs sont proscrites.

Enfin, tout stationnement de véhicules est interdit sur la chaussée de roulement.

##### **➤ Entrée et sortie de la darse de l'élévateur par navire**

L'entrée et la sortie du navire dans la darse de l'élévateur à bateaux sont de la responsabilité du Client.

L'équipage, dont la composition est laissée à l'initiative du capitaine du navire, est chargé de faire entrer le navire dans la darse ou de l'en faire sortir en procédant aux diverses manœuvres et opérations d'amarrage nécessaires, soit pour placer le navire sur les sangles, soit pour le dégager.

En cas de besoin, l'assistance du lamanage peut être demandée. Dans ce cas, cette prestation est à la charge du Client.

##### **➤ Arrêt et démarrage de la propulsion**

Sortie d'eau :

Une fois le bateau immobilisé à l'intérieur de la darse, la propulsion doit être débrayée avant le démarrage de l'opération de levage.

Mise à l'eau :

Le Client embraye la propulsion après autorisation du responsable de manœuvre du Port afin d'éviter notamment d'endommager le bateau ou les sangles de l'élévateur.

#### **II.4.7.7 Hissage et mise à l'eau d'un navire dans la darse**

Le Client est tenu d'assister aux opérations de hissage ou de descente de son navire.

Toutefois, l'accès à l'aire d'évolution de l'élévateur à bateaux (chemin de roulement, zone de terre-plein TP1 à TP5, darse) est strictement interdit au public. Par conséquent, seuls sont admis sur cette aire d'évolution :

- Les membres d'équipage,
- Le personnel nécessaire des entreprises autorisées dans le cadre de l'intervention,
- Le personnel du Port.

L'équipage doit obligatoirement quitter le bord ou y monter lorsque le pont du navire se situe approximativement au niveau de la tablette de la darse. Pour ce faire, les agents du Port positionnent le navire à proximité du bord de la darse. L'équipage doit attendre l'autorisation du Port pour le transfert des marins.

Le Port n'est pas tenu pour responsable de tout accident pouvant survenir au moment de quitter ou gagner le navire.

***En aucun cas, l'équipage ne doit demeurer à bord pendant le transfert du navire sur l'aire de carénage.***

Avant le hissage et le transfert du navire, son capitaine est dans l'obligation de faire procéder à la fermeture des vannes ou portes de communication avec les soutes à carburant, afin d'éviter des transports de la charge liquide compromettant l'équilibre du bateau.

#### **II.4.7.8 Attinage sur l'aire de carénage**

La préparation de l'attinage est assurée par le personnel du Port. Le Client est tenu de fournir par écrit tous les renseignements et documents nécessaires à cette préparation.

Il revient au Client d'informer le Port de son intention de procéder à des réparations sur la quille ou à son remplacement afin que les mesures de calage adéquates soient mises en œuvre.

En cas de documents et renseignements erronés ou absents, le Port décline toute responsabilité sur l'opération et les conséquences sur le bateau.

Toute modification de l'attinage pendant le séjour du navire sur l'aire de carénage est exclusivement réalisée par les agents du Port. Cette prestation fait l'objet d'une demande écrite du Client et est facturée au temps passé.

L'attinage des navires sur l'aire de carénage est obligatoirement réalisé à l'aide des équipements et ouvrages mis à disposition par le Port.

#### **II.4.7.9 Durée d'occupation de l'aire de carénage**

La durée d'occupation de l'aire de carénage est précisée sur le bon de commande établi par le Client et validé par le Port.

D'une manière générale, à l'expiration de la durée d'occupation de l'aire de carénage prévue dans le bon de commande, les travaux doivent être entièrement terminés faute de quoi, si le navire est en mesure de flotter,

le Port peut ordonner sa remise à l'eau et son amarrage à un poste à quai aux frais, risques et périls du Client sans possibilité de recours contre le Port.

Si le navire ne peut flotter, ou pour toutes autres raisons, la durée d'occupation peut être prolongée. Dans ce cas, la responsabilité du Port ne peut être engagée auprès des autres Clients dont le navire est immobilisé sur l'aire de carénage ou ne peut être sorti comme prévu au programme.

En cas de retard dont le Client est responsable, le coût à la journée est majoré conformément aux dispositions des Prestations de Service.

## **II.4.7.10 Séjour sur l'aire de carénage**

### **➤ Généralités**

Un état des lieux préalable sera fait avec le Client avant de positionner le navire.

Pendant le séjour sur l'aire de carénage, les trous d'évacuation des eaux-vannes et des eaux usées doivent être condamnés et aucun objet ou détritrus ne doit être jeté par-dessus bord. L'équipage et les personnels employés aux travaux ne doivent, sous aucun prétexte, déposer des déchets en dehors des emplacements spécialement affectés à cet usage.

Le Port prendra toutes les mesures à sa disposition aux frais et risques du Client pour enlever les déchets, les envoyer dans la filière appropriée et nettoyer les ouvrages impactés.

Par ailleurs, il est interdit :

- De pénétrer, sans autorisation spéciale, dans les locaux abritant l'appareillage ou dans ceux dont l'usage et l'accès sont réservés au personnel du Port,
- De s'approprier tout ou partie des objets déposés sur un autre chantier que le sien et de mettre en service, sans l'autorisation du Port, les accessoires appartenant à ce dernier.

