

AAMP – PNM Gironde – Pertuis

ETAT DES LIEUX DES USAGES

Thématique : Commerce maritime

La Rochelle, Nov. 2010
Dossier 1-09374-R



Siège Social CREOCEAN
Zone Technocéan / Chef de Baie
Rue Charles Tellier
17000 La Rochelle - France
Tél : 05.46.41.13.13
Fax : 05.46.50.51.02

e-mail : creocean@creocean.fr
web : www.creocean.fr

PNM Pertuis Gironde

État des lieux
en réponse au marché n° 2009-26
de l'Agence des aires marines protégées
Mission d'étude d'un parc naturel marin
sur l'estuaire de la Gironde et les Pertuis Charentais

ETAT DES LIEUX DES USAGES MARITIMES DE LA ZONE D'ETUDE DU PARC

**Thématique : Commerce maritime (navigation, ports) et activités
industrialo-portuaires.**

La Rochelle, Nov. 2010
Dossier 1-09374-R



Siège Social CREOCEAN
Zone Technocéan / Chef de Baie
Rue Charles Tellier
17000 La Rochelle - France
Tél : 05.46.41.13.13
Fax : 05.46.50.51.02

e-mail : creocean@creocean.fr
web : www.creocean.fr

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
1 - INTRODUCTION	1
1.1 - LA DELIMITATION DE L'AIRE D'ETUDE	1
1.2 - OBJECTIFS	3
2 - IDENTITE DE L'USAGE	4
2.1 - CONSISTANCE	4
2.2 - IMPORTANCE LOCALE VIS-A-VIS DU CONTEXTE NATIONAL.....	4
2.2.1 - Evolution du trafic maritime français.....	5
2.2.2 - Trafic maritime français en 2009	6
2.2.3 - Classement national des ports de la zone d'étude.....	9
2.3 - ORGANISATION ET ENCADREMENT INSTITUTIONNEL.....	11
2.3.1 - Organisation.....	11
2.3.2 - Encadrement institutionnel.....	13
3 - CADRE REGLEMENTAIRE	17
3.1 - CONVENTIONS INTERNATIONALES	17
3.2 - CODE DES PORTS MARITIMES	17
3.3 - LE REGLEMENT GENERAL DE POLICE DANS LES PORTS MARITIMES DE COMMERCE ET DE PECHE	18
3.4 - GESTION DES ESCALES DES NAVIRES.....	19
3.5 - SURETE PORTUAIRE.....	20
3.6 - REGLEMENTATION DE NAVIGATION MARITIME	21
3.7 - SURETE DES NAVIRES	22
3.7.2 - Transport et la manutention dans les ports maritimes des marchandises dangereuses .	23
3.7.3 - Navires pétroliers	24

3.8 - REGLEMENTATION RELATIVE AUX POLLUTIONS	24
3.8.1 - Emissions polluantes	24
3.8.2 - Déchets	25
3.8.3 - Eaux de ballast	25
3.8.4 - Carénage	26
3.8.5 - Qualité des eaux et des sédiments portuaires.....	27
3.8.6 - Dragages et entretiens portuaires	27
3.9 - REGLEMENTATION RELATIVE AUX RISQUES EN MER	27
3.9.1 - Catastrophes maritimes	27
3.9.2 - Réglementation Polmar-Terre	28
3.10 -CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES DETERMINANTES	28
4 - PRATIQUES	30
4.1 - GENERALITES	30
4.2 - PROFESSIONS PORTUAIRES NAUTIQUES PROPRES A TOUS LES PORTS	31
4.2.1 - Le pilotage	32
4.2.2 - Le remorquage.....	37
4.2.3 - Le lamanage	38
4.3 - ACTIVITES LIEES A CHAQUE PORT	38
4.3.1 - Activités du Grand Port Maritime de Bordeaux.....	38
4.3.2 - Activités du Grand Port Maritime de La Rochelle.....	41
4.3.3 - Activités du port de commerce départemental des Sables d'Olonne.....	43
4.3.4 - Activités du port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente	44
5 - EQUIPEMENTS PORTUAIRES.....	45
5.1 - TYPOLOGIE DES TERMINAUX PORTUAIRES.....	45
5.2 - GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX	47
5.2.1 - Le Verdon (conteneurs et bois)	49
5.2.2 - Pauillac (hydrocarbures, bois et aéronautique)	49
5.2.3 - Blaye (céréales et produits chimiques).....	51

