

ARRÊTÉ PORTANT RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE ET D'EXPLOITATION DU PORT DE CHERBOURG

Le Préfet de la Manche

Le Président des Ports de Normandie

- Vu** le code des transports, et notamment les articles L.5331-1 et suivants et R.5331-1 et suivants portant dispositions générales de polices des ports maritimes et les articles R.5333-1 et suivants portant règlement général de police des ports maritimes ;
- Vu** l'arrêté inter préfectoral n° 165-2014/DDTM/DML/CPC et n° 07-2014/Préfecture de la Manche et de la mer du Nord, portant règlement général de police de la navigation, du mouillage et de la pêche, applicable aux rades de Cherbourg et leurs abords ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 143-2014/DDTM/DML/GL portant délimitation côté mer du port civile de Cherbourg ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 085/2006 de détermination des limites administratives côté terre du port de Cherbourg ;
- Vu** l'arrêté préfectoral de police générale à l'intérieur des limites administratives du port de Cherbourg du 20 novembre 1995 ;
- Vu** l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, et l'arrêté préfectoral du 21 juillet 2014 portant règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg-Octeville ;

A R R E T E

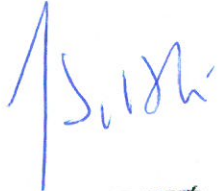
Article 1 : Les mesures particulières de police et d'exploitation du port civil de Cherbourg sont soumises au règlement annexé au présent arrêté.

Article 2 : Ces prescriptions entrent en vigueur dès la publication du présent arrêté.

Article 3 : L'arrêté préfectoral du 4 décembre 1996 portant règlement particulier des mesures de police applicable au port civil de Cherbourg est abrogé.

Article 4 : Le sous-préfet de Cherbourg, le président des Ports de Normandie, le directeur départemental adjoint délégué à la mer et au littoral de la Manche, le commandant du port civil de Cherbourg sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Saint-Lô, le 06 MARS 2019



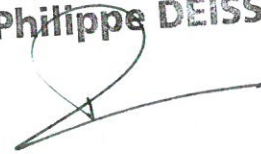
Jean-Marc SABATHÉ

Saint-Contest, le

21 MARS 2019

Pour le Président du Syndicat Mixte
et par délégation

Le Directeur Général
Philippe DEISS



RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE ET D'EXPLOITATION DU PORT DE CHERBOURG

Code des Transports Article L5331-10

Dans chaque port, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police. Les dispositions applicables dans les limites administratives des grands ports maritimes et des ports autonomes sont arrêtées par l'autorité administrative. Les dispositions applicables dans les limites administratives des autres ports sont arrêtées conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, à défaut d'accord, par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les dispositions applicables dans la partie maritime de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1 sont prises par le préfet maritime. Les dispositions applicables dans la partie fluviale de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1 sont prises par l'autorité administrative.



Sommaire

1	PRÉAMBULE.....	5
1.1	OBJET DU REGLEMENT	5
1.2	CHAMP D'APPLICATION	5
1.3	COMPETENCES - ATTRIBUTIONS – DEFINITIONS	5
1.4	ABROGATION	5
1.5	DEFINITIONS :	5
2	PORT DE COMMERCE	8
2.1	LE PORT OUEST.....	8
2.1.1	QUAI DE FRANCE	8
2.1.1.1	poste FR 1.....	8
2.1.1.2	poste FR 2.....	8
2.1.2	QUAI DE NORMANDIE.....	8
2.1.2.1	poste NM 1	8
2.1.2.2	poste NM 2	8
2.1.2.3	poste NM 3	8
2.1.3	POSTES TRANSBORDEURS/ RORO	9
2.1.3.1	poste P 2	9
2.1.3.2	poste P 4	9
2.1.3.3	poste P 6	9
2.2	LE PORT EST	9
2.2.1	QUAI DES FLAMANDS	9
2.2.1.1	poste FL 1	9
2.2.1.2	poste FL 2	9
2.2.1.3	poste FL 3	10
2.2.1.4	poste FL 4	10
2.2.2	QUAI DES MIELLES	10
2.2.2.1	poste P5	10
2.2.2.2	poste ML1.....	10
2.2.2.3	poste ML2.....	10
2.2.3	QUAI AMIRAL KNISKERN.....	10
2.2.3.1	poste AK1	10
2.2.3.2	poste AK2	10
2.2.3.3	poste AK3	10
2.3	DEMANDE / ATTRIBUTION / PROGRAMME DES POSTES À QUAÏ - PRIORITÉS ...	11
2.3.1	STATUT DES POSTES A QUAÏ	11
2.3.2	DEMANDE DE PLACE A QUAÏ (DPQ) DANS LE PORT	11
2.3.3	ORDRE DE PRIORITE D'ATTRIBUTION DES POSTES A QUAÏ / MODIFICATION	11
2.3.4	REUNION DE PLACEMENT ET PLAN D'OCCUPATION DES PASSERELLES (POP)	12
2.3.4.1	Réunion de placement	12
2.3.4.2	Plan d'Occupation des Passerelles pour les transbordeurs.....	12
2.3.5	NAVIRE PRIORITAIRE	12
2.3.5.1	Paquebots	13
2.3.5.2	Transbordeurs/ RoRo.....	13
2.3.5.2.1	Conditions d'accès	13
2.3.5.2.2	Déhalage	13
2.3.5.2.3	Avarie ou travaux.....	14
2.3.5.3	Classe 1	14
2.3.5.4	Classe 7	14
2.3.5.5	Navire à forts tirants d'eau	14
2.3.5.6	Navire transporteur de colis lourds.....	14

2.3.6	DEMANDE DE SORTIE.....	15
2.4	CONDITIONS GÉNÉRALES DE MOUVEMENT DES NAVIRES	15
2.4.1	ORDRE D'ADMISSION / MOUVEMENTS DE NAVIRES.....	15
2.4.2	DURÉE D'OCCUPATION DES POSTES A QUAI	15
2.4.3	DEMANDE DE DEHALAGE OU DE MOUILLAGE	15
2.4.4	RESTRICTIONS D'ACCOSTAGE	16
2.5	TIRANTS D'EAU ADMISSIBLES	16
2.5.1	BATHYMETRIE	16
2.5.2	PIED DE PILOTE	16
2.5.2.1	Pied de Pilote en Grande Rade (PPGR)	16
2.5.2.2	Pied de Pilote en Petite Rade (PPPR)	16
2.5.2.3	Pied de pilote à quai (PPQ)	16
2.5.3	TIRANTS D'EAU ADMISSIBLES	17
2.5.3.1	Tirant d'Eau Admissible en Grande Rade (T.E.A.G.R)	17
2.5.3.2	Tirant d'Eau Admissible en Petite Rade (T.E.A.P.R)	17
2.5.3.3	Tirant d'Eau Admissible à quai (T.E.A.Q).....	17
2.6	SERVICES PORTUAIRES	17
2.6.1	REMORQUAGE	17
2.6.1.1	Commande commerciale d'un remorqueur.....	17
2.6.1.2	Commande commerciale de plusieurs remorqueurs	18
2.6.1.3	Commande commerciale des remorqueurs militaires	18
2.6.1.4	Remorqueur de sécurité.....	18
2.6.2	LAMANAGE.....	18
2.6.3	PILOTAGE	18
2.7	RÈGLES D'EXPLOITATION	18
2.7.1	RÈGLES DE STATIONNEMENT DES MARCHANDISES	18
2.7.2	DURÉE DES OPÉRATIONS COMMERCIALES	18
2.7.3	OPÉRATIONS SPÉCIFIQUES	19
2.7.4	DÉPOTS DES MARCHANDISES	19
2.7.5	AVITAILLEMENTS EN CARBURANTS-SOUTAGE.....	19
2.7.5.1	soutage par navire.....	19
2.7.5.2	ravitaillement par camion	19
2.7.6	TRAVAUX À CHAUD.....	19
2.7.7	FOURNITURE D'EAU DOUCE ET ÉLECTRICITÉ	19
2.7.8	PLONGÉE-TRAVAUX SOUS-MARINS.....	19
2.7.9	CARÉNAGE/LAVAGE/PEINTURE	20
2.7.10	MISE A L'EAU D'EMBARCATION.....	20
2.7.11	PASSERELLE CROISIÈRE – COUPÉES NAVIRES	20
2.7.11.1	Coupée d'accès aux navires et passerelle croisière	20
3	PORT DE PÊCHE	21
3.1	BASSIN DU COMMERCE.....	21
3.1.1	CONDITIONS NORMALES D'EXPLOITATION DU BASSIN A FLOT.....	21
3.1.2	RÈGLES DE PASSAGE.....	21
3.1.3	OUVERTURES « ANTICIPEE » ET « POSTICIPEE »	22
3.1.3.1	Marées anticipées	22
3.1.3.2	Marees posticipées	22
3.1.4	PONT-TOURNANT.....	22
3.1.4.1	Horaires des ouvertures et contact VHF	22
3.1.5	PASSERELLE MOBILE /HORAIRES DES OUVERTURES ET CONTACT VHF	23
3.1.5.1	Horaires des ouvertures et contact VHF	23
3.1.6	FEUX DE SIGNALISATION	23
3.1.7	QUAIS DU BASSIN DU COMMERCE	24
3.1.7.1	Quai Alexandre III.....	24
3.1.7.1.1	partie Nord	24
3.1.7.1.2	Partie Sud	24
3.1.7.2	Quai de la Criée.....	24
3.1.7.3	Quai de l'Entrepôt.....	24

3.2	AVANT-PORT	25
3.2.1	QUAI LAWTON-COLLINS.....	25
3.3	DÉBARQUEMENT DES PRODUITS DE LA PÊCHE EN DEHORS DE LA CONCESSION PÊCHE.....	25
3.3.1	QUAI DE FRANCE	25
4	VOIES PORTUAIRES / PÊCHE ET Baignade.....	26
4.1	VOIES PORTUAIRES	26
4.1.1	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES.....	26
4.1.2	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES PORTUAIRES.....	27
4.1.2.1	les zones portuaires:	27
4.1.2.1.1	Les zones portuaires de circulation générale	27
4.1.2.1.2	Les zones portuaires de circulation particulière.....	27
4.1.2.1.3	Les zones portuaires de circulation restreinte.....	27
4.1.3	DISPOSITIONS DIVERSES.....	28
4.2	PÊCHE ET Baignade.....	28
4.2.1	PECHE.....	28
4.2.2	BAIGNADE	28
5	ANNEXES	29
5.1	ANNEXE 1/ POSTE A QUAI DU PORT DE COMMERCE (REF CH.2)	29
5.2	ANNEXE 2 / ACCES AVANT-PORT ET BASSIN DU COMMERCE.....	30
5.3	ANNEXE 3 / VOIES DE CIRCULATION PORTUAIRE (REF CH. 5).....	31
5.4	ANNEXE 4 / REGLEMENT LOCAL DE SOUTAGE - PORT DE COMMERCE DE CHERBOURG	32
6	RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE DES PORTS MARITIMES	34

1 PRÉAMBULE

1.1 Objet du règlement

Le présent règlement a pour objet de fixer les modalités d'exploitation des postes à quai publics du port de Cherbourg. Il complète et précise les articles du Règlement Général de Police des Ports Maritimes, tel que défini par le Code des Transports

L'utilisation des ouvrages et installations du port de Cherbourg implique l'adhésion sans restriction au présent règlement, sauf pour les ouvrages et installations faisant l'objet de conventions particulières.