Tout comportement ou agissement non conforme avec les règles de sûreté portuaire peut entraîner une interdiction temporaire ou définitive d'accès au domaine portuaire par annulation de l'autorisation d'accès.

## **Manœuvre des machines**

Le fonctionnement des hélices et autres machines (moteurs, grues, etc.) pouvant générer un problème d'équilibre sur les bers est interdit.

### **➤ Rangement et nettoyage de l'emplacement**

Pendant toute la durée d'occupation, la propreté de l'emplacement du terre-plein mis à disposition par le Port, incombe au Client.

Le Port vérifiera avec le Client que l'emplacement est conforme à l'état des lieux d'entrée.

Le Client est tenu d'évacuer quotidiennement les débris provenant du décapage des carènes.

Dans la mesure où les quantités de déchets sont supérieures aux seuils d'acceptation de la zone de regroupement des déchets du PRCN, le Client est responsable de leur évacuation et de leur traitement. Il doit pour cela s'adresser aux prestataires déchets agréés par le Port.

Tout matériel appartenant au Client ou ayant servi aux réparations doit être enlevé par ses soins, avant l'enlèvement du navire.

Le Client doit donc laisser l'emplacement dans le même état de propreté que lorsqu'il l'a trouvé à son arrivée.

Avant la remise à l'eau du navire, le Port procédera à un état des lieux contradictoire de l'emplacement avec le Client. Cette constatation pourra conduire, si justification, à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge du Client. Dans ce cas, le Port s'assurera du nettoyage et facturera au Client les prestations réalisées.

Si le nettoyage est réalisé par le personnel du Port, il sera facturé au Client conformément aux conditions mentionnées dans le document Prestations de Services de l'année en cours.

De même, le Client doit également assumer les coûts de nettoyage de la darse et de l'élévateur si ceux-ci sont accidentellement pollués lors des opérations de hissage et de descente. Une constatation sur site pourra conduire, si justification, à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge du Client. Dans ce cas, le Port assurera la réalisation du nettoyage et facturera au Client les prestations réalisées. Si le nettoyage est réalisé par le personnel du Port, il sera facturé au Client conformément aux conditions mentionnées dans le document Prestations de Services de l'année en cours.

Concernant le nettoyage des équipements d'attinage mis à disposition dans le cadre d'une commande, celui-ci est obligatoirement à la charge du Client.

#### **II.4.7.11 Remise à l'eau du bateau**

Avant la remise à l'eau du navire, le Capitaine ou son représentant doit assister à la manœuvre, s'assurer sous son entière responsabilité, de la flottabilité et de la stabilité du navire.

La décision de mise à flot est prise sous l'entière responsabilité du capitaine. L'utilisation du moteur est interdite, sauf accord écrit du Port.

Le Client est responsable de son navire dès qu'il entre en flottaison. Il doit immédiatement le sortir de la darse et l'amarrer à un poste d'accostage qui lui est désigné par le Port. Faute de sortie immédiate de la darse, le remorquage du navire est effectué d'office aux frais, risques et périls du Client.

#### **II.4.7.12 Conditions particulières d'application des tarifs**

Les tarifs pour les prestations du PRCN, dont le recours à l'élévateur à bateaux, sont définis dans le document Prestations de services de l'année en cours.

La longueur du bateau prise en compte est celle portée sur l'acte de francisation. Elle peut faire l'objet d'un contrôle par un agent du Port.

La durée d'occupation de l'aire de carénage est évaluée de la manière suivante :

- Le jour de la manutention de sortie d'eau, réputée première journée, la durée d'occupation de la place de terre-plein est considérée :
  - o Comme journée entière, pour tout navire calé et remis au Client, avant 10h00.
  - o Comme demi-journée, pour tout navire calé et remis au Client, entre 10h00 et 15h00 ;
- En cas de navire calé et remis au Client après 15h00, la 1ère journée d'occupation de la place de terre-plein est prise en compte à partir du lendemain 00h00 ;
- Les journées suivantes débutent à 00h00 ;
- La journée de la manutention de remise à l'eau, réputée dernière journée, la durée d'occupation de la place de terre-plein est également considérée :
  - o Comme demi-journée, pour toute manutention du navire entre 10h00 et 15h00.
  - o Comme journée entière, pour toute manutention du navire après 15h00 ;
- En cas de manutention de navire avant 10h00, la dernière journée d'occupation de la place de terre-plein est la veille jusqu'à 24h00.

Chaque samedi, dimanche et jour férié, compris dans le séjour d'occupation, compte pour une journée normale, qu'elle ait ou non été utilisée pour la visite et la réparation du navire.

#### **➤ Facturation de l'occupation de l'aire de carénage**

La durée d'occupation est facturée sur la base minimum de la durée prévue dans le bon de commande.

La durée d'occupation initialement prévue peut être prolongée pour diverses raisons.

#### **Cas d'une prolongation répondant à un besoin du Client**

Dans les cas où cette prolongation est de la responsabilité du Client (travaux supplémentaires sur le navire, retard d'approvisionnement, etc.), les journées supplémentaires d'occupation font l'objet d'une majoration

sur le prix à la journée conformément aux tarifs définis dans le document Prestations de services de l'année en cours.