5.2.4 - Ambès (hydrocarbures et produits chimiques)	52
5.2.5 - Bassens (céréales, vracs, conteneurs et bois)	54
5.2.6 - Grattequina	55
5.2.7 - Bordeaux (croisières).....	55
5.3 - GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE	56
5.4 - PORT DE COMMERCE DEPARTEMENTAL DES SABLES D'OLONNE	59
5.5 - PORT DE COMMERCE DEPARTEMENTAL DE ROCHEFORT – TONNAY- CHARENTE	61
6 - TRAFIC DES NAVIRES DE COMMERCE.....	64
6.1 - TYPES DE NAVIRES ET CARGAISON ASSOCIEE	64
6.2 - TRAFIC DE NAVIRES DANS LES PORTS ETUDIES.....	70
6.2.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux	71
6.2.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle	72
6.2.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne	73
6.2.4 - Port de commerce départemental de Rochefort-Tonnay-Charente	76
6.3 - SYNTHESE DU TRAFIC DE NAVIRES	77
7 - DONNEES ECONOMIQUES	79
7.1 - TRAFIC DU FRET MARITIME	79
7.1.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux	79
7.1.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle	87
7.1.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne	93
7.1.4 - Port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente	98
7.1.5 - Synthèse du trafic du fret maritime	103
7.2 - EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS	104
7.2.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux	104
7.2.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle	105
7.2.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne	106
7.2.4 - Port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente	107
7.2.5 - Synthèse des emplois.....	107

8 - INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES	109
8.1 - CONFLIT D'USAGE	109
8.2 - IMPACTS INDIRECTS	109
8.2.1 - Impacts environnementaux dus aux navires	110
8.2.2 - Impacts liés à la manutention	112
8.2.3 - Impacts liés aux aménagements portuaires	114
9 - EVOLUTIONS	116
9.1 - HISTORIQUE	116
9.1.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux	116
9.1.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle	117
9.1.3 - Port de commerce départemental de Rochefort-Tonnay Charente	119
9.1.4 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne	120
9.2 - PERSPECTIVES D'EVOLUTION	121
9.2.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux	122
9.2.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle	125
9.2.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne	128
9.2.4 - Port de commerce départemental de Rochefort et Tonnay Charente.....	128
LISTE DES FIGURES.....	130

1 - INTRODUCTION

L'Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) souhaite établir un état des lieux environnemental, culturel et socio-économique du domaine maritime du futur Parc Naturel Marin de l'Estuaire de la Gironde et des Pertuis Charentais. Cet état des lieux correspond à une synthèse des connaissances, destinée à couvrir l'ensemble des grands champs environnementaux et économiques pertinents dans l'optique de la définition du projet de Parc (enjeux, objectifs, moyens de gestion).

1.1 - La délimitation de l'aire d'étude

Les délimitations virtuelles de cette zone d'étude sont représentées sur la **figure 1**.

● A terre :

- la limite Nord intègre le port des Sables d'Olonne du fait de son importance en termes d'activités de pêche (Coordonnées géographiques latitude longitude WGS84 : lat. 46°30'7,0" N et long. 1°48'59,6"W)
- la limite Sud est à l'extrémité méridionale de l'embouchure de la Gironde (Coordonnées géographiques latitude longitude WGS84 : lat. 45°25'3,5" N et long. 1°09'30,8"W)
- la limite de l'inscription maritime¹ dans les principaux estuaires de l'aire d'étude

● En mer :