Le non-respect de certaines interdictions, les manquements aux obligations prévues par le présent règlement particulier de police peuvent faire l'objet d'une contravention de grande voirie, conformément au code des transports.

Il ne traite ni des règlements relatifs au transport et à la manutention des matières dangereuses, ni du règlement relatif à la navigation, au mouillage et à la pêche, applicable aux rades de Cherbourg. Ces dispositions font l'objet d'arrêtés préfectoraux ou inter-préfectoraux spécifiques.

1.2 Champ d'application

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à l'intérieur des limites administratives du port civil de Cherbourg-en-Cotentin telles que définies, côté terre et côté mer par arrêtés préfectoraux.

1.3 Compétences - attributions – définitions

Ce règlement est signé conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie des pouvoirs de police portuaire.

L'Autorité Portuaire est représentée par le directeur de Ports de Normandie.

L'Autorité Investie des Pouvoirs de Police Portuaire est le préfet de la Manche, représentant de l'Etat dans le département.

La Capitainerie est l'autorité fonctionnelle chargée de la police portuaire.

1.4 Abrogation

Le présent règlement annule et remplace:

- L'Arrêté du 4 décembre 1996 portant règlement particulier des mesures de police applicables au port civil de Cherbourg
- L'Arrêté n°1995-1238 du 20 novembre 1995 portant règlement général de police générale à l'intérieur des limites administratives du port de Cherbourg.

1.5 Définitions :

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- ARMATEUR : (article L.5411-1 code des transports) : l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire.

- AUTORITÉ PORTUAIRE : Dans les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'Autorité Portuaire est l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent ; Ports de Normandie pour le port de Cherbourg.
- AUTORITÉ INVESTIE DES POUVOIRS DE POLICE PORTUAIRE : Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire est l'autorité administrative ; le préfet de la Manche pour le port de Cherbourg
- BATEAU : tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure.
- CHARGES ADMISSIBLES : Les charges admissibles sur les quais sont définies par l'autorité portuaire. Toute charge supérieure à la charge admissible doit faire l'objet d'une étude de répartition validée par l'autorité portuaire.
- CONSIGNATAIRE-AGENT : (article L5413-1 code des transports) : il agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.
- DAPAQ : acronyme pour Demande d'Attribution de Poste à Quai.
- DIRECTEUR DU PORT : désigne le représentant de l'autorité portuaire soit le directeur de Ports de Normandie.
- EXPLOITANT PORTUAIRE : le représentant de la personne morale désignée pour exploiter un site portuaire, au moyen d'une délégation de service publique, une convention de terminal, ou le représentant du service du propriétaire du port qui exploite en régie un site portuaire
- MANUTENTIONNAIRE : (article L.5422-19 code des transports) : l'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.
- MANUTENTION LoLo (Lift ON / Lift OFF) : manutention verticale nécessitant l'utilisation de grue portuaire.
- MANUTENTION RoRo (Roll ON / Roll OFF) : manutention horizontale désignant le chargement des navires type roulier (transbordeur, car-ferry, voiturier...)
- NAVIRE : tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements qui s'y attachent.
- OUTILLAGE PORTUAIRE : on entend par outillage portuaire, toute superstructure publique située sur le domaine public maritime et exploitée dans le cadre de DSP (Délégations de Service Public). Un descriptif de ces matériels est mis à jour régulièrement et tenu à disposition des opérateurs.
- OUVRAGE FIXE : on entend par ouvrage fixe toute infrastructure publique liée à l'usage portuaire et implantée sur le domaine portuaire. Les ouvrages fixes du Port de Cherbourg sont composés :
 - des quais (voir leurs descriptifs et caractéristiques en annexe 2 du présent livre),
 - des brise-lames, des digues, des jetées, des appontements
 - des terre-pleins, des chaussées (voierie portuaire),
- OUVRAGE MOBILE : on entend par ouvrage mobile, tout ouvrage public amovible lié à l'exploitation portuaire et situé sur le domaine portuaire. Les ouvrages mobiles du Port de Cherbourg sont composés :
 - du pont-tournant,
 - de la passerelle mobile du Bassin du Commerce,
 - des passerelles transbordeurs, croisière etc.
- P.O.P : acronyme pour Plan d'Occupation des Passerelles pour les transbordeurs

- TERMINAL OU INSTALLATION PORTUAIRE : emplacement, où a lieu l'interface navire/port, constitué par un ensemble d'ouvrages et d'outillages destinés à une activité portuaire spécifique.
- TRANSBORDEUR : désigne les navires type car-ferry transportant des passagers et des véhicules roulants (VL, PL...) destinés à la manutention en RoRo.

Ce terme désigne à la fois les car-ferries exclusivement à passagers et les navires destinés uniquement au transport de poids-lourds type frétiers.

2 PORT DE COMMERCE

(voir plan ANNEXE1 au chapitre 6.1)

2.1 LE PORT OUEST

2.1.1 QUAI DE FRANCE

Situé à l'Ouest de la darse transatlantique, ce quai d'une longueur totale de 620 m dont 570 m sont exploitables (du fait de la présence de la passerelle RoRo n° 6), se compose de 3 postes :

2.1.1.1 POSTE FR 1

(Longueur : 200m / largeur : 40m / souille 12m10 / Bollards 100t / charge max du quai 5t/m²)

Les paquebots sont affectés au poste FR1.

Les navires dont la manutention ne nécessite pas de grue portuaire, les navires hors opérations commerciales, les navires en refuge météorologique, les navires de pêche autorisés (voir ch 3.3) ou les voiliers ne pouvant accéder dans l'avant port peuvent être affectés à ce poste.

2.1.1.2 POSTE FR 2

(Longueur: 200m / largeur : 40m / souille 11m40 / Bollards 100t / charge max du quai 5t/m²)

Les paquebots sont affectés au poste FR2. Les navires dont la manutention ne nécessite pas de grue portuaire, les navires hors opérations commerciales, les navires en refuge météorologique, les navires de pêche autorisés (voir ch. 3.3) ou les voiliers ne pouvant accéder dans l'avant port peuvent être affectés à ce poste.

2.1.2 QUAI DE NORMANDIE

Situé à l'Est de la darse transatlantique, ce quai d'une longueur totale de 500 m se compose de 3 postes :

2.1.2.1 POSTE NM 1

(Longueur : 200m / largeur : 40m / souille 10m50 / Bollards 100t / charge max du quai 5t/m²)

Les paquebots, les navires rouliers, les transbordeurs en attente de poste ferries peuvent être affectés au poste NM1.

2.1.2.2 POSTE NM 2

(Longueur : 200m / largeur : 40m / souille 10m30 / Bollards 100t / charge max du quai 5t/m²)

Les navires hors opérations commerciales ou en stationnement de longues durées sont affectés au poste NM2.

2.1.2.3 POSTE NM 3

(Longueur : 70m / largeur : 30m / souille 7m80 / Bollards 100t / charge max du quai 5t/m²)

Le poste NM 3 est équipé d'un ponton. Le(s) remorqueur(s) portuaire(s) et les navires de servitude (lamanage...) y sont stationnés.

2.1.3 POSTES TRANSBORDEURS/ RORO

Situés au fond de la darse Transatlantique et au Nord et à l'Est du quai de Normandie, le port de Cherbourg dispose de 3 postes pour transbordeurs / RoRo, chacun équipé d'une passerelle à simple ou double rampe :

2.1.3.1 POSTE P 2

(Longueur : 180m / largeur : 30m / Bollards 50t et 80t / souille 7m40)

Le poste P 2 est limité aux navires dont la longueur n'excède pas 180m*.

La passerelle 2, équipée de deux rampes superposées, peut accueillir des navires transportant des colis lourds en manutention RoRo jusqu'à une limite de charge de l'outillage et une hauteur d'exploitation fixées par l'exploitant.

**sauf dérogation de la capitainerie en concertation avec le pilotage*

2.1.3.2 POSTE P 4

(Longueur : 200m / largeur : 40m / Bollards 80t / souille 8m10)

Le poste P 4 est limité aux navires dont la longueur n'excède pas 210m*.

La passerelle 4, à deux rampes superposées, peut accueillir des navires transportant des colis lourds en manutention RoRo jusqu'à une limite de charge de l'outillage et une hauteur d'exploitation fixées par l'exploitant.

**sauf autorisation de la capitainerie en concertation avec le pilotage*

2.1.3.3 POSTE P 6

(Longueur : 200m / largeur : 40m / souille 11m / Bollards 100t / charge max du quai 5t/m²)

La passerelle 6, à simple rampe, peut accueillir des navires transportant des colis lourds jusqu'à une limite de charge de l'outillage fixée par l'exploitant.

2.2 LE PORT EST

2.2.1 QUAI DES FLAMANDS

Situé à l'Est du port, le quai des Flamands, d'une longueur totale de 580m (+95m de retour de quai FL4), se compose de 4 postes. Les postes FL1 et FL2 sont constitués par le quai sur pieux. Les postes FL3 et FL4 sont situés sur le quai lourd à parement béton.

2.2.1.1 POSTE FL 1

(Longueur : 180m / largeur : 40m / Bollards : 50t / Souille : 8m50-12m50 / Charge max du quai : 5t/m²)

Les navires transportant des marchandises dangereuses de classe 1 (explosifs/munitions) sont affectés à ce poste. Les navires rouliers peuvent être affectés à ce poste.

2.2.1.2 POSTE FL 2

(Longueur : 180m / largeur : 40m / Bollards : 50t / Souille : 12m50 / Charge max du quai : 5t/m²)

Les navires transportant des matières dangereuses de classe 7 (matières nucléaires) sont affectés à ce poste. Un barrage flottant de 200m de long peut être disposé autour du navire conformément à la réglementation en vigueur.

Le portique de 140 tonnes, outillage privé avec obligation de service public, est destiné aux marchandises de classe 7.

Les navires rouliers sont affectés à ce poste.

Les colis lourds qui ne sont pas manutentionnés par les grues portuaires ou par le portique de 140t doivent faire l'objet d'une étude de répartition de charges par les services de l'autorité portuaire.

2.2.1.3 POSTE FL 3

(Longueur : 220m / largeur : 40m / Bollards : 100t / Souille : 14m / Charge max du quai : 15t/m²)

Les navires et barges d'installation en mer de parcs éoliens en opérations commerciales; les navires manutentionnant des colis lourds dont la charge répartie au sol est inférieure ou égale à 15t/m²; et les navires dont le tirant d'eau ne permet pas l'occupation des postes FL1 et FL2 sont affectés à ce poste.