### **Condition d'exonération de la majoration**

Une exonération de la majoration suppose de réunir 2 conditions :

- Le Client sollicite par écrit une prolongation de la durée d'occupation du terre-plein au-delà de la date de remise à l'eau du navire mentionnée sur le bon de commande du Port avec un délai de prévenance de 24 heures avant l'heure de remise à l'eau prévue au contrat,
- Le Port accepte la demande de report de la date remise à l'eau car compatible avec son planning d'occupation de l'aire de carénage.

En cas de réponse négative, sous condition que le navire est en capacité de flotter, celui-ci est remis à l'eau pour libérer la place.

Si le navire n'est pas en capacité de flotter, les pénalités sont appliquées et le Client sera mis en demeure de libérer la place au plus tôt.

### **Cas d'une prolongation ne relevant pas d'un besoin du Client**

Dans ce cas, le Client ne supporte pas le coût de la durée supplémentaire d'occupation de l'aire de carénage et bers.

Si la remise à l'eau du navire était retardée par le mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, le Client ne peut réclamer de ce fait aucune indemnité au Port.

### **II.4.8 Conditions d'utilisation des formes de radoub**

Le Port dispose de 2 formes de radoub nommées forme 1 et forme 2.

Les formes 1 et 2 sont gérées par le Port qui en fixe les conditions de réservation et d'occupation dans les Prestations de services de l'année en cours. Le Client souhaitant réaliser l'arrêt technique de son navire en forme doit donc prendre contact avec le Port.

Quelle que soit la forme, le Port réalise les opérations suivantes pour l'accueil de navire :

- Manœuvrer les bateaux-portes (ouverture / fermeture) ;
- Préparer l'attinage d'un navire suivant les plans fournis par le Client ;
- Pendant la phase d'assèchement, maintenir le navire dans les axes longitudinal et latéral de la forme conformément au plan d'attinage, et ce jusqu'à son échouage.  
 ⇒ Pour rappel, il est de la responsabilité du Client de respecter impérativement les conditions d'assiette et de gîte définies dans le dossier technique passage en forme réalisé avant l'entrée du navire en forme et prendre toutes les mesures nécessaires pour les respecter ;
- Assécher les formes et les maintenir à sec en permanence pendant la durée du séjour d'un navire ;
- Accorer et désaccorer les navires, avec éventuellement des opérations de mise en place ou d'enlèvement d'épontilles ou d'étais, et de faux tins ;
- Si le Client le demande, nettoyer le fond des formes après chaque assèchement avant le début des interventions du Client sur le navire ;
- Remettre les formes en eau.

#### **II.4.8.1 Capacité d'accueil**

Les 2 formes de radoub présentent les dimensions suivantes :

- Forme 1 : 176 m de longueur pour 22,00 m de largeur et un tirant d'eau maximum de 7,50 m.  
Cotes utiles : L=165 m, l=21,30 m.
- Forme 2 : 107 m de longueur pour 14 m de largeur et un tirant d'eau maximum de 7,50 m.  
Cotes utiles : L= 90 m, l = 13 m.

#### **II.4.8.2 Réservation d'une forme**

Les modalités de réservation des formes sont définies comme suit :

➤ Intention d'occupation d'une forme

A réception d'une demande d'« intention d'occupation », celle-ci fait l'objet d'un accusé de réception et est enregistrée dans le calendrier prévisionnel d'occupation des formes tenu par le Port et diffusé mensuellement. Cette intention n'engage ni le Port ni le Client par rapport à une réservation ultérieure, quelle qu'en soit son origine.

Au plus tard 30 jours avant le début de la date d'occupation, le Client confirmera sa réservation de la forme ou informera le Port de sa volonté de ne pas donner suite.

➤ Réservation ferme

Une réservation ferme d'une forme peut être sollicitée. Elle est conditionnée par l'acceptation par le Client d'un devis établi par le Port. L'acceptation du devis vaut engagement du Port et du Client sur la période demandée.

➤ Demande d'occupation supérieure à 1 mois

En cas de demande d'occupation d'une forme d'une durée supérieure à un mois, une concertation avec la place portuaire est assurée par le Port.

➤ Commande des formes

Un délai minimum de trois semaines devra être respecté, entre l'envoi de la commande du Client et la date de mise au sec du navire. Ce délai a pour but de planifier la préparation de calage du navire par rapport à l'exploitation du PRCN.

### **II.4.8.3 Préparation de l'assèchement d'un navire en forme**

Il est précisé, au préalable, qu'en l'absence de fourniture des plans d'attinage et/ou d'accorage et autres données nécessaires à l'élaboration du dossier technique d'escale de la part du Client, le Port ne réalise pas de prestations d'assèchement.

#### Le dossier Technique Passage en Forme (DTPF)

Après acceptation d'une demande d'occupation d'une forme et réception des éléments suffisants, le dossier technique d'escale est instruit par le Port. Son objectif est de vérifier l'adéquation entre les moyens mobilisables par le Port et les besoins du Client pour un projet d'accueil de navire en forme.