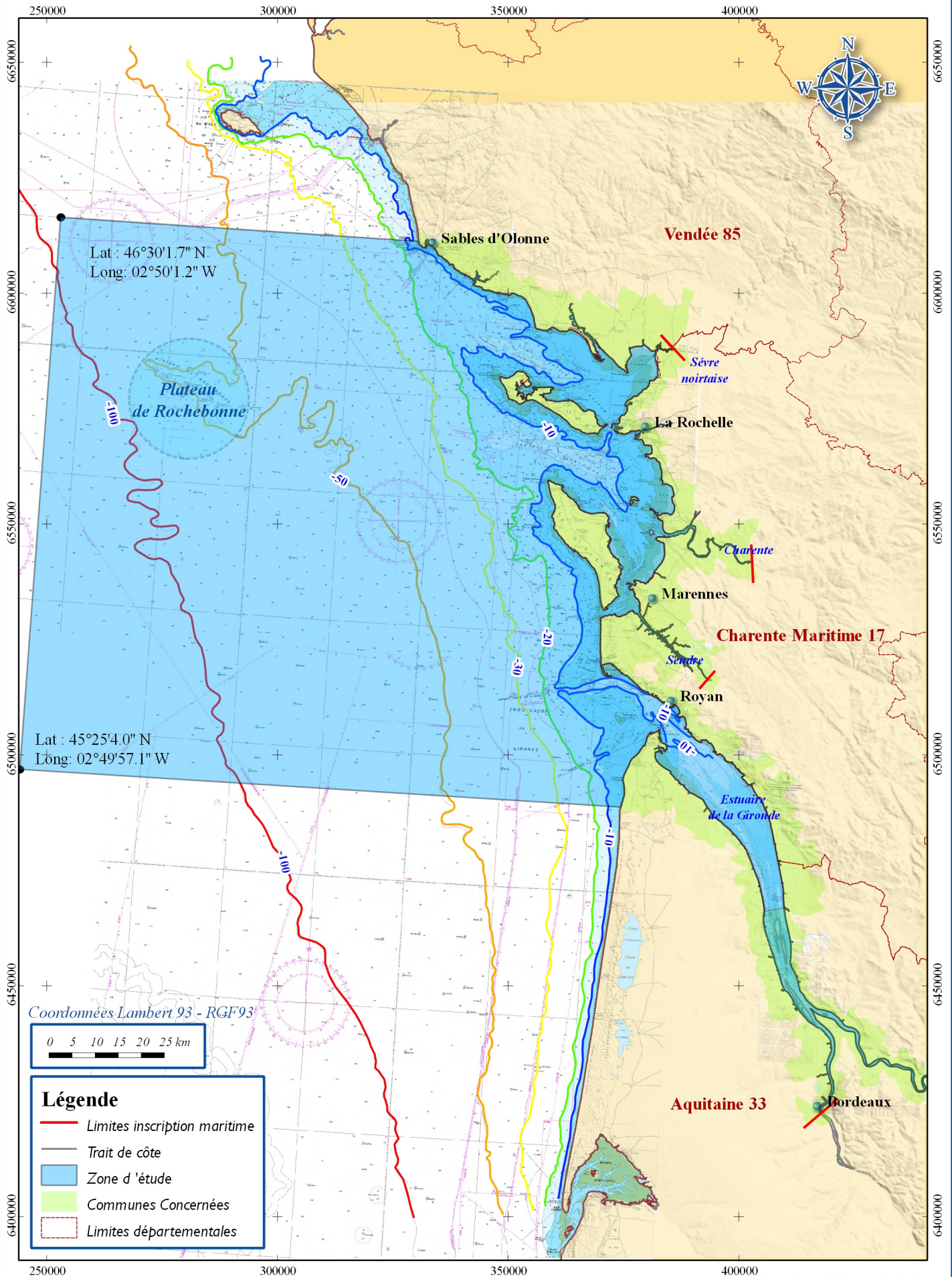
- Le point au large, Nord : (Coordonnées géographiques latitude longitude WGS84 : lat 46°30'1,7" N et long 2°50'1,2"W)
- Le point au large, Sud : (Coordonnées géographiques latitude longitude WGS84 : lat 45°25'4,0" N et long 2°49'57,1"W)

¹ (Décret-loi du 17 juin 1938, Article 1) : la limite de l'inscription maritime est fixée à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer. Elle distingue sur les fleuves la navigation maritime et la navigation fluviale.

LOCALISATION DE L'AIRE D'ÉTUDE POUR LE FUTUR PARC NATUREL MARIN SUR L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE ET LES PERTUIS CHARENTAIS

Figure A

Source : IGN, Extrait Carte SHOM 6990 et 6991, CREOCEAN



1.2 - Objectifs

CREOCEAN s'est vu confier la caractérisation des différents usages maritimes qui sont faits de l'aire d'étude.

Les éléments de ce document ont pour objectifs de :

- **Premièrement**, produire une synthèse des activités du commerce maritime (navires et fret), autant que possible ciblée sur l'aire d'étude du PNM, et qui alimentera le volet « Usages » du document « Richesse de » présenté en Enquête Publique pour la demande de désignation du Parc Naturel Marin sur l'Estuaire de la Gironde et des Pertuis Charentais.
- **Secondairement**, démarrer la constitution d'une base de données nécessaire à l'AAMP dans la phase de définition des politiques de gestion du PNM. Cette base de données est incomplète et devra bien entendu être complétée par la suite et constamment réactualisée et précisée afin d'obtenir l'image la plus réelle de la situation des usages dans le parc, ceci en partenariat avec les principaux acteurs.

2 - IDENTITE DE L'USAGE

2.1 - Consistance

Un port peut s'identifier au travers les définitions suivantes :

- Une entité géographique : espace aménagé pour recevoir les navires
- Une entité économique : système complexe d'éléments matériels et immatériels assurant l'interface entre navires et marchandises
- Une entité institutionnelle : le port est une institution, dotée ou non de la personnalité morale, chargée d'exercer des compétences à la fois de travaux publics, de police (fonction régaliennne), et éventuellement d'exploitation

Le transport maritime quant à lui dépend de la qualité de trois composantes :

- Le maillon maritime avec les produits transportés, flotte, conteneurs, organisation.
- De l'échange portuaire avec le port et la zone portuaire.
- Du segment terrestre avec le transport par route, le transport par voie ferrée et le transport par voie fluviale.