2.2.1.4 POSTE FL 4

(Longueur : 95m / largeur : 50m / Bollards : 50t / Souille : 10m / Charge max du quai : 15t/m²)

Les navires d'installation en mer d'hydroliennes, en opérations commerciales; les navires manutentionnant des colis lourds dont la charge répartie au sol est inférieure ou égale à 15t/m²; et les barges dont la longueur n'excède pas 80m sont affectés à ce poste.

2.2.2 QUAI DES MIELLES

Le quai des Mielles, d'une longueur totale de 400m, dispose de 3 postes.

2.2.2.1 POSTE P5

(Longueur : 100m / largeur : 40m / Souille : 4m70 / Bollards : 100t / Charge max du quai : 3t/m²)

Le poste 5 est équipé d'une passerelle (RoRo 5), dont la charge admissible est fixée par l'exploitant.

2.2.2.2 POSTE ML1

(Longueur : 100m / largeur : 40m / Souille 4m50 / Bollards 100t / Charge max du quai 3t/m²)

ML1 est équipé d'une plate-forme de manutention en béton.

2.2.2.3 POSTE ML2

(Longueur : 100m / largeur : 40m / Souille : 2m30-4m70 / Bollards : 100t / Charge max du quai : 3t/m²).

L'accès au poste ML2 est soumis à l'autorisation de la capitainerie et de l'exploitant.

2.2.3 QUAI AMIRAL KNISKERN

2.2.3.1 POSTE AK1

(Longueur : 200m / largeur : 20m / Souille : 3m50 / Bollards : 20t)

AK1 est un poste privé, équipé de ponton, réservé au chantier des CMN.

2.2.3.2 POSTE AK2

(Longueur : 40m / largeur : 20m / Souille : 3m50 / Bollards : 20t)

AK2 est un poste dont l'exploitation relève exclusivement de l'autorité portuaire. Il est équipé d'un ponton, destiné aux navires utilisant prioritairement le travelift.

2.2.3.3 POSTE AK3

(Longueur : 7m / largeur : 25m / Souille : 3m50 / Bollards : 20t)

AK3 est un poste équipé de ponton, réservé au chantier des CMN.

2.3 DEMANDE / ATTRIBUTION / PROGRAMME DES POSTES À QUAI - PRIORITÉS

2.3.1 STATUT DES POSTES À QUAI

Les postes à quai du port de commerce, tels que définis sur le plan en ANNEXE 1, doivent faire l'objet d'une demande d'attribution de poste à quai [DAPAQ], auprès de la capitainerie.

La partie Nord du quai de France (poste FR1 et FR2) fait l'objet d'une convention de superposition d'affectation permettant, de manière dérogatoire sur autorisation, le débarquement des produits de la mer de certains navires de pêche (voir chapitre 3.3 du présent règlement)

2.3.2 DEMANDE DE PLACE À QUAI (DPQ) DANS LE PORT

Conformément aux modalités de mise en œuvre du Guichet Unique Portuaire, prévues par le Code des Transports, les armateurs ou consignataires doivent adresser à la Capitainerie, par voie électronique, via le logiciel de gestion interactif des escales des navires de commerce, une DAPAQ comportant leurs prévisions d'arrivée à Cherbourg.

Les horaires d'arrivée (ETA -Estimated Time of Arrival) correspondent au point de prise de pilote, en extérieur de la Grande Rade.

Cette demande doit être confirmée 24 heures à l'avance ou dès que possible, complétée par les déclarations obligatoires prévues par le règlement général de police.

2.3.3 ORDRE DE PRIORITÉ D'ATTRIBUTION DES POSTES À QUAI / MODIFICATION

L'Autorité Portuaire exerce, en toutes circonstances, la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai.

Les postes à quai sont attribués prioritairement aux navires en opération commerciale.

Après vérification de la compatibilité du navire et de la nature du chargement avec le poste demandé, la capitainerie, au titre de l'autorité portuaire, attribue la place à quai selon les règles de priorité en usage :

1. priorité liée à une convention passée avec l'autorité portuaire
2. navires prioritaires. Certains navires, en raison de la sensibilité de leur cargaison ou des besoins de postes spécialisés [caractéristiques propres du poste à quai (outillage, bathymétrie, charge au sol supporté par le quai)] peuvent bénéficier d'une priorité dans l'attribution des postes à quai.
3. ordre d'enregistrement de l'escale. L'ordre d'enregistrement de la DAPAQ constitue la règle de priorité pour 2 navires de même catégorie.

En cas de difficultés d'exploitation, la capitainerie recherche, en concertation avec les agents et les exploitants, une solution permettant d'accueillir le navire dans les meilleures conditions. Faute d'accord et en dernier recours, le directeur du port assure l'arbitrage du conflit en recherchant la solution la moins pénalisante.

Les frais occasionnés pour le navire déplacé pour permettre l'accostage d'un navire prioritaire sont à la charge du navire déplacé. Cependant, toute priorité est perdue dans les cas suivants :

- ✓ la prévision d'arrivée et/ou sa confirmation ne sont pas parvenues à la capitainerie.
- ✓ les horaires et/ou les durées d'escale sont dépassés de manière significative pouvant pénaliser l'exploitation.

Tout navire dont les opérations commerciales sont suspendues ou terminées doit pouvoir, pour les nécessités de l'exploitation, faire mouvement ou déhaler à ses frais sur ordre de la capitainerie.

2.3.4 RÉUNION DE PLACEMENT ET PLAN D'OCCUPATION DES PASSERELLES (POP)

2.3.4.1 REUNION DE PLACEMENT

L'Autorité Portuaire organise chaque fois que nécessaire une réunion de placement, en vue d'établir le programme prévisionnel d'attribution des postes à quai et d'usage des terre-pleins.

Elle réunit :

- le Commandant de Port ou en son absence l'Officier de Port chargé de le suppléer,
- le représentant des DSP du port Ouest et du port Est,
- le représentant des consignataires
- le représentant des entreprises de manutention,
- le pilotage
- le remorquage
- toute autre personne dont la présence est jugée utile

Les parties conviennent qu'en l'absence de désignation expresse d'un agent les représentant à la réunion de placement, elles sont de plein droit représentées par le commandant de port ou son suppléant. Dans ce cas, celui-ci préside la réunion.

Un compte-rendu des décisions prises est rédigé par le commandant de port ou son suppléant et diffusé aux participants.

2.3.4.2 PLAN D'OCCUPATION DES PASSERELLES POUR LES TRANSBORDEURS

Les armateurs doivent adresser à l'exploitant du terminal Transmanche, pour le 15 octobre au plus tard, leur demande ou confirmation de créneaux horaires pour l'année suivante.

Après avis du délégataire de service public, un programme annuel d'occupation des passerelles ferries [P.O.P] est établi par la capitainerie.

Dans les trois semaines suivant l'établissement de ce programme, une réunion de concertation entre la capitainerie, les agents des compagnies et l'exploitant est organisée.

Le [P.O.P] est notifié dans un délai de 15 jours à compter de cette réunion, par le directeur du port ou par son délégataire.

2.3.5 NAVIRE PRIORITAIRE

On entend par « navire prioritaire », tout navire qui, à partir des renseignements portés sur la demande d'admission, bénéficie, pendant la durée de ses opérations commerciales, d'un rang d'admission plus favorable que celui résultant de l'ordre chronologique d'enregistrement de DAPAQ.

Le navire est prioritaire seulement pendant la durée des opérations commerciales. Une fois celles-ci terminées le navire peut être amené à libérer le poste.

Cette priorité dans l'attribution des postes à quai s'applique aux navires qui utilisent, pour leurs opérations commerciales, un poste spécialisé :

- destiné aux passagers des transbordeurs en ligne régulière et des paquebots
- destiné aux trafics en ligne régulière
- destiné aux marchandises dangereuses (classe 1 et classe 7)
- destiné aux charges lourdes et aux navires à forts tirants d'eau (navires EMR, vraquiers)

Cette priorité peut cesser dans certains cas tels que l'accueil dans le port d'un navire en difficulté, d'événements graves ou exceptionnels; cas de force majeure...

2.3.5.1 PAQUEBOTS

Les paquebots attendus dans le port de Cherbourg sont affectés aux postes FR1, FR2, ou NM1.

Le quai de Normandie ne peut recevoir de paquebot d'une longueur supérieure à 290m, sauf dérogation de la capitainerie en concertation avec le pilotage.

Dès réception à la capitainerie, la demande d'escale de paquebot est enregistrée et tient lieu de réservation de poste à quai dans un tableau intitulé « Programme Paquebots ». Ce programme annuel, constamment mis à jour, est accessible sur le site WEB de l'autorité portuaire et les modifications sont portées à connaissance.

Les agents doivent toutefois, à l'approche de l'escale, saisir sur le logiciel interactif de gestion des escales de navires de commerce la DAPAQ conformément à la procédure décrite au chapitre 2.3.2.

En cas de conflit, c'est à dire en cas de deuxième demande de poste à quai à la suite d'une première demande déjà enregistrée par défaut au quai de France, le demandeur se voit proposer une alternative au quai de Normandie.

Dans l'hypothèse où les caractéristiques du navire en deuxième demande ne lui permettent pas d'accoster le quai de Normandie, un accord amiable entre les parties est recherché. A défaut d'accord, l'autorité portuaire assure l'arbitrage du conflit en recherchant la solution la moins pénalisante.

Les paquebots n'utilisant pas la(es) passerelle(s) passagers desservant la salle des bagages du terminal croisière, ne bénéficient pas d'une priorité au quai de France et peuvent être placés, sans préavis, au quai de Normandie en cas de deuxième réservation sur le même créneau.

En cas de conflit sur la disponibilité de linéaire de quai, notamment vis-à-vis des lignes régulières et de l'accès des navires au poste P6, l'autorité portuaire assure l'arbitrage du conflit en recherchant la solution la moins pénalisante.

2.3.5.2 TRANSBORDEURS/ RoRo

Les navires transbordeurs/ RoRo figurant sur le plan d'occupation des passerelles (POP) sont affectés aux postes 2,4 ou 6. Les compagnies assurant un trafic régulier tout au long de l'année, avec un ou plusieurs navires, bénéficient d'une priorité d'accès aux passerelles transbordeurs.

En cas de conflit sur la disponibilité de linéaire du quai de France, les transbordeurs, programmés au poste 6 sur le Plan d'Occupation des Passerelles (POP) validé et non modifiable (sans possibilité de déhalage), sont prioritaires sur les paquebots au poste FR2.

Les horaires de début et de fin de créneau du POP correspondent respectivement :

- -au posé de la rampe du navire sur la passerelle RoRo
- -au largage de la dernière aussière du transbordeur.

L'utilisation des postes n°2, 4 et 6 est réservée aux opérations commerciales de chargement et de déchargement des navires transbordeurs ou RoRo, et aux opérations d'avitaillement et d'entretien de ces navires nécessitant une desserte directe par les ponts garages.

2.3.5.2.1 Conditions d'accès

Un intervalle minimal de 30 mn est requis entre deux escales à un même poste à quai spécialisé.