Les points suivants sont notamment abordés :

- Attinage avec analyse du plan d'attinage et/ou d'accorage fournis par le Client, adéquation de la forme retenue au besoin du Client, etc. ;
- Définition de moyens spécifiques d'accorage ou d'attinage à fournir par le Port au frais du Client ;
- Définition des modalités de mise à disposition éventuelle des moyens d'attinage – accorage fournis par le Client ;
- Accès à la forme ;
- Assèchement : position et configuration (assiette, gîte) du navire dans la forme, ainsi que besoins particuliers tel qu'inspection subaquatique de la coque avant pose du navire ;
- Besoins en énergie et en eau ;
- Gestion des déchets ;
- Analyse des risques et de l'adéquation aux montants des couvertures d'assurances respectives ;
- Prestations complémentaires : besoin en surface de terre-plein, implantation d'une base vie, manutention, etc.

Le Dossier Technique Passage en Forme et le plan d'attinage associé doivent obligatoirement être validés par le Client avant le démarrage de la prestation d'assèchement.

Dans l'hypothèse où, dans le cadre de l'instruction initiale et des mises à jour du Dossier Technique Passage en Forme, de nouveaux éléments importants, fournis par le Client, sont de nature à remettre en cause la



faisabilité de l'assèchement, le Port se réserve le droit de désinscrire le navire du planning d'occupation de la forme et de remettre la période concernée disponible pour d'autres Clients.

Toutes erreurs ou omissions dans les documents produits (plan de navire, document d'attinage ou d'accorage) par le Client engagent directement sa responsabilité, et déchargent le Port de toute responsabilité en cas de dysfonctionnement et dégradation liés à ces erreurs ou omissions lors de l'opération d'assèchement.

Le Dossier Technique Passage en Forme peut évoluer au fur et à mesure de la précision de la définition des travaux (nature et consistance des interventions) décidée par le Client ; aussi, le Dossier Technique Passage en Forme est mis à jour et indicé afin de tracer ses évolutions. Chaque mise à jour ne doit pas remettre en cause la faisabilité du projet et doit être validée conjointement par le Port et le Client. La signature de la dernière version indicée du Dossier Technique Passage en Forme est obligatoire pour réaliser l'opération d'assèchement.

➤ Mise à disposition de terre-plein

La bande de surface d'une largeur de 5 mètres autour des formes fait partie intégrante de la location de la forme. Cette bande est matérialisée au sol par des hachures de couleur blanche.

En cas de besoin de surface supplémentaire, le Port peut proposer en fonction des disponibilités des surfaces complémentaires en location avec facturation sur la base des tarifs publiés annuellement par le Port dans le document Prestations de services de l'année en cours.

Pour précision, la surface comprise entre les deux formes de radoub jusqu'au môle d'amarrage constitue un accès aux équipements et infrastructures situés en bord à quai. Par conséquent, cette surface doit être laissée en permanence libre d'accès à tout moyen du PRCN et ne peut donc faire l'objet d'une location.

➤ Protocole d'assèchement et de remise à l'eau

Le Port définit les protocoles d'assèchement et de remise en flottaison du navire à partir des éléments inscrits dans le Dossier Technique Passage en Forme. Ces protocoles se présentent sous la forme de plannings découpés en phases avec précision des horaires de début et de fin. Ces protocoles sont validés par le Client.

➤ Préparation de l'attinage

A partir des éléments précisés dans le Dossier Technique Passage en Forme, le Port prépare la forme pour l'accueil du navire, objet de la commande.

Les bers et tins spécifiques fournis par le Port sont préparés et mis en place par celui-ci en fond de forme, suivant le plan de calage.

Avant la remise en eau de la forme, le Client signe pour validation :

- Le plan d'attinage/accorage servant de base à la réalisation en fond de forme après vérification conjointe Port-Client en fond de forme ;
- Le Dossier Technique Passage en Forme auquel est annexé le plan d'attinage-accorage.

Une fois ces deux étapes impérativement validées par signature, la forme est alors mise en eau, prête à accueillir le navire.

➤ Entrée et sortie du navire en forme

L'entrée et le stationnement du navire dans la forme de radoub sont de la responsabilité du Client jusqu'au démarrage des pompes d'assèchement.

L'amarrage est réalisé, toujours sous la responsabilité du Client, de manière à pré ligner le navire dans sa configuration d'assèchement comme prévu dans le Dossier Technique Passage en Forme.

Lorsque le navire est en forme dans l'attente de l'opération d'assèchement, les opérations d'amarrage et de reprises éventuelles des amarres sont effectuées par le personnel du bord ou par les lamaneurs à la demande et aux frais du Client.

L'opération d'assèchement, sous responsabilité du Port, débute dès lors que les personnels du Port agissent sur les palans de centrage afin de positionner le navire par rapport aux repères d'attinage-accorage en vue de son échouage, ou donnent les ordres dans le cas de l'utilisation des moyens du bord.

Dès la mise en flottaison, le navire est à nouveau sous la responsabilité du Client.

L'équipage, dont la composition est laissée à l'initiative du capitaine du navire, est chargé de faire entrer le navire dans la forme ou de l'en faire sortir en procédant aux diverses manœuvres et opérations d'amarrage nécessaires soit seul, soit avec l'assistance de la société de lamanage agréée par le Port.

En cas de besoin, l'assistance du lamanage ou du remorquage peut être imposée par la Capitainerie.