Quatre ports de commerce de la façade atlantique sont concernés par la zone d'étude, il s'agit de :

- deux Grands Port Maritimes : La Rochelle (Charente-Maritime) et Bordeaux (Gironde), établissements publics de l'Etat.
- deux ports départementaux : Les Sables d'Olonne (Vendée) et Rochefort-Tonnay-Charente (Charente-Maritime) gérés par leurs Chambres de Commerce respectives.

2.2 - Importance locale vis-à-vis du contexte national

(Données issues de présentation de Mr Amouroux – du 26 janvier 2010 « transport maritime, développement portuaire et industries - Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables – résultats 2009 provisoires – MEEDAT)

2.2.1 - Evolution du trafic maritime français

La France bénéficie d'une place privilégiée dans le commerce par voie maritime grâce à l'étendue de son littoral (5 500 km en métropole, 1 500 km en outre-mer). Celui-ci joue un rôle essentiel dans les échanges internationaux, que cela soit pour les importations de produits de base vitaux pour notre économie (pétrole, minerais, charbon, engrais, produits agroalimentaires), que pour les échanges de produits manufacturés à forte valeur ajoutée. Le transport maritime constitue le maillon stratégique pour plus de 90% des échanges commerciaux mondiaux en volume. Son activité internationale est en forte expansion (**Tableau 1**). Pour la France, plus de 50% des importations et 25% des exportations se font par voie maritime. La France est actuellement le 4^{ème} exportateur (dont 2^{ème} exportateur de produits agricoles) et le 6^{ème} importateur mondial en valeur de marchandises.



Tableau 1 : Evolution du trafic national entre 1999 et 2009.

Le transport maritime est considéré comme le plus respectueux de l'environnement (peu d'accidents sur la zone d'étude), de faibles émissions de CO2. Une chartre bleue protégée par les « Armateurs de France » prévoit des améliorations technologiques (carburants, constructions).

2.2.2 - Trafic maritime français en 2009

Avec un trafic global en 2009 de **345,7 Mt** (hors avitaillement), les ports métropolitains français voient leurs échanges diminuer fortement par rapport à 2008 (-10%)(**Figure 2**). Après une période 2002-2006 marquée par une croissance régulière des trafics, avec +3% de taux de croissance annuel moyen, le ralentissement global de l'activité des ports métropolitains français observé depuis 2007 s'amplifie en 2009, en raison notamment des conséquences de la crise économique sur les échanges internationaux, dont le fléchissement a impacté le bilan annuel. La baisse de trafic est plus importante pour les trafics débarqués (-12,6%) que pour les trafics embarqués (-4,5%). Sur les dix dernières années, les trafics ont augmenté de près de 4%. Le trafic des Grands ports maritimes (271,2 Mt) recule de 11,8% par rapport à 2008, les autres ports métropolitains affichant une baisse moindre (-3%).