Un navire qui n'a pas franchi la passe de l'Est ou la passe de l'Ouest avant l'heure H inscrite au programme d'attribution des postes, et quelle qu'en soit la cause, ne peut prétendre à aucune priorité sur les installations, sauf dans le cas où, compte tenu de la durée prévisionnelle de l'escale, le retard enregistré à l'arrivée ne remet pas en cause l'heure de départ initialement prévue.

2.3.5.2.2 Déhalage

En dehors des opérations de chargement ou de déchargement, dans les cas d'urgence, le déhalage peut être imposé aux navires par la capitainerie pour permettre à un autre navire de faire escale.

Les frais de déhalage, incluant le pilotage, le remorquage et le lamanage, sont à la charge du transbordeur déhalé.

Les cas d'urgence en question peuvent résulter de circonstances ayant trait à la sécurité des navires, des personnes, du plan d'eau ou à la conservation des équipements et des installations.

En conséquence, un navire autorisé à prolonger son escale sur un poste à quai spécialisé opérationnel doit se tenir prêt à déhaler sur ordre de la capitainerie.

2.3.5.2.3 Avarie ou travaux

En cas d'indisponibilité d'un poste à quai spécialisé pour cause d'avarie ou de travaux, les temps d'occupation des postes peuvent être réduits :

- pour un déchargement seul à 1h
- pour un chargement seul à 1h30
- pour un déchargement-chargement à 2h15

En l'absence de consensus entre les armateurs et l'exploitant, le régime de priorité est alors applicable aux temps d'occupation minimaux.

2.3.5.3 CLASSE 1

En dehors des transbordeurs, les navires débarquant ou embarquant des marchandises de la classe 1 doivent utiliser le poste FL1 (voir règlement local du transport et de la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg).

Une priorité dans l'attribution de poste à quai peut-être donnée aux navires de classe 1 pour permettre aux marchandises dangereuses, autorisées à stationner sur le port de Cherbourg de quitter, dès que possible l'espace portuaire.

2.3.5.4 CLASSE 7

Les navires débarquant ou embarquant des marchandises de la classe 7, relevant du recueil INF doivent utiliser le poste FL2 (voir règlement local du transport et de la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg).

Selon la classe ONU de la marchandise transportée, une priorité dans l'attribution de poste à quai peut être donnée au navire transportant de la classe 7, pour des raisons de sécurité et de sûreté nucléaire.

Un barrage flottant peut être mis en place, autour du navire de classe 7, le long du quai des Flamands, conformément à la réglementation en vigueur.

2.3.5.5 NAVIRE À FORTS TIRANTS D'EAU

Compte tenu des contraintes liées aux tirants d'eau admissibles (voir chapitre 2.7) dans les voies d'accès et le long du quai des Flamands, les navires à forts tirants d'eau peuvent bénéficier d'une priorité d'accès aux postes FL1, FL2 et FL3 du quai des Flamands, notamment aux passages des pleines mers de Cherbourg.

Compte tenu de leur manœuvrabilité et des contraintes de hauteurs d'eau, ces navires demeurent prioritaires lors de leur passage dans la zone à usage mixte.

2.3.5.6 NAVIRE TRANSPORTEUR DE COLIS LOURDS

Les opérations d'auto-élévation (self elevating/jackup rig) des navires type jack-up vessel/barge sont soumises à l'autorisation de la capitainerie.

Sauf dérogation de l'autorité portuaire, celles-ci sont autorisées uniquement le long du quai des Flamands.

La distance minimale entre l'emprise au sol des pieux et le front du quai des Flamands est déterminée par l'autorité portuaire.

La charge maximale de l'emprise au sol des pieux est fixée à 90 tonnes/m².

2.3.6 DEMANDE DE SORTIE

Chaque sortie de navire fait l'objet d'une Demande de Sortie (DS) transmise au Port par l'armateur ou le consignataire à l'aide du logiciel de gestion interactif des escales des navires de commerce, et renseignée conformément au règlement général de police du code des transports.

2.4 CONDITIONS GÉNÉRALES DE MOUVEMENT DES NAVIRES

2.4.1 ORDRE D'ADMISSION / MOUVEMENTS DE NAVIRES

Les navires à destination du port de commerce doivent demander l'autorisation d'accéder à leur poste d'accostage sur VHF 12, une heure avant le franchissement des passes de la Grande Rade.

Si un poste d'accostage ne peut leur être accordé, les navires concernés doivent patienter à l'extérieur de la Grande Rade, dans l'attente de l'accord de la capitainerie, conformément à la réglementation en vigueur.

Quinze minutes avant leur appareillage, les navires doivent demander l'autorisation de la capitainerie de quitter leur poste.

Les déhalages et mises à l'eau d'embarcation des navires de commerce sont soumis à autorisation de la capitainerie.

Il est interdit à tout bâtiment de stationner hors des emplacements prévus et de porter atteinte à la libre navigation dans le port, rades et chenaux d'accès.

Les navires suivants peuvent bénéficier d'une priorité de manœuvre tant à l'arrivée qu'à l'appareillage.

1. navires assurant un service régulier de passagers.
2. navires faisant l'objet d'un contrôle naval de la vigie du Homet impliquant des restrictions de circulation dans les voies d'accès au port.
3. navires dont l'heure de mouvement est impérativement fixée par des conditions d'accès (forts tirants d'eau, longueur ou fort fardage).

Les navires entrant ou sortant du port doivent prendre la veille V.H.F. canal 12 et la conserver jusqu'à la fin de la manœuvre.

2.4.2 DURÉE D'OCCUPATION DES POSTES A QUAI

Les navires doivent libérer les postes à quai aussitôt achevées les opérations de chargement ou déchargement, sauf autorisation de la capitainerie.

La capitainerie peut exiger la sortie du port ou le déhalage à un autre poste à quai d'un navire ayant achevé ses opérations ou d'un navire n'ayant aucune opération à effectuer.

Les navires, hors opérations commerciales, en stationnement supérieur à une semaine doivent obtenir l'accord de l'exploitant portuaire.

2.4.3 DEMANDE DE DÉHALAGE OU DE MOUILLAGE

Les déhalages sont soumis à autorisation de la capitainerie et les frais inhérents (pilotage, remorquage éventuel et lamanage) sont à la charge du navire déhalé.

Les déhalages doivent faire l'objet d'une saisie sur le logiciel de gestion interactif des escales des navires de commerce. A défaut de disponibilité de linéaire de quai, le navire ou son agent peut faire une demande de mouillage en Grande Rade auprès du commandant de la base navale conformément à la réglementation en vigueur.

2.4.4 RESTRICTIONS D'ACCOSTAGE

La capitainerie, agissant au nom de l'autorité investie des pouvoirs de police portuaire, peut interdire, après consultation du pilotage et des exploitants portuaires, l'accès à un poste d'amarrage voire l'accès du port aux navires, bateaux et engins flottants dont l'entrée est susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

2.5 TIRANTS D'EAU ADMISSIBLES

2.5.1 BATHYMÉTRIE

L'autorité portuaire est responsable de l'entretien des fonds et du suivi des sondes minimales nécessaires au calcul des tirants d'eau admissibles dans les chenaux d'accès, à l'intérieur des limites administratives du port.

A partir des données transmises par le service de bathymétrie de Ports de Normandie, la capitainerie tient à la disposition des usagers du port un plan des bathymétries, couvrant l'espace portuaire civil et les chenaux d'accès dans la grande et petite rade. Les relevés bathymétriques sont transmis uniquement aux autorités et services suivants :

- l'autorité investie des pouvoirs de police portuaire
- le pilotage
- le remorquage
- la base navale
- le SHOM (*service hydrographique et océanographique de la marine*)

Les officiers de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, fixent les tirants d'eau admissibles et autorisent l'accès au port de tous les navires, bateaux et engins flottants

2.5.2 PIED DE PILOTE

Pour les navires à destination du port de commerce et/ou aux mouillages en Grande Rade, trois pieds de pilote sont retenus :

2.5.2.1 PIED DE PILOTE EN GRANDE RADE (PPGR)

Compte tenu de la vitesse maximale autorisée en transit dans les voies d'accès, les navires doivent conserver sous la quille un pied de pilote égal au 1/10ème du tirant d'eau annoncé, dans la zone à usage mixte de la Grande Rade.

Pour les navires à fort déplacement, cette valeur peut être ajustée en lien avec la capitainerie, la base navale et le pilotage.

2.5.2.2 PIED DE PILOTE EN PETITE RADE (PPPR)

Dans la petite rade, les navires, en évolution et/ou en approche des postes à quai, doivent conserver sous la quille un pied de pilote égal de 0m80.

Pour les navires à fort déplacement, cette valeur peut être ajustée en lien avec la capitainerie, la base navale et le pilotage.

2.5.2.3 PIED DE PILOTE À QUAÏ (PPQ)

Le pied de pilote est fixé à 0m50, le long des quais.

La capitainerie peut, en concertation avec les pilotes, modifier la hauteur du pied pilote en fonction des conditions météorologiques et de marée (surcotes et décotes). Le PPQ ne doit pas descendre en dessous de 0m30.

2.5.3 TIRANTS D'EAU ADMISSIBLES

Tous les navires, quelles que soient l'heure de transit et la destination dans le port doivent répondre à la règle des tirants d'eau admissibles pour rejoindre les postes à quai.

2.5.3.1 TIRANT D'EAU ADMISSIBLE EN GRANDE RADE (T.E.A.G.R)

Le tirant d'eau admissible en Grande Rade est égal à :

T.E.A.G.R = Hauteur de la marée au passage + sonde défavorable (données bathymétriques de l'autorité portuaire) – PPGR (1/10ème du Tirant d'eau annoncé)

2.5.3.2 TIRANT D'EAU ADMISSIBLE EN PETITE RADE (T.E.A.P.R)

Le tirant d'eau admissible en petite rade est égal à :

T.E.A.P.R = Hauteur de la marée au passage + sonde défavorable (données bathymétriques de l'autorité portuaire) – PPPR (0m80)

2.5.3.3 TIRANT D'EAU ADMISSIBLE À QUAI (T.E.A.Q)

Le tirant d'eau admissible à quai sera égal à :

T.E.A.Q = Hauteur de la Basse Mer + profondeur de la souille (données bathymétriques de l'autorité portuaire) – Pied de pilote (0m50)

Le Tirant d'Eau Admissible (T.E.A) retenu est le tirant d'eau le plus pénalisant des trois tirants d'eau définis précédemment.

Pour les navires vraquiers, devant décharger leurs cargaisons immédiatement après leur mise à quai, une hauteur d'allègement est ajoutée sur le T.E.A.Q, dans la limite de 0m20.

2.6 SERVICES PORTUAIRES

2.6.1 REMORQUAGE

L'exercice du remorquage des navires est subordonné à l'agrément du Directeur du Port. Les conditions d'exercice sont fixées par un arrêté conjoint autorité portuaire et autorité investie des pouvoirs de police portuaire.

L'« Heure de Commande » de remorqueur(s) est l'heure de prise de pilote dans les passes de l'Ouest et de l'Est.