#### **II.4.8.4 Opération d'assèchement d'un navire dans la forme**

##### **➤ Entrée du navire dans une forme**

Selon le tirant d'air du navire, pour des raisons de faisabilité technique, dans des conditions de sécurité des personnes et de conservation des biens confiés, l'entrée en forme du navire et sa mise au sec seront reportées dès lors de l'édition d'un BMS « vent frais » de force 6 et plus, annoncé la veille et/ou à la date de l'assèchement.

Les informations météorologiques de référence sont disponibles sur le site internet de Port Atlantique La Rochelle via l'application LR Traffic accessible sous l'onglet « Mouvement des navires et accès nautiques ». En cas de difficulté à s'identifier sur le site de LR Traffic, la Vigie Capitainerie fournira le BMS sur demande.

A partir d'un vent annoncé ou mesuré en rafales supérieur ou égal à force 5, le Port se réserve le droit de revoir et mettre à jour le planning d'assèchement en fonction de l'évolution des conditions météorologiques fournies et disponibles. Les conséquences éventuelles d'un report sont à la charge du Client.

Dans le cas où le navire est déjà présent en forme lors de l'édition du BMS, les frais relatifs à la sortie du navire de la forme et de sa mise à quai au Bassin à Flot sont à la charge du Client. Il en est de même pour les frais d'une nouvelle entrée en forme après la fin du BMS.

##### **➤ Assèchement du navire**

Une fois le navire amarré dans la forme, le Port réalise :

- La fermeture de la forme en mettant en place le bateau-porte ;
- Le vidage de la forme jusqu'à créer un différentiel de hauteur d'eau suffisant entre le Bassin à Flot et la forme afin d'assurer le placage correcte et hermétique du bateau porte dans son logement ;
- Le positionnement du navire en configuration assèchement conformément au protocole d'assèchement.

Le Client donne son accord pour le lancement de l'assèchement.

Le Port réalise alors l'assèchement du navire dans le respect du protocole d'assèchement.

Pendant toute la durée des opérations, le Client reste responsable de la stabilité du navire et de sa configuration (assiette, gîte).

Le Port peut décider de stopper un assèchement en cours si les conditions de sécurité se dégradent en cours d'opération.

Une fois l'assèchement terminé, une visite du navire posé sur ses tins, forme à sec, est effectuée par le Client et le Port afin de réceptionner l'attinage-accorage.

En cas de défaut d'attinage-accorage, une analyse est réalisée par le Port et une solution est proposée au Client pour approbation.

Le Port, en accord avec le Client, met alors en œuvre les moyens adaptés afin de retrouver une configuration satisfaisante pour le navire.

En cas de dommages, une expertise est réalisée entre les parties afin d'identifier les responsabilités

Les coûts inhérents aux moyens et aux opérations engagées sont supportés par le Port ou le Client en fonction des conclusions issues de la recherche des responsabilités.

➤ Etat des lieux

**Sous réserve d'en avoir la demande du Client**, le Port réalise le nettoyage de la forme une fois l'assèchement finalisé.

Un état des lieux d'entrée contradictoire est alors réalisé par le Port en présence du Client. Cet état des lieux intègre le terre-plein éventuellement mis à disposition du Client pendant la durée de son chantier.

Les travaux prévus par le Client ne peuvent en aucun cas débiter avant la réalisation et la validation conjointe de l'état des lieux d'entrée.

Le Client s'engage à restituer la forme dans le même état que celui constaté lors de l'« état des lieux entrée ».

En fin de chantier, et avant la remise à l'eau du navire, un « état des lieux sortie » contradictoire est dressé pour comparaison avec l'« état des lieux entrée ».

Dans le cas où il est constaté que le Client n'a pas respecté son engagement en matière de remise en état de la forme et du terre-plein conformément à l'« état des lieux entrée », le Port ajournera la remise en eau du navire, en attendant de retrouver l'état initial des lieux. Cette opération de remise en état de la forme et du terre-plein est de la responsabilité du Client. En cas de manquement du Client à ses obligations, le Port s'assurera de la remise en état des installations et facturera au Client les prestations réalisées. Dans le cas où le Port a recours au personnel du PRCN, ce dernier sera facturé au Client au tarif de l'heure agent Port.

En aucun cas, le Port ne sera tenu pour responsable des préjudices subis par le Client en raison de ce retard. Le Client ne pourra donc exiger de contrepartie financière ou calendaire, ou toutes autres contreparties concernant sa commande.

## **II.4.8.5 Séjour du navire dans la forme**

➤ Maintien au sec de la forme

Le Port assure le maintien au sec de la forme pendant toute la durée du séjour du navire dans la forme.

➤ Stabilité du navire

Toute modification de l'attinage et/ou de l'accorage pendant le séjour du navire en forme de radoub fait l'objet au préalable d'une demande écrite du Client. Le Port étudie la faisabilité et notifie par écrit son refus ou son accord de modifier le calage du navire. En cas d'accord du Port, la modification est réalisée exclusivement par les agents du Port. Cette prestation est facturée au temps passé.