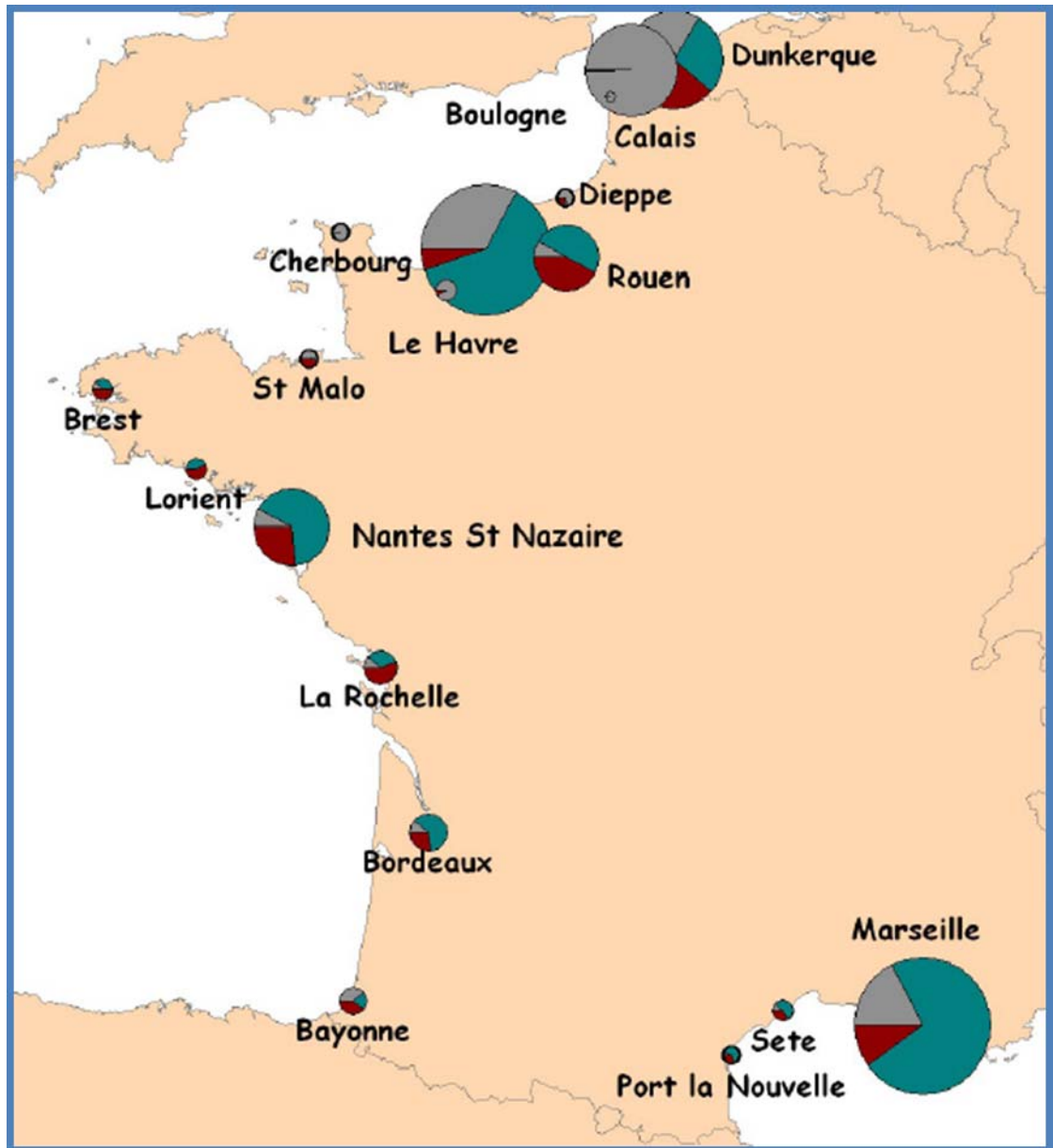


Figure 2 : Trafic total de marchandises des ports français métropolitains en 2009 (*Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables – 2010 MEEDDM*)

trafic 2009 (en millions de tonnes)	Vracs liquides	dont produits pétroliers	Vracs solides	Marchandises diverses	dont conteneurs	Total marchandises
DUNKERQUE	12,4	11,2	17,4	15,2	1,6	45,0
CALAIS	0,0	0,0	0,3	40,5	0,0	40,8
BOULOGNE-SUR-MER	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,8
DIEPPE	0,1	0,0	0,4	1,2	0,0	1,7
LE HAVRE	45,6	44,0	3,9	24,3	22,1	73,7
ROUEN	11,6	8,7	9,8	1,9	1,0	23,3
CAEN-OUISTREHAM	0,0	0,0	0,3	2,9	0,0	3,3
CHERBOURG	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	2,1
SAINT-MALO	0,1	0,0	0,7	0,7	0,0	1,6
BREST	1,1	0,9	1,4	0,4	0,3	2,8
LORIENT	1,1	1,0	1,5	0,0	0,0	2,6
NANTES-SAINT-NAZAIRE	19,5	18,6	7,9	2,3	1,6	29,8
LA ROCHELLE	2,6	2,5	4,1	0,8	0,1	7,5
BORDEAUX	5,4	4,6	2,4	1,0	0,8	8,7
BAYONNE	0,9	0,3	1,7	1,7	0,0	4,3
PORT-LA-NOUVELLE	1,2	1,2	0,6	0,1	0,0	1,9
SETE	1,6	1,2	1,0	0,3	0,0	2,9
MARSEILLE	60,2	57,1	8,5	14,5	8,7	83,1
TOULON	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0
BASTIA	0,3	0,3	0,1	2,6	0,0	3,0
AJACCIO	0,3	0,3	0,0	1,1	0,0	1,4
Autres ports ¹	0,1	0,1	2,2	2,1	0,2	4,4
Trafic des ports métropolitains	164,1	151,8	64,1	117,4	36,4	345,7
Trafic des GPM	157,3	146,5	53,9	59,9	35,9	271,2
Trafic des autres ports	6,8	5,2	10,2	57,5	0,5	74,6
Evolution entre 2008 et 2009 en %						
Trafic des ports métropolitains	-7,8%	-8,2%	-23,1%	-4,3%	-6,7%	-10,0%
Trafic des GPM	-8,3%	-8,7%	-23,6%	-8,3%	-6,8%	-11,8%
Trafic des autres ports	3,9%	7,4%	-20,6%	0,2%	-2,4%	-3,0%
trafic 2008 (en millions de tonnes)						
Trafic des ports métropolitains	178,1	165,3	83,4	122,7	39,0	384,2
Trafic des GPM	171,5	160,4	70,5	65,3	38,5	307,4
Trafic des autres ports	6,6	4,9	12,9	57,4	0,5	76,9

Tableau 2 : Bilan du trafic 2009 pour les principaux ports français *Autres ports* : les données du trafic des ports Rochefort-Tonnay-Charente et des Sables d'Olonne sont inclus dans la rubrique « Autres ».