L'emploi de remorqueur(s) portuaire implique, de fait, l'emploi du service de pilotage, sauf autorisation de la capitainerie.

2.6.1.1 COMMANDE COMMERCIALE D'UN REMORQUEUR

La commande de remorqueur(s) est un acte commercial entre le navire et le remorqueur, qui doit nécessairement être passée à l'entreprise agréée, et validée par la capitainerie afin que celle-ci puisse organiser les priorités de mouvement des navires

Le capitaine du navire, le consignataire ou l'agent de la compagnie doivent respecter un préavis de commande fixé à 6 heures, pour tous les navires, afin de garantir l'opération de remorquage.

Le préavis des transbordeurs en provenance des ports anglais est fixé à l'heure d'appareillage soit 4 heures pour les ports de Poole et Portsmouth.

Ce préavis, non facturé, garantit le respect de l'horaire de remorquage à l'arrivée et au départ, sous réserve de l'autorisation de mouvement donné par la capitainerie.

La commande ferme du remorqueur doit être passée à la capitainerie 3 heures minimum avant la prise de pilote.

2.6.1.2 COMMANDE COMMERCIALE DE PLUSIEURS REMORQUEURS

En cas de besoin et selon disponibilité, l'entreprise agréée peut mettre à disposition du port de Cherbourg un remorqueur supplémentaire, dont la disponibilité est fixée au minimum à 12 heures.

2.6.1.3 COMMANDE COMMERCIALE DES REMORQUEURS MILITAIRES

La base navale dispose des moyens nautiques (remorqueurs et pousseurs) qui peuvent être mis à la disposition du port civil selon la convention passée entre l'autorité portuaire et la base navale.

Conformément à l'article premier de la convention, les navires dont la mise à quai ou l'appareillage nécessitent plusieurs remorqueurs ne peuvent prétendre à l'emploi des moyens militaires. Ceux-ci sont prévus en « renfort », à titre exceptionnel, dans le cas où un 2^e remorqueur civil ne serait pas disponible dans les délais impartis.

Les commandes doivent être passées auprès de la base navale entre 6 heures et 2 heures avant le mouvement, par l'intermédiaire de la capitainerie qui relaye la demande. Le pilotage est dans ce cas obligatoire.

2.6.1.4 REMORQUEUR DE SÉCURITÉ

La capitainerie peut imposer la mise en stand-by du remorqueur de sécurité afin de garantir une intervention immédiate en cas de besoin.

2.6.2 LAMANAGE

L'exercice du lamanage des navires est subordonné à l'agrément du directeur de port dont les conditions sont fixées par un arrêté préfectoral portant règlement particulier relatif à l'exercice du lamanage dans le port de Cherbourg.

2.6.3 PILOTAGE

L'exercice du pilotage est fixé par arrêté préfectoral portant règlement local de la station de pilotage de Cherbourg.

2.7 RÈGLES D'EXPLOITATION

2.7.1 RÈGLES DE STATIONNEMENT DES MARCHANDISES

L'autorité portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et peuvent séjourner.

Les marchandises sur les quais, terre-pleins et dépendances du port doivent être enlevées avant la fin du troisième jour ouvré suivant le déchargement, sauf si l'autorité portuaire accorde une dérogation individuelle.

L'autorité portuaire fixe les délais maximaux de séjour pour les marchandises faisant l'objet d'une dérogation, compte tenu des places disponibles et des prévisions du trafic.

2.7.2 DURÉE DES OPÉRATIONS COMMERCIALES

Les opérations de manutention doivent être menées avec le maximum de célérité pendant toute la durée réglementaire de travail. Les emplacements sur lesquels les marchandises peuvent séjourner et être manutentionnées sont désignés par les agents chargés de la police du port.

Si la nécessité ou l'exploitation du port vient à l'exiger, le directeur du port peut prescrire que les opérations de manutention soient conduites en mettant en œuvre tous les moyens et facilités dont dispose le port, aussi bien sur le plan de la main-d'œuvre que sur le plan des moyens matériels.

2.7.3 OPÉRATIONS SPÉCIFIQUES

CF. RGP

2.7.4 DÉPÔTS DES MARCHANDISES

CF. RGP

2.7.5 AVITAILLEMENTS EN CARBURANTS-SOUTAGE

2.7.5.1 SOUTAGE PAR NAVIRE

Le soutage par navire spécialisé des navires de commerce dans le port de commerce est soumis à autorisation de l'autorité portuaire, après étude des procédures de transfert de produits hydrocarbures et des moyens anti-pollution mis à disposition.

Les navires en opération de soutage (navire souteur et navire souté) doivent se conformer au règlement local de soutage du port de Cherbourg, décrit en ANNEXE 5 du présent règlement.

2.7.5.2 RAVITAILLEMENT PAR CAMION

Avec l'autorisation de la capitainerie, toutes les précautions sont prises pour éviter tout risque de salissure, d'incendie ou d'explosion.

Toute livraison d'hydrocarbures par camion, à quelque poste que ce soit, doit faire l'objet de la mise en place, en amont et en aval du camion de livraison, d'une signalisation avertissant le public du danger encouru à proximité durant les opérations. Cette signalisation porte la mention en lettres rouges sur fond blanc "Danger - Interdiction de fumer".

La mise en place de cette signalisation est à la charge de l'avitailleur.

Le camion avitailleur doit stationner parallèlement au bord à quai sans faire obstacle à la circulation sur les quais. En dehors des opérations commerciales, le camion avitailleur peut stationner dans le pont garage du navire servi.

Au moins deux extincteurs doivent être disposés, prêts à fonctionner, à proximité du lieu de manutention, l'un du côté avitailleur, l'autre du côté avitaillé.

2.7.6 TRAVAUX À CHAUD

Les travaux à chaud sont soumis à autorisation de la Capitainerie.

2.7.7 FOURNITURE D'EAU DOUCE ET ÉLECTRICITÉ

Tout avitaillement en eau doit faire l'objet d'une demande auprès du service exploitation et formalisée par un bon de commande de prestations. La distribution d'eau douce est subordonnée à la mise en place d'un compteur métrique.

L'avitaillement en eau doit avoir lieu aux quais disposant d'un point d'eau :

Quai de France

Quai de Normandie

Quai des Flamands

Quai des Mielles

Le port de commerce ne dispose pas de moyens de fourniture en électricité vers les navires à quai.

2.7.8 PLONGÉE-TRAVAUX SOUS-MARINS

Les opérations de plongée sont soumises à autorisation de la Capitainerie.

2.7.9 CARÉNAGE/LAVAGE/PEINTURE

Les opérations de carénage, de lavage et de peinture sont interdites en dehors des zones terrestres spécifiquement équipées pour le traitement des eaux de ruissellement.

2.7.10 MISE A L'EAU D'EMBARCATION

Les mises à l'eau d'embarcation sont soumises à autorisation de la Capitainerie.

2.7.11 PASSERELLE CROISIÈRE – COUPÉES NAVIRES

Pour des raisons de sécurité, lorsque le navire est amarré à quai, machine stoppée, l'accès au navire, par une coupée ou une passerelle, est obligatoire :

Les navires peuvent utiliser soit les coupées mises à disposition par l'exploitant portuaire soit utiliser une coupée du bord si celle-ci est jugée adaptée par l'exploitant et l'autorité portuaire (dans le cas contraire, les moyens de l'exploitant peuvent-être imposés).

2.7.11.1 COUPÉE D'ACCÈS AUX NAVIRES ET PASSERELLE CROISIÈRE

L'utilisation des coupées demeure sous la responsabilité du capitaine du navire.

Les coupées de terre (10m, 16 m, 20m et 24m) ainsi que la passerelle croisière du port de Cherbourg sont proposées par l'exploitant, qui recherche la meilleure solution en fonction des caractéristiques de l'escale (localisation des portes de bordé, horaires de marées etc). Pour les navires à passagers, la pente des coupées ne devrait pas dépasser 15° (25%).

Pour des raisons de Sécurité et de Sûreté, les paquebots d'une longueur supérieure à 150m en escale au Quai de France doivent utiliser la passerelle croisière, sauf si la capitainerie juge que les caractéristiques du navire ne le permettent pas.

Les transbordeurs en escale longue sur les postes spécialisés, doivent disposer d'une coupée ou tout autre accès pour permettre l'accès des secours et/ou l'évacuation des passagers en cas de besoin.

3 PORT DE PÊCHE

Les quais du port de pêche (concession pêche du bassin du commerce et du quai Lawton Collins) sont destinés en priorité aux navires débarquant les produits de la pêche. Ceux-ci ne disposent pas d'ordre de priorité.

En cas conflit d'occupation, la capitainerie peut, en concertation avec le centre de marée, imposer un ordre d'accostage.

La partie Nord du quai de France est un lieu de débarquement soumis à condition (voir conditions au chapitre 3.3 du présent règlement).

Tout bâtiment entrant ou sortant de l'avant-port doit manœuvrer à vitesse réduite afin d'éviter la formation de remous préjudiciables à l'amarrage des navires et de respecter la vitesse limitée à 3 nœuds jusqu'à la limite extérieure de la digue nord du port Chantereyne.

3.1 BASSIN DU COMMERCE

3.1.1 CONDITIONS NORMALES D'EXPLOITATION DU BASSIN À FLOT

Les portes du bassin sont ouvertes, en condition normale, 1 heure 30 avant la pleine-mer jusqu'à la dernière ouverture du pont-tournant programmée.

L'accès au bassin du commerce est limité aux bateaux, navires, engins flottants :

- d'un tirant d'eau inférieur ou égal à 4m50
- non pilotés d'une longueur inférieure à 50m et d'une largeur inférieure à 10m*

* à l'exclusion des navires de plaisance.

- pilotés d'une longueur supérieure à 50m (sans excéder 80m) et/ou de plus de 10m de largeur (sans excéder 14m50)

RÈGLE 1

Le tirant d'eau annoncé du navire, bateau ou engin flottant doit toujours être inférieur ou égal à la hauteur d'eau du marégraphe, indiquant la hauteur de marée, lors du passage dans le pertuis.

Les officiers de port peuvent, si les conditions d'exploitation l'exigent, modifier, à tout moment, ces conditions d'accès.

Les officiers de port règlent l'ordre d'entrée et de sortie des mouvements dans le bassin du Commerce. Les équipages des navires, bateaux, et engins flottants doivent se conformer à leurs ordres et prendre d'eux-mêmes, dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

Sauf cas de danger immédiat, aucune ancre ne peut être mouillée dans le bassin notamment dans le pertuis ou entre les ducs d'albe de la passerelle mobile.

Les entrées et/ou sorties de convois remorqués (navire de pêche en avarie, barge remorquée...) sont soumises à autorisation de la capitainerie notamment en raison des conditions météorologiques (vent et visibilité).

3.1.2 RÈGLES DE PASSAGE

RÈGLE 2

La priorité au franchissement du pertuis du bassin du Commerce est donnée au(x) navire(s), bateau(x), engin(s) flottant(s) en sortie.

Le croisement des navires, bateaux et engins flottants au passage du pont-tournant et/ou de la passerelle mobile n'est pas autorisé.