➤ Suspension des opérations d'assèchement

Quand les agents du Port jugent qu'il y a un danger à continuer l'assèchement du navire suite à un changement de stabilité important avant que celui-ci ne soit totalement posé, alors le Client doit remettre son navire dans la même configuration de gîte et d'assiette que celle validée dans le dossier technique d'escale.

Les opérations d'assèchement peuvent également être stoppées par le Port à la détection d'une incohérence entre les différents points de positionnement du navire qui permettent, par recoupement, de s'assurer de la conformité de l'échouage par rapport à la position des tins.

Ces interruptions ne donnent droit à aucune indemnité au Client.

➤ Vie à bord du navire

Lors de la durée de l'escale technique d'un navire dans une forme en configuration à sec, la vie à bord n'est pas autorisée compte tenu des risques importants de chute de hauteur. Cependant, pour des raisons de sécurité propres aux caractéristiques techniques du navire, le Port pourra accepter à bord, sous certaines conditions qu'il fixera, des visites nocturnes de sécurité ou une présence minimale.

#### **II.4.8.6 Remise en eau du navire**

Après validation de l'« état des lieux sortie » par le Port, le protocole de remise à l'eau est engagé par les agents du Port après accord du Client.

Cette opération se termine par le dégagement du bateau-porte.

Le navire peut alors quitter la forme selon les procédures définies par le Port. Il doit faire toute diligence pour libérer la forme de radoub, en se conformant aux ordres du Port.

#### **II.4.8.7 Conditions particulières**

Si l'introduction de l'eau dans la forme ou l'enlèvement du bateau-porte est retardée par le mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, le Client ne pourrait réclamer aucune indemnité.

➤ Séjour de navires à flot en réparation

Le séjour des navires à flot dans les formes n'est pas autorisé par le Port.

## **II.5 Dispositions particulières applicables aux Voiries Portuaires**

Les dispositions applicables aux Voiries Portuaires sont définies à l'article 27.3 du Règlement Particulier de Police du Port disponible à l'adresse suivante :

<https://www.larochelle.port.fr/pratique/textes-applicables/>

Ce dernier spécifie notamment que, « sur l'ensemble des voies de circulation routières, les règles de signalisation, de priorité et de circulation routière sont celles du code de la route ».

#### **II.5.1 Transports exceptionnels**

Les transports exceptionnels sont autorisés sous réserve de respecter les itinéraires, gabarits et aménagements éventuels particuliers prévus à cet effet et précisés sur la cartographie de référence disponible sur le site internet <https://www.larochelle.port.fr/media/div-sig-pds-transpexcep-gabvoiries3.pdf>.

Pour les transports exceptionnels internes au Port, ils devront respecter les règles générales de circulation détaillées dans le règlement général de police portuaire du Code des transports.

#### **II.5.2 Modes doux**

Les « modes doux » ou « modes actifs » sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pied, vélo, trottinette, etc.

Les déplacements avec des modes doux sont tenus d'utiliser les cheminements adaptés à ces usages.

En l'absence de pistes, bandes cyclables ou voies vertes, les utilisateurs des modes doux circulent sur le côté droit de la chaussée.

Les vélos et autres engins de déplacement doivent en priorité stationner aux emplacements qui leur sont spécifiquement réservés.

#### **II.5.3 Stationnement ou stockage gênant**

Tout stationnement ou stockage gênant pour l'exploitation du site et non autorisé par le Port entraîne une demande d'enlèvement immédiat au frais de l'Intervenant. Si la situation gênante perdure, le Port engagera l'action nécessaire pour rétablir des conditions normales d'exploitation aux frais et risques de l'Intervenant.

A ce titre, en cas de nécessité, le Port, du fait de son pouvoir de police défini à l'article 27.3.4 du Règlement de Police Portuaire du GPMLR, peut réaliser un constat d'infraction susceptible d'entraîner l'application d'une amende forfaitaire en application des dispositions du code la route (<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34212>).

## **II.5.4 Véhicules de sommeil**

Le recours à des véhicules dits « de sommeil » est interdit sur les espaces publics gérés directement par le GPMLR, en particulier les voiries, les parkings et terre-pleins non concédés.

## **II.6 Dispositions particulières applicables au Réseau Ferré Portuaire**

Les règles à respecter relatives à l'exploitation du Réseau Ferré Portuaire sont définies dans le Document de Référence Réseau (DRR) disponible à l'adresse suivant : [https://www.larochelle.port.fr/media/dref\\_201\\_drr\\_rfp\\_octobre\\_2021.pdf](https://www.larochelle.port.fr/media/dref_201_drr_rfp_octobre_2021.pdf)

En cas d'intervention des secours publics sur le Port : SDIS17, SAMU, Police, ..., et afin de favoriser leur accès dans les plus brefs délais sur le lieu d'intervention, le GPMLR se réserve la possibilité de commander l'arrêt des circulations ferroviaires pour éviter tout blocage des secours sur un passage à niveau. Dans ce cas, aucune compensation de perte d'exploitation ne peut être demandée au GPMLR.

## **II.7 Assurances**

### **II.7.1 Assurance du Client**

Préalablement à toute utilisation des installations du Port, le Client doit justifier d'une police d'assurance valide couvrant :

- Les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile qu'il peut encourir du fait de ses activités en raison des dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non causés au tiers ;
- L'incendie et le vol ;
- Les dommages subis par son propre navire.