Le bilan du trafic 2009 pour les principaux ports français (**tableau 2**) est détaillé ci-dessous

- Les échanges de **vracs liquides** qui représentent, avec 164,1 Mt, près de la moitié des tonnages traités par les ports métropolitains, sont en baisse par rapport à 2008 (-7,8%). Les trafics d'hydrocarbures (plus de 90% des vracs liquides) diminuent de -8,2%, pénalisés notamment par le repli des exportations de produits raffinés (-11,8%). Les entrées de pétrole brut chutent de -14%, tandis que celles de produits

raffinés augmentent (+10%). Après deux années consécutives en nette baisse, les importations de gaz énergétique repartent à la hausse (+2,1%).

- Les trafics de **vracs solides** (64,1 Mt) reculent brutalement (-23,1%). La baisse d'activité de l'industrie sidérurgique et des centrales thermiques en 2009 s'est répercutée sur les réceptions de charbon et de minerai dans les ports métropolitains français. Ces filières reculent respectivement de -31% et -38%. Les importations d'engrais (-40%) et de nourriture animale (-11%) sont également en fort repli. A l'inverse, les expéditions de céréales restent bien orientées (+2,5%), après une année 2008 en forte hausse (+25% par rapport à 2007).
- Avec 117,4 Mt, les trafics de **marchandises diverses** (-4,3%) poursuivent leur régression (-2,7% en 2008 par rapport à 2007). Les trafics conteneurisés, qui représentent près du tiers des marchandises diverses, se contractent nettement (-6,8%), dans un contexte économique défavorable. Les secteurs des marchandises diverses conventionnelles et des marchandises transportés par roulier (navire déchargeant le matériel par rampe- adapté aux transports de véhicules*) sont également en baisse par rapport à 2008 (respectivement -13% et -1,5%).

Les Grands ports maritimes français métropolitains, qui établissent un total de 271,1 Mt, voient leurs trafics reculer en 2009 (-11,8%). Les entrées de marchandises sont en baisse de -13,9% et les sorties de -6,5%. Les trafics de marchandises diverses reculent de -8,3%, alors que les trafics conteneurisés, qui représentent les deux tiers de ce trafic, sont en baisse de -6,9%. Les trafics de vracs solides et de vracs liquides se contractent également (respectivement -8,3% et -23,6%). Cette baisse est étroitement liée à celle de la demande énergétique.

2.2.3 - Classement national des ports de la zone d'étude

Le classement des quatre ports étudiés au niveau national ou international est le suivant :

Le Grand Port Maritime de Bordeaux est le 6^{ème} des grands ports maritimes français. Il se classe également comme :

- 1^{er} port pour l'exportation de pétrole brut
- 2^{ème} port pour le bois

- 3^{ème} port de la façade atlantique après Bilbao et Nantes-Saint Nazaire..La place portuaire de Bordeaux en fait un port privilégié sur le plus grand estuaire européen.
- 4^{ème} port pour le trafic des produits papetiers, de céréales et de produits chimiques
- 6^{ème} port pour le trafic de produits pétroliers raffinés
- 7^{ème} pour le trafic de sable, graviers et granulats
- 9^{ème} port pour le trafic de conteneurs

Le Grand Port Maritime de La Rochelle est le 7^{ème} GPM français, il se classe également comme :

- 1^{er} port européen pour l'importation de grumes
- 1^{er} port français pour l'importation de produits forestiers et de pâtes à papier,
- 2^{ème} port français pour l'exportation des céréales.

Le port des Sables d'Olonne est le **seul port** de commerce de la Vendée. Il est classé

- 6^{ème} port français pour les granulats, sables et graviers ;
- 6^{ème} port pour les ciments et clinkers ;
- 10^{ème} port céréalier français ;
- 14^{ème} port pour l'import d'engrais ;
- 15^{ème} port pour la ferraille.

Le Port de Rochefort fonctionne avec le port de **Tonnay-Charente** et forment ainsi les ports de Rochefort / Tonnay - Charente. Ils représentent le **1^{er} port départemental français**, ils se classent également comme :

- 3^{ème} port français pour l'import des sciages résineux,
- 6^{ème} port français pour l'import d'engrais,
- 9^{ème} port céréalier français.
- 11^{ème} port pour les granulats
- 14^{ème} port pour la ferraille

2.3 - Organisation et encadrement institutionnel

2.3.1 - Organisation

2.3.1.1 - L'Union des Ports de France (UPF)

C'est la fédération professionnelle des ports de France. Elle regroupe une cinquantaine d'établissements publics ou sociétés gestionnaires de ports et représente ainsi la totalité des ports de commerce et la grande majorité des ports de pêche français tant en métropole qu'outre-mer.