Les officiers de port peuvent, si les conditions d'exploitation l'exigent, modifier, à tout moment, cette règle de priorité.

Dans la mesure du possible, en dehors du passage des ouvrages, les navires, bateaux ou engins flottants doivent se croiser par la droite et respecter, la voie entrante et la voie sortante telles qu'elles apparaissent en annexe 3.

3.1.3 OUVERTURES « ANTICIPÉE » ET « POSTICIPÉE »

Les marées ANTICIPÉES et POSTICIPÉES sont des ouvertures de portes du bassin du commerce fixées respectivement deux heures avant et deux heures après la pleine-mer de Cherbourg.

Le navire doit envoyer, par courriel, les demandes à la Capitainerie (et, en copie, au centre de marée), au minimum avant la Pleine-mer précédant la marée anticipée, avec le tirant d'eau du navire demandeur.

La Capitainerie autorise ces marées anticipées et posticipées en tenant compte principalement des conditions d'exploitation, des tirants d'eau annoncés par les navires, et des prédictions de hauteurs de marée en respectant les règles suivantes :

3.1.3.1 MAREES ANTICIPLEES

- Afin de préserver l'ouvrage portuaire, les marées anticipées inférieures à 4m20 de hauteur de marée, ne sont pas autorisées.
- La hauteur de la marée (prédiction du SHOM) doit toujours être supérieure ou égale au tirant d'eau du navire franchissant les portes.
- En cas de décote de marée, la capitainerie peut retarder le passage du navire qui ne respecte pas la règle précédente.

3.1.3.2 MAREES POSTICIPLEES

- Afin de conserver une hauteur d'eau suffisante dans le bassin, la fermeture des portes du bassin doit s'effectuer avec une hauteur de marée minimum fixée à 4m30.

3.1.4 PONT-TOURNANT

3.1.4.1 HORAIRES DES OUVERTURES ET CONTACT VHF

En dehors des passages en marées anticipées et posticipées, deux ouvertures de pont-tournant sont programmées autour de chaque pleine-mer :

- la première est fixée une heure avant la pleine-mer
- la seconde est fixée une heure après la pleine-mer.

Les navires, bateaux et engins flottants doivent informer le personnel d'exploitation du pont-tournant, de leur intention d'entrée ou de sortie du bassin, par VHF sur le canal 6 et conserver une veille sur cette fréquence pendant leur mouvement. A défaut de VHF, ils doivent se signaler par téléphone.

Les mouvements en sortie de bassin doivent être signalés une demi-heure avant l'ouverture programmée du pont – tournant.

En l'absence de ces informations, le navire, bateau ou engin ne peut prétendre à aucune ouverture de pont.

Si aucun navire, bateau ou engin flottant ne se présente à l'entrée ou à la sortie, la manœuvre programmée est annulée.

Les officiers de port peuvent, en cas de besoin, ajuster à tout moment la programmation de ces horaires. Les demandes d'ajustement d'horaire doivent être adressées à la capitainerie (VHF12)

3.1.5 PASSERELLE MOBILE /HORAIRE DES OUVERTURES ET CONTACT VHF

3.1.5.1 HORAIRE DES OUVERTURES ET CONTACT VHF

La passerelle mobile du bassin du commerce, destinée aux piétons et aux cyclistes, est un ouvrage portuaire susceptible d'être manœuvré 24h/24, 7 jours sur 7.

- Pendant le créneau des ouvertures programmées du pont-tournant (de 2h max avant à 2h max après la pleine-mer de Cherbourg), la passerelle mobile du Bassin est susceptible d'être ouverte simultanément avec le pont-tournant. Les navires, bateaux ou engins flottants doivent informer le personnel d'exploitation du pont-tournant (VHF6 ou téléphone) de leur intention de rejoindre ou de quitter la partie Sud du bassin du Commerce, en plus des informations nécessaires au passage du pont-tournant (voir chapitre 3.1.3).

La passerelle du bassin du Commerce reste fermée pendant les ouvertures du pont-tournant destinées uniquement aux navires, bateaux ou engins flottants, à destination ou en partance de la partie Nord du bassin.

- En dehors du créneau des ouvertures programmées du pont tournant, les navires, bateaux et engins flottant désirant franchir la passerelle mobile doivent en faire la demande auprès du personnel du pont tournant (VHF6 ou téléphone), avec un préavis minimum fixé à 1 heure.

Le personnel d'exploitation du pont-tournant, après accord de la capitainerie peut, s'il le juge nécessaire en regard des conditions de circulation sur le plan d'eau et sur les quais, modifier à tout moment les heures d'ouverture de la passerelle mobile du bassin.

3.1.6 FEUX DE SIGNALISATION

Lors des ouvertures du pont tournant et de la passerelle mobile, les navires, bateaux et engins flottants doivent se conformer aux signaux lumineux d'accès au bassin du Commerce.

PASSAGE INTERDIT



Lorsque les trois feux rouges superposés sont allumés, l'entrée et/ou la sortie ne sont pas autorisées. Les **navires, bateaux et engins flottants ne doivent pas s'approcher** :

PASSAGE AUTORISÉ



Lorsque les trois feux verts superposés sont allumés, l'entrée ou la sortie est autorisée. Les navires, bateaux et engins flottants doivent respecter la vitesse maximale de 3 nœuds, en vigueur, dans l'avant-port.

PONT-TOURNANT (portes du bassin)(voir annexe 3):

-à moins de 100m en entrée.

-à moins de 50m en sortie.

PASSERELLE MOBILE (ducs d'albe d'embectage)(voir annexe 3):

-à moins de 20m en entrée et en sortie

ENTRÉE RÉGLEMENTÉE



Lorsque les trois feux superposés VERT/BLANC/VERT sont allumés, les navires, bateaux et engins flottants ne peuvent passer que s'ils ont reçu les instructions spéciales les y autorisant, auprès du personnel d'exploitation du pont-tournant ou de la capitainerie.

3.1.7 QUAIS DU BASSIN DU COMMERCE

3.1.7.1 QUAI ALEXANDRE III

3.1.7.1.1 partie Nord

Au Nord de la passerelle mobile, hors concession pêche, les taxes de stationnement du quai Alexandre III sont perçues par l'exploitant du port de Chantereyne. L'accès à cette partie de quai est autorisé aux navires de plaisance ne pouvant accéder aux installations du port de plaisance de Chantereyne (ainsi qu'aux navires de Grande Plaisance, de prestige etc.). Les demandes des navires de commerce, des barges et autres engins flottants sont examinées par la capitainerie.

Le commandant ou responsable du bateau, navire ou engin flottant doit, dès son arrivée à quai, faire une déclaration d'entrée, via la capitainerie, au bureau du port de Chantereyne indiquant :

- le nom, les caractéristiques et immatriculation du navire,
- le nom et l'adresse du propriétaire,
- le nom, l'adresse, le n° de téléphone de la personne chargée du gardiennage en l'absence de l'équipage, et les coordonnées de la personne mandatée par le propriétaire pour le représenter,
- l'attestation d'assurance du bateau (responsabilité civile au minimum),
- la date prévue de départ du bassin du Commerce.

3.1.7.1.2 Partie Sud

Dans la concession pêche du bassin, au Sud de la passerelle mobile, le quai Alexandre III est affecté aux navires de pêche en stationnement (supérieur ou égal à 24h) et aux chalutiers devant allonger leur(s) fune(s) le long du quai.

3.1.7.2 QUAI DE LA CRIÉE

Sur ce quai, la priorité est donnée aux navires de pêche débarquant les produits de la pêche.

3.1.7.3 QUAI DE L'ENTREPÔT

Dans la concession pêche du bassin, le quai de l'Entrepôt est divisé en trois postes :

- A. Dans la partie Sud, le poste est affecté en priorité aux navires de pêche devant charger de la glace.
- B. Dans la partie Nord, le poste est affecté aux navires devant s'avitailer en gazole.
- C. La partie centrale est affectée à la réparation et à l'entretien des navires de pêche.

En cas de besoin, les navires doivent libérer ces postes à l'issue de leurs opérations (commerciales, travaux, avitaillements en gazole ou en glace).

Pour les navires pratiquant une activité de pêche professionnelle, le stationnement et la débarque dans le Bassin du Commerce est conditionnée à l'accord du Centre de Marée. L'armement doit contacter le Centre de Marée par courriel ou par téléphone au minimum avant la pleine-mer précédant l'ouverture des ports du Bassin du Commerce, avec le tirant d'eau du navire demandeur.

Le dépôt sur les quais et terre-pleins des engins de pêche tels que funes, chaluts, filets, dragues et casiers est interdit. Des dérogations peuvent être accordées par les agents chargés de la police du port qui prescrivent les emplacements ainsi que les mesures à prendre pour le rangement de ce matériel, et en fixent la durée maximum du dépôt.

3.2 AVANT-PORT

Dans l'avant-port, trois grils de carénage et deux plans inclinés sont mis à la disposition des navires de pêche et des usagers.

La demande d'occupation de ces ouvrages doit être faite à la capitainerie du port qui en fixera la durée d'utilisation. Le stationnement prolongé sur ces ouvrages est interdit.

Les travaux de grattage, carénage et peinture de coque et les rejets polluants sont strictement interdits.

Les usagers doivent nettoyer les grils à chaque marée, faute de quoi le nettoyage peut être effectué d'office par le concessionnaire aux frais du navire à la suite d'un procès-verbal dressé par les agents chargés de la police du port.

3.2.1 QUAI LAWTON-COLLINS

L'accès au Quai Lawton-Collins est limité aux navires de pêche professionnelle.

La partie Nord de ce quai, dit « Platelage Bellot », d'une longueur de 40m, est affectée :

- Au Nord, au stationnement des navires de pêche armés ne dépassant pas 3m de tirant d'eau
- Au Sud, à l'avitaillement en gazole à la station automatique.

La partie Sud de ce quai, d'une longueur disponible de 80m, est prioritairement affectée à la débarque des produits de la mer pour les navires jusqu'à un tirant d'eau maximum de **4m50** sous réserve d'une hauteur de marée suffisante.

Pour les navires pratiquant une activité de pêche professionnelle, le stationnement et la débarque sur l'Avant-Port sont conditionnés :

- A. à l'accord du Centre de Marée. L'armement doit contacter le Centre de Marée par courriel ou par téléphone au minimum avant la pleine-mer précédant l'arrivée au port. Le Centre de Marée vérifie que le navire ou son transporteur dispose d'un badge lui permettant d'entrer sur zone par véhicule et d'utiliser la borne de pesée interactive.
- B. à l'accord de la capitainerie (sur VHF12 ou par téléphone 24h/24 contactée au minimum avant la pleine-mer précédant la débarque prévue et en ayant précisé le tirant d'eau du navire.