Le Client doit également présenter une renonciation à recours pour tout dommage dont le montant serait supérieur aux garanties assurées par le Port.

Le Client doit fournir au Port le justificatif de ses assurances détaillant les garanties, avec la demande de commande.

### **II.7.2 Assurance du Port**

Dans le cadre de ses activités, le Port est assuré pour les dommages subis par les tiers dans le cas où sa responsabilité pourrait être engagée.

#### **II.7.2.1 Assurance responsabilité civile**

Le tableau ci-dessous récapitule la nature des garanties couvertes par le contrat d'assurance du Port avec leur montant plafond :

- <b>Limitation tous dommages confondus</b> (garantie non indexée) <b>dont :</b>	<b>23.000.000 €</b>
- Dommages matériels et dommages immatériels consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti (par sinistre et par an)	8 000 000 €

	<b>REGLEMENT D'EXPLOITATION</b>	Réf: <b>DREF001</b> Page <b>45/53</b>
--	---------------------------------	--

- Dommages immatériels non consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti liés aux infrastructures portuaires (par sinistre)	2 000 000 €
- Dommages aux biens confiés, y compris les bateaux	10 000 000 €
- Faute inexcusable	1 500 000 €
- Occupation temporaire des locaux	750 000 €
- Atteinte à l'environnement, dommages matériels et immatériels	1 000 000 €
- Intoxications alimentaires	1 500 000 €
- Vol commis par les préposés	50 000 €
- Biens des préposés	3 000 €
- Protection juridique (Défense recours)	50 000 €

#### **II.7.2.2 Responsabilité Civile fonctionnement comme outil**

##### ➤ Elévateur à bateaux

Pour l'activité de l'élévateur à bateaux au titre de la « Responsabilité Civile fonctionnement comme outil » de son contrat véhicule à moteur, les garanties sont limitées aux conditions précisées ci-dessous :

-

<u>Dommages corporels</u> <u>Dommages matériels</u> <u>Dommages immatériels consécutifs</u>	5 000 000 €  par sinistre et par an
---	---

##### ➤ Engins de levage

Pour l'activité de levage avec opérateur du chariot télescopique ou du camion grue, le Client donne au Port tous les éléments nécessaires pour permettre aux services concernés du Port de mener à bien l'analyse technique préalable à cette manutention et la manutention proprement dite.

Toutes erreurs, négligences ou omissions dans les informations transmises ou documents produits par le Client relatifs aux biens à manutentionner engagent directement sa responsabilité et déchargent le Port de toute responsabilité en cas de dysfonctionnement ou de faute lors de la manutention, dont l'origine serait due à ces erreurs, négligences ou omissions.

Le Client répond de la perte et des dommages occasionnés aux propres engins de levage du Port, si ce dernier établit qu'ils proviennent d'un manquement du Client aux obligations qui lui incombent en application du contrat.

Le Client ne peut prétendre qu'aux seuls dommages matériels et immatériels directs, personnels et certains qu'il a subis. Pour ces activités au titre de « Responsabilité Civile fonctionnement comme outil » de son contrat d'assurance, les obligations du Port sont limitées en tout état de cause aux garanties et montants indiqués ci-dessous :

- dommages corporels : 7.000.000 € par sinistre
- dommages matériels et immatériels consécutifs : 1.000.000 € par sinistre

## Partie III - FONCIER ET IMMOBILIER

Ce chapitre s'applique à l'ensemble des biens commercialisables du Port et à l'ensemble des Clients et utilisateurs du domaine portuaire.

### III.1 Principes généraux

Toute occupation du domaine portuaire nécessite la délivrance d'un titre d'occupation temporaire du domaine portuaire. Celle-ci est régie par les conditions générales d'occupation ainsi que par les conditions particulières du titre d'occupation.

Toute occupation du domaine public donne lieu au versement d'une redevance d'occupation du domaine public, en application du titre d'occupation.

### III.2 Bords à quai publics exploités par le Port

Le Port exploite directement certains postes à quai comme le BF01, le BF04 (à compter du 01/04/2026), le BF11 (à compter du 01/04/2026), l'Epi Central du Bassin à Flot, les postes RORO 1 et 2, le quai Alcione, ainsi que les pontons attenants.

Les espaces de terre-pleins attenants, d'une profondeur maximale de 25 mètres depuis le front d'accostage, sont réservés au transit des marchandises, tant à l'embarquement qu'au débarquement ainsi qu'aux petites opérations de réparation navale. Ceci limite l'occupation du bord à quai et du terre-plein attenant à moins de deux jours.

Tout occupation de bord à quai, stockage de marchandise, sans autorisation préalable du Port ou au-delà de la période autorisée de 2 jours, sera considérée comme une occupation du domaine public portuaire et devra faire l'objet d'une autorisation adéquate (cf. conditions générales d'occupation).

### III.3 Admission des marchandises

L'admission et le dépôt sous hangar ou sur terre-plein des matières dangereuses, infectes ou salissantes, s'effectuent sous la responsabilité des titulaires des conventions et dans le cadre des dispositions :

- Du code de l'Environnement en matière et de la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),
- De l'Arrêté Ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, modifié par l'arrêté du 9 Décembre 2010,
- De l'Arrêté Préfectoral du 10 juillet 2020 portant règlement local applicable sur le Grand Port Maritime de La Rochelle pour le transport et la manutention des matières dangereuses. Des polices d'assurances du Port.