Ces membres sont :

- les grands ports maritimes
- les ports autonomes maritimes et fluviaux
- les chambres de commerce et d'industrie concessionnaires de ports maritimes
- des sociétés d'économie mixte (SEM) ou sociétés anonymes d'économie mixte locales (SAEML) concessionnaires de ports de pêche ou gestionnaires de criées

2.3.1.2 - L'Association pour le Développement des Ports Français (ADPF)

Elle a été créée en 1917 (ADPF) regroupe les principaux acteurs du monde portuaire :

- les établissements gestionnaires de ports par le biais de l'UPF et directement pour les plus importants d'entre eux
- des collectivités locales et territoriales directement concernées par l'économie portuaire
- l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI) et les chambres de commerce et d'industrie des grandes villes portuaires
- les fédérations professionnelles représentatives des différentes professions qui contribuent à l'offre de service portuaire : pilotage, remorquage, manutention, transit et commission de transport, consignation et agences maritimes, courtiers, avitaillement, logisticiens...
- les clients armateurs et chargeurs par le biais de leurs fédérations professionnelles ou directement pour certains d'entre eux

- les gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports terrestres ou leurs fédérations professionnelles (fer, route, voies navigables)
- la fédération des constructeurs de navires
- le crédit maritime

L'objectif de développement des ports est indissociable de la croissance continue des échanges maritimes et du commerce mondial et ceci, plus que jamais dans un contexte de concurrence à l'échelle du continent européen.

2.3.1.3 - La Délégation des transports maritimes

La délégation aux transports maritimes constitue la branche maritime du commissariat aux transports et aux travaux publics et de bâtiment (COMITTPB), organisme à la disposition des ministres chargés des transports et de l'équipement pour exercer leur responsabilité dans la préparation et l'exécution des mesures de défense et de sécurité qui leur incombent. Le COMITTPB relève du secrétaire général et haut fonctionnaire de défense, de sécurité et d'intelligence économique du MEEDDAT, les fonctions de commissaire délégué aux transports maritimes étant exercées par le directeur des affaires maritimes.

Sous l'autorité fonctionnelle de celui-ci, la délégation reste une structure très légère de type « mission » qui comprend un capitaine de vaisseau (cadre de réserve) et un assistant (cadre d'active), renforcés d'une dizaine d'officiers de réserve experts du monde maritime, oeuvrant généralement comme cadres auprès des opérateurs privés (armements, transitaires, sociétés de courtage, etc.).

2.3.1.4 - Les armateurs de France

C'est une organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Elle regroupe tous les secteurs d'activité maritime au commerce.

Elle défend et promeut les intérêts des entreprises de transport maritime françaises :

- auprès du gouvernement et des administrations françaises,
- des institutions communautaires,
- des organismes internationaux (Organisation Maritime Internationale, Organisation Internationale du Travail..),

- des structures professionnelles nationales, européennes et internationales (Medef, European Community Shipowners' Association, International Shipping Federation, International Chamber of Shipping)

Elle assure la communication et la promotion de l'image du transport maritime. Elle négocie les Conventions Collectives et les accords sociaux de la branche. Elle informe et conseille les adhérents sur les questions sociales, juridiques, fiscales, techniques et économiques concernant leur activité.

2.3.2 - Encadrement institutionnel

2.3.2.1 - Grand Port Maritime

La loi de décentralisation de 2004 et la loi du 4 juillet 2008 portant sur la réforme portuaire, ont modifié de manière importante l'organisation des ports maritimes français.

La loi N° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire permettra la mise en application du plan de relance des ports français. Celui-ci s'articule autour de quatre grands axes :

1. recentrage des missions des ports sur leurs fonctions régaliennes et d'aménageur du domaine portuaire,
2. organisation de la manutention portuaire,
3. mise en place de nouvelles instances de gouvernance,
4. renforcement de la coordination entre ports

La loi du 4 juillet 2008 a notamment recentré les grands ports en métropole sur ces fonctions d'autorité portuaire. La gestion des outillages (grues, portiques...) devra être transférée dans un délai de deux ans vers les opérateurs privés de manutention de manière à garantir une gestion intégrée des terminaux portuaires. Les ports de commerce les plus importants comme ceux de La Rochelle et de Bordeaux ont le statut de "Grand Port Maritime » depuis octobre 2008.

Les Grands Ports Maritimes (GPM), exercent la fonction d'autorité portuaire : régulation et police du trafic maritime dans les zones portuaires et leurs accès, par le biais des capitaineries, aménagements et entretien des infrastructures portuaires (chenaux, digues, écluses, quais, accès routiers et ferroviaires...), gestion et valorisation du domaine portuaire,

promotion générale du port, développement de l'offre de service portuaire et des dessertes terrestres ferroviaires et fluviales...

Les ports accueillent, par ailleurs, différentes fonctions commerciales liées au transport maritime et au commerce international : agents maritimes, consignataires, transitaires, commissionnaires de transport, logisticiens.