3.3 DÉBARQUEMENT DES PRODUITS DE LA PÊCHE EN DEHORS DE LA CONCESSION PÊCHE

3.3.1 QUAI DE FRANCE

En dehors des points de débarquement désignés par arrêté préfectoral dans la concession pêche, le débarquement des produits de la pêche peut être autorisé dans la partie Nord du quai de France (300m), conformément à la Convention de superposition d'affectation de 2016, et sous réserve de l'application des conditions suivantes :

1. 24 heures au minimum avant l'escale prévue, une demande de débarquement doit être adressée, par courriel, au centre de marée de Cherbourg.

Le centre de marée transmet, dès que possible, cette demande, par courriel, à la capitainerie, avec en copie le pôle Affaires Maritimes (DDTM/SML/AM) et le Centre national de surveillance des pêches après s'être assuré que le navire réponde aux exigences réglementaires sur le débarquement et la première mise sur le marché des produits de la pêche dans le département de la Manche.

2. L'accès au Nord du quai de France est limité aux navires de pêche professionnelle dont le tirant d'eau ne permet ni l'entrée dans le Bassin du Commerce ni la débarque au Quai Lawton Collins, soit par principe, les navires dont le tirant d'eau **excède 4m50**.

3. L'accès des navires de pêche, le long du quai de France est subordonné à l'absence de tout navire de commerce nécessitant l'activation de mesures de sûreté.
4. Le trafic « commerce » reste prioritaire sur le trafic « pêche ».

La capitainerie peut, pour des impératifs d'exploitation ou de Sécurité imposer des dérogations ponctuelles à cette convention.

Sauf pour les navires disposant d'une dérogation spécifique prévue par la réglementation (dérogation individuelle accordée par la DIRM ou dérogation liée à un programme de contrôle commun entre Etats membres validé par la Commission européenne), les produits de la pêche débarqués au Quai de France font l'objet d'une pesée obligatoire.

4 VOIES PORTUAIRES / PÊCHE ET Baignade

En vertu du Règlement Général de Police, le code de la route s'applique dans les zones ouvertes à la circulation publique.

En dehors des voies ouvertes à la circulation publique, les règles de signalisation, de priorité et de signalisation routière applicables sont celles du code de la route. Sauf disposition contraire du règlement particulier de police, les engins spéciaux qui effectuent des travaux de manutention (et avec avertisseurs sonores/lumineux en fonction) sont toujours prioritaires.

Les véhicules routiers destinés à être chargés ou déchargés, embarqués ou débarqués, ne peuvent stationner sur les quais et sur les terre-pleins que pendant le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement et d'embarquement et de déchargement et de débarquement.

Les conditions de stationnement sont définies par le règlement particulier du port en respectant les dispositions applicables en matière de sûreté.

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses sont soumis aux règles applicables pour ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

4.1 VOIES PORTUAIRES

L'ensemble des voies et zones situées à l'intérieur des limites administratives du port de Cherbourg (villes de Cherbourg-en-Cotentin), se divise en quatre zones :

- 1) Zones Urbaines de Circulation Générale ;
- 2) Zones Portuaires de Circulation Générale ;
- 3) Zones Portuaires de Circulation Particulière ;
- 4) Zones Portuaires de Circulation Restreinte ;

Ces zones sont visualisées sur le plan en annexe 4 au chapitre 5.

4.1.1 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES

Les zones urbaines de circulation générale correspondent à des terrains situés à l'intérieur des limites administratives du port de Cherbourg, dont la gestion est transférée aux collectivités territoriales par Ports de Normandie. L'utilisation des voies est publique et en majorité urbaine.

Les zones urbaines de circulation générale sont ouvertes à la circulation de toutes les personnes (véhicules, engins portuaires et piétons) dans le respect des règles fixées par le Code de la Route, les textes réglementant la circulation publique dans la ville de Cherbourg-en-Cotentin, et les arrêtés pris par l'autorité portuaire sur le Port de Cherbourg.

La signalisation est de la compétence de la collectivité bénéficiant du transfert de gestion.

4.1.2 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES PORTUAIRES

4.1.2.1 LES ZONES PORTUAIRES:

Les engins portuaires participant à une opération de manutention ont priorité absolue sur les véhicules en circulation.

Dans les zones portuaires, la vitesse des véhicules ne doit pas dépasser les 50 km/h.

La circulation des véhicules et des piétons ne peut s'effectuer que dans la mesure où la présence des engins de manutention ne constitue pas une gêne pour la sécurité de leur déplacement.

Les automobiles et les piétons doivent à tout moment dégager le gabarit des voies ferrées.

La signalisation est à la charge de l'exploitant. Elle doit indiquer les espaces portuaires interdits à la circulation et/ou stationnement des véhicules, les vitesses autorisées et les espaces réservés aux usagers portuaires dont ils ont la charge de délivrer et contrôler les autorisations temporaires.

4.1.2.1.1 Les zones portuaires de circulation générale

Elles correspondent à des terrains situés à l'intérieur des limites administratives du port de Cherbourg, dont l'utilisation des voies est portuaire et publique.

Les zones portuaires de circulation générale sont ouvertes à la circulation de tous les usagers (véhicules, engins et piétons) dans le respect des règles fixées par le Code de la Route et les textes applicables au domaine portuaire du Port de Cherbourg.

La circulation et/ou l'accès à tout ou partie de ces zones pourra être momentanément interdit par l'autorité portuaire si les nécessités du port l'exigent.

L'accès à la voie ferrée en site propre est interdit aux piétons, sauf aux personnels autorisés.

4.1.2.1.2 Les zones portuaires de circulation particulière

Elles correspondent aux zones bord à quai du port historique (quai de Caligny, quai Alexandre III, quai de la Criée, quai de l'Entrepôt, quai Lawton Collins) et la partie Nord du quai de France.

La circulation et le stationnement des véhicules sont interdits sauf ceux dûment autorisés par les exploitants ou l'autorité portuaire.

La vitesse des véhicules est limitée à 10 km/h.

Il revient à l'exploitant, responsable de ces zones de circulation, d'assurer le contrôle des accès.

La circulation des piétons est tolérée à leurs risques et périls.

La partie Nord du quai de France, peut être fermée, sur décision de la capitainerie, en cas de présence de navires, de manutention portuaire ou de conditions météorologiques jugées dangereuses à la circulation des piétons

4.1.2.1.3 Les zones portuaires de circulation restreinte

Elles correspondent à des zones encloses ou non dont l'usage est entièrement portuaire, et dont l'accès doit être réglementé.

Les zones portuaires de circulation restreinte sont interdites à toute personne non autorisée.

L'exploitant est tenu de mettre en place un système de clôtures et de portails permettant de contrôler l'accès des personnes, ou pour les zones non encloses, un ensemble de panneaux matérialisant efficacement la zone.

La vitesse est limitée à 50 km/h.

L'autorité portuaire définit éventuellement les règles particulières de circulation et de stationnement sur les zones portuaires de circulation restreinte en fonction des nécessités des manutentions.

Le parking du centre marée est affecté au stationnement des usagers du port de pêche et du centre de marée.

4.1.3 DISPOSITIONS DIVERSES

Aucune manifestation publique, à l'intérieur des limites du port ne peut être organisée sans l'accord préalable de l'Autorité Portuaire en charge de veiller au respect de la compatibilité de la manifestation avec le fonctionnement normal du port.

Cet accord ne dispense pas l'organisateur de se pourvoir des autres autorisations prévues par les lois et règlements, en fonction de la nature de la manifestation envisagée.

En aucun cas, la responsabilité de l'Autorité Portuaire ne peut être recherchée pour quelque cause que ce soit.

4.2 PÊCHE ET BAIGNADE

4.2.1 PÊCHE

La pratique de la pêche sous toutes ses formes est interdite à partir des quais ou ouvrages situés dans les zones portuaires de circulation restreinte.

La pratique de la pêche est tolérée à partir des quais et ouvrages situés dans les zones portuaires de circulation générale, et à partir des zones portuaires de circulation particulière sauf :

- Dans le pertuis du pont-tournant.
- Dans le bassin du Commerce.
- Dans la zone des Mielles destinée au pôle de mise à sec (Elévateur/transbordeur, travelift, quai Amiral Kniskern et plateau nautique)

Cette tolérance est limitée à l'exercice de la pêche en dehors de l'utilisation des quais et ouvrages (présence d'un navire amarré, manutention en cours, etc ...) et sans gêner la navigation dans les chenaux d'accès.

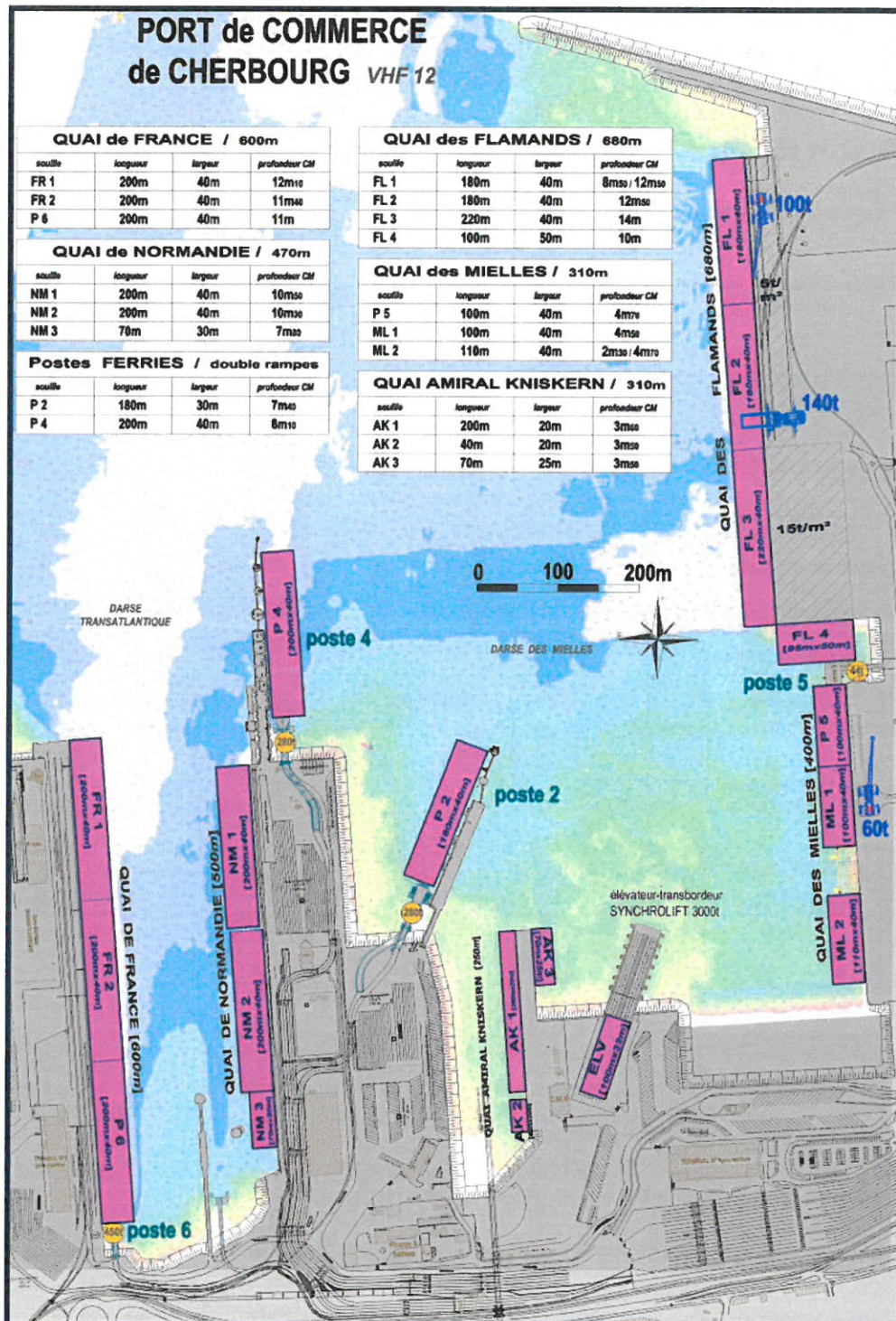
Des restrictions temporaires à cette tolérance peuvent être décidées par l'Autorité Portuaire en fonction des nécessités de l'exploitation portuaire.