Le dépôt des marchandises sous hangar ou sur terre-plein peut être refusé si elles peuvent être une cause de dommages tant pour les bâtiments que pour les marchandises déjà entreposées à proximité.

Pour prévenir l'encombrement ou remédier à des difficultés, le stockage de certaines marchandises sous hangar ou sur terre-plein peut être interdit par décision du Directeur Général du Port, notifiée aux utilisateurs.

Les marchandises déjà déposées ayant causé des dommages aux installations, ou susceptibles d'en causer, pourront être enlevées d'office par les soins du Port, sur injonction du Directeur Général du Port, aux frais et risques de leur gardien, après mise en demeure restée sans effet et sous contrôle éventuel du service des Douanes, qui doit être informé de la destination à donner auxdites marchandises. Cette mise en demeure précise le délai d'enlèvement. La responsabilité du Port ou de l'entreprise qui a la charge des opérations d'enlèvement d'office n'est engagée qu'en cas de faute grave de sa part.



## III.4 Pièces justificatives

Le titulaire de l'autorisation d'occupation (armateur, consignataire, transitaire, etc.) est tenu de fournir (sur demande) au Port, au moment même du dépôt ou de l'enlèvement de la marchandise, la liste, les numéros des conteneurs, les marques, les poids et les volumes des marchandises déposées ou d'en justifier la qualité, notamment par la production de documents suivants : manifestes et bon d'enlèvement en ce qui concerne les importations, et bon de réception pour les marchandises à l'exportation ou bien le document « d'interchange » dans les 2 cas. Toute déclaration incomplète ou inexacte quant à la nature, aux poids et aux volumes des marchandises peut engager la responsabilité de l'occupant du domaine.

## III.5 Nettoyement des hangars et des terre-pleins

Sur les terre-pleins situés au-delà d'une profondeur de 25 mètres depuis le front d'accostage, dans et autour des hangars, l'espace occupé par les marchandises et ses abords doit être complètement nettoyé aussitôt après l'enlèvement des marchandises, à la diligence de l'entreprise de manutention.

Si cette prescription n'est pas suivie, il y est procédé d'office par le Port aux frais de l'entreprise de manutention.

Les produits provenant des balayages sont enlevés périodiquement, ou sur demande du Port, par le déposant de la marchandise, à ses frais.

En cas de nécessité de stockage temporaire de déchets issus du nettoyage des hangars et terre-pleins, celui-ci est réalisé dans des bennes prévues à cet effet.

En aucune façon, les produits provenant des balayages ne peuvent être versés en mer.

Si cette prescription n'est pas suivie, il est procédé d'office à une commande d'enlèvement de ces déchets par le Port, qui refacture les frais à l'entreprise de manutention, majorés des Frais de gestion conformément aux tarifs publics publiés annuellement dans le document Prestations de Services, consultable sur le site Internet du Port.

## LEXIQUE

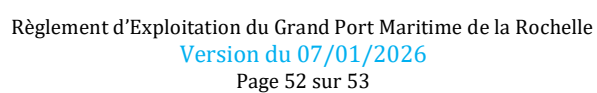
Accorer	Etayer un navire avec des accores
ANED	Accueil Navire En Difficulté
Attinage	Mise en place des tins dans une forme de radoub servant de plan de pose pour la mise à sec d'un navire (échouage)
Dégazage	Opération qui consiste à ventiler une cuve ou un ballast afin d'en évacuer toutes les vapeurs inflammables
DH	Demande de Déhalage
DPQ	Demande de Place à Quai
DS	Demande de Sortie
DWT	Deadweight tons (Port en lourd)
EE	Entreprise Extérieure
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Estimated Time of Departure
EU	Entreprise Utilisatrice
GPM LR	Grand Port Maritime de La Rochelle
H	Hauteur d'eau à un instant donné
HLA	Heure Limite d'Appareillage
HLPB	Heure Limite de Passage par le travers des Bouées de « Chauveau » et la « Roche du Sud »
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
MARPOL	Marine Pollution (pollution marine)
Nœud	1 mille / H, soit 1 852 m / heure
Numéro OMI	Numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale
OMI	Organisation Maritime Internationale
PAB	Pilote A Bord
Points MARPOL	Points de collecte des déchets de navires
PRCN	Pôle de Réparation et de Construction Navales
RIA	Robinet / Réseau d'Incendie Armé
RORO	Roll on – Roll off
RPM	Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses
S	Sonde = Hauteur d'eau, au jour de la plus basse mer, entre le fond et le « 0 » des cartes marines.
TBT	Tributylétain utilisé dans les peintures antifouling
TE	Tirant d'eau du navire
TP	Terre-plein de l'aire de carénages numérotés de 1 à 5

## Liste des annexes

1. Charges admissibles sur les quais







141 boulevard Emile Delmas

CS 70394

17001 La Rochelle Cedex 1

Tél. + 33 (0)5 46 00 53 60

[www.larochelle.port.fr](http://www.larochelle.port.fr)

[contact@larochelle-port.eu](mailto:contact@larochelle-port.eu)