4.2.2 BAIGNADE

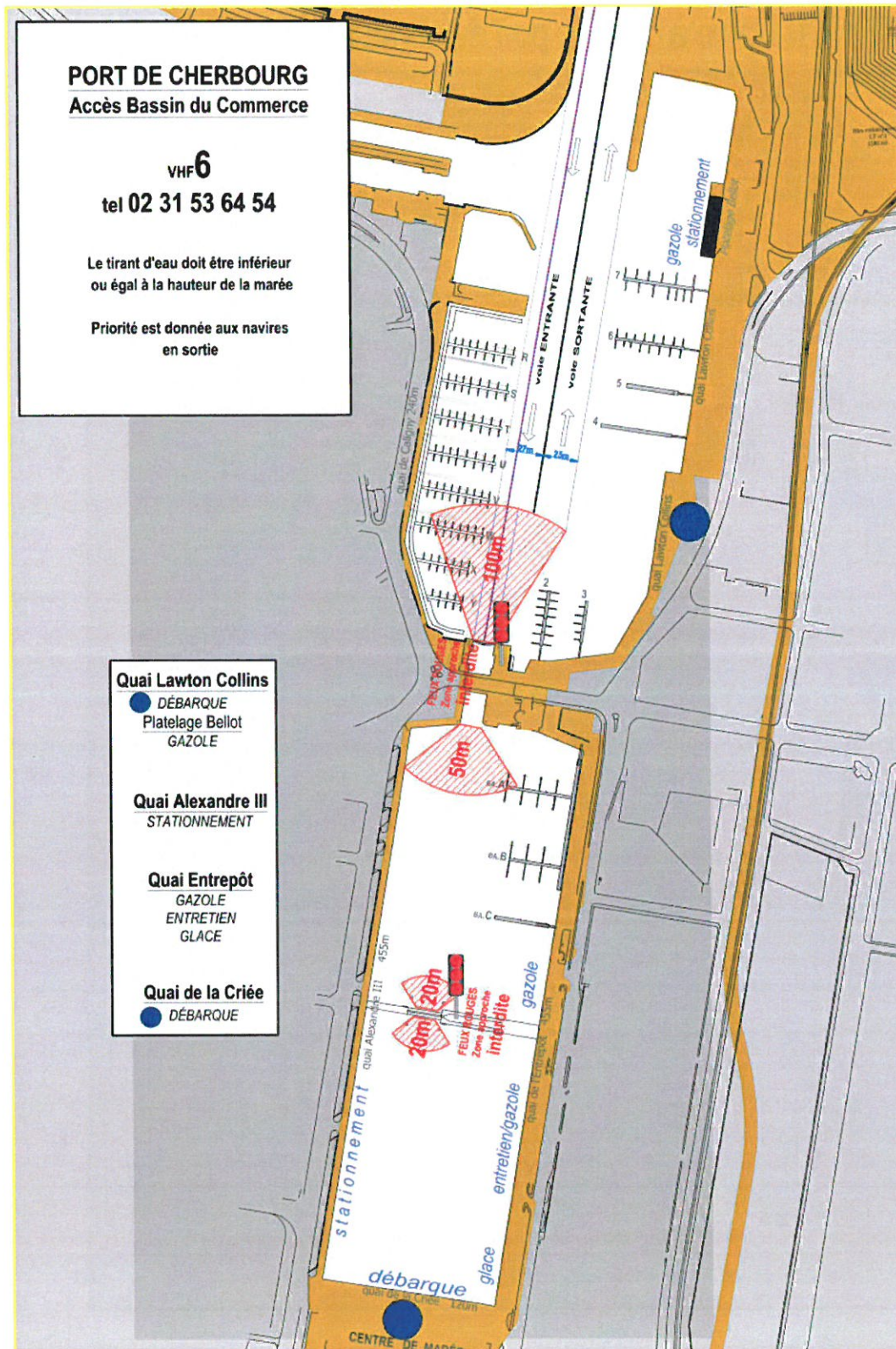
Sous réserve de la compétence du maire de Cherbourg en Cotentin, la baignade est strictement interdite sur toute l'étendue du plan d'eau à l'intérieur des limites administratives du port civil de Cherbourg à l'exception de la zone de baignade située immédiatement à l'Ouest de la digue de Collignon, s'étendant sur une largeur de 125m vers l'ouest et 300m vers le large.

5 ANNEXES

5.1 ANNEXE 1/ Poste à quai du port de commerce (REF CH.2)



5.2 ANNEXE 2 / Accès avant-port et bassin du commerce



PORT DE CHERBOURG Règlement de police et d'exploitation

5.3 ANNEXE 3 / Voies de circulation portuaire (REF CH. 5)



5.4 ANNEXE 4 / Règlement local de soutage - port de commerce de Cherbourg

Accès Grande et Petite Rade

ZONE MIXTE/PREFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

NAVIRE SOUTEUR

Pour le transit dans la zone à usage mixte du port de Cherbourg, le navire souteur doit se conformer aux dispositions déterminées dans les arrêtés du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord en vigueur.

Port de Commerce

Les opérations d'avitaillement en soutes des navires, par canalisations terrestres ou par navires souteurs, par chalands à couple ou par véhicules citernes dans le port de civil de Cherbourg sont régies par le Règlement pour le Transport et le Manutention des Marchandises Dangereuses dans les ports Maritimes (RPM) et le Règlement Local des matières dangereuses.

DISPOSITIONS LOCALES PORT DE COMMERCE DE CHERBOURG

1- DEMANDE DE SOUTAGE :

NAVIRE SOUTÉ

Toute demande de soutage d'un navire doit être signifiée, par son agent, à la Capitainerie, avec un préavis d'au moins 24 heures. Cette demande doit être faite, par écrit en précisant les éléments suivants :

DATE DU SOUTAGE	NOM DU NAVIRE	TYPE PRODUIT [MDO , IFO...]
HEURES DEBUT/ FIN SOUTAGE	POSTE A QUAI	QUANTITE PRODUIT

Dans le cas où ces opérations font l'objet d'une planification régulière, les agents doivent fournir un calendrier de soutage et prévenir à l'avance la Capitainerie, de toute nouvelle modification.

2- ACCES AU PORT DE COMMERCE :

NAVIRE SOUTEUR

Les navires d'avitaillement à destination du port de commerce de Cherbourg doivent faire une demande écrite, de la part de leur agent, 24h à l'avance, auprès de la Capitainerie.

6 heures avant leur entrée dans le port, les navires souteurs doivent remplir et envoyer une déclaration d'entrée spécifique qui précise, en plus des données obligatoires à tout navire , le type et la quantité de produit de soutage transporté.

3- PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE –AMARRAGE

Les opérations de soutage ne peuvent s'effectuer que dans le respect des consignes ci-dessous :

POSTES FERRIES/ Les soutages aux postes des ferries sont autorisés, au cas par cas, par la Capitainerie, sous réserve de conditions météorologiques et de conditions d'amarrage favorables à la bonne tenue du navire souté, le long du poste à quai et du navire souteur, à couple.

La Capitainerie peut interdire ou interrompre tout avitaillement qui ne satisferait pas ces conditions.

Avant toute présentation à couple, le navire souteur doit s'assurer, par VHF12, que le navire souté est prêt à le recevoir pour son amarrage.

L'amarrage à couple du navire souteur et les moyens utilisés pour les opérations de transbordement doivent être conformes aux exigences du R.P.M.

4- CONDUITE DES OPERATIONS DE SOUTAGE

Pour les ferries, à l'issue de l'amarrage entre les deux navires à couple, le navire souteur est autorisé à établir la connexion du flexible d'avitaillement. L'ordre du début et de fin de pompage est donné par le navire souté lorsque les conditions, ci-après, sont remplies :

NAVIRE SOUTEUR Veille permanente VHF12

Une check-list, figurant en annexe du RPM, doit être remplie entre le navire souteur et le navire souté. Un contrôle inopiné de cette check-list peut être effectué par le personnel de la Capitainerie.

Le navire souteur doit informer, par VHF12, la Capitainerie du début et de la fin de pompage. Il doit, à tout moment, être capable de stopper le pompage d'urgence si les conditions l'exigent.

Une fiche de consignes de sécurité est remise au commandant du navire souteur qui doit la retourner datée et signée à la Capitainerie.

Dès la fin de pompage, le navire souteur doit prendre ses dispositions pour son appareillage.

NAVIRE SOUTÉ Veille permanente VHF12

Sauf dérogation, les opérations de pompage doivent s'effectuer en dehors des opérations commerciales, dans le respect des consignes imposées par le RPM et le Règlement local. Pour les ferries, les opérations commerciales se traduisent par le débarquement et l'embarquement des véhicules. Si les durées d'escale imposent un soutage concomitant avec les opérations commerciales, celui-ci fait l'objet d'une autorisation spéciale, après étude des caractéristiques des navires (souteur/souté) et de leurs moyens de lutte (inventaire et procédures SOPEP), en partenariat, notamment, avec le CODIS. Des prescriptions particulières peuvent, le cas échéant être imposées.

5- STATIONNEMENT A QUAI DES NAVIRES D'AVITAILLEMENT

Les navires d'avitaillement sont autorisés à séjourner dans le port de commerce seulement pour le temps nécessaire aux opérations de soutage, aux conditions fixées par la Capitainerie.

A défaut, le navire souteur se conforme aux dispositions pour le mouillage des navires en vigueur dans la zone de compétence du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord.

6- VALIDITE DU PRESENT REGLEMENT

Ce règlement pourra faire l'objet de modifications ultérieures, notamment suite aux observations faites lors des premières opérations de soutage.

6 RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE DES PORTS MARITIMES

La version en vigueur du Code des transports, Cinquième Partie, Livre III, Titre III, Chapitre III, portant "Règlement Général de Police" s'applique dans les limites administratives du port de Cherbourg telles que définies par arrêtés préfectoraux. Le présent règlement vient compléter le Règlement Général de Police, conformément à l'article L5331-10 du Code des Transports.