Les grands ports maritimes sont placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle général économique et financier. Ce sont des établissements publics qui exercent conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial et qui sont gérés comme un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Les grands ports maritimes sont organisés comme suit :

Conseil de surveillance

Le Conseil de surveillance arrête les décisions stratégiques de l'établissement et contrôle sa gestion. Il comprend 17 membres nommés pour 5 ans, il se compose de 5 représentants l'Etat, de 4 représentants des collectivités locales et territoriales, de 5 personnalités qualifiées nommées par l'Etat et de 3 représentants du personnel de l'établissement public. Le Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de La Rochelle a été installé le 16 janvier 2009 et celui du Grand Port Maritime de Bordeaux au 1^{er} mars 2010

Directoire

Les Grands Ports Maritimes sont dirigés par un Directoire qui comporte 3 membres : un Directeur Général du Grand Port Maritime de La Rochelle nommé par décret après avis conforme du Conseil de surveillance, deux autres membres nommés par le Conseil de surveillance sur proposition du Président du Directoire.

Le Comité de Direction générale du Port

Ce comité regroupe les directions du port : Direction Générale avec son Président, Direction Administrative et Financière, Direction des Opérations portuaires, Direction du Développement, Agence comptable, Capitainerie, ...

Conseil de développement

Il comporte 30 membres répartis en quatre collèges composés de 9 représentants de la place portuaire, de 3 représentants des personnels des entreprises présentes

sur le port, de 9 représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements, de 9 personnalités qualifiées.

Il a un caractère consultatif, il organise l'interface avec la place portuaire et recueille les avis sur les questions qui la concerne.

Conseil Scientifique de l'estuaire de la Gironde

Dans le cas du Grand Port Maritime de Bordeaux existe une instance consultative « Conseil scientifique de l'Estuaire » qui a été installée par le Préfet de Région en 2009. Ce conseil a vocation à être saisi pour tous les projets ou tous les travaux ayant un impact sur les milieux estuariens. Il compte 20 membres dont 13 aquitains, 3 picto-charentais, 1 interrégional, 3 experts hors région et 3 experts assurant directement ou indirectement une liaison avec le Conseil Scientifique de la Loire.

Conseil de Coordination Interportuaire

Ce conseil regroupe les grands ports maritimes de Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle. Il a été constitué en 2009 par le Secrétaire d'Etat aux Transports et sa vocation est d'harmoniser les politiques de développement des trois établissements portuaires atlantiques. Il est actuellement (2010) présidé par Mr Quimbert, nommé par le Secrétaire d'Etat, il est chargé d'engager des actions communes de promotion de la façade atlantique française, de coordonner le développement des ports et de contribuer à conduire une politique volontariste de cette façade maritime en matière de desserte terrestre, tout en encourageant la mutualisation des moyens de ses ports.

La circonscription des grands ports maritimes est délimitée par un arrêté du Préfet de Région dans laquelle se trouve le siège du port après avis du Préfet Maritime.

La circonscription du Grand Port Maritime de Bordeaux est étendue de part et d'autre des deux rives de l'estuaire et s'étend du pont François Mitterrand sur la Garonne (centre de Bordeaux) et d'Ambès sur la Dordogne jusqu'au Verdon pour sa rive gauche et jusqu'à Saint-Ciers-sur-Gironde pour sa rive droite. S'ajoutent également les 7 ports ainsi que l'enclave industrialo-portuaire entre Saint-Bonnet-sur-Gironde et Saint-Georges-de-Didonne en Charente-Maritime.(Décret no 2001-669 du 20 juillet 2001 portant modification des limites de la circonscription du Port autonome de Bordeaux en Annexe 1).

La circonscription du Grand Port Maritime de La Rochelle est étendue du côté mer du sud au nord de la jetée sud de l'avant-port, puis s'étend en mer jusqu'à la ZNIEFF de Pampin. Le détail des limites est fourni en Annexe2 (Décret du 23 mars 2007 portant délimitation de la circonscription du Port autonome de La Rochelle en Annexe 2)

2.3.2.2 - Port de commerce départemental

Les ports départementaux comme ceux de Rochefort et des Sables d'Olonne relèvent depuis le 1er janvier 2007, en application des lois de décentralisation de 1983 et 2004, des collectivités locales ou territoriales, principalement des régions mais aussi des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce. Leur gestion est concédée aux Chambres de Commerce et d'Industrie par le biais de contrats de concession.

Ceux-ci concernent notamment l'exploitation des outillages et équipements du port.

Les ports accueillent, par ailleurs, différentes fonctions commerciales liées au transport maritime et au commerce international : agents maritimes, consignataires, transitaires, commissionnaires de transport, logisticiens.

3 - CADRE REGLEMENTAIRE

3.1 - Conventions internationales

Les navires marchands sont soumis à la réglementation internationale et à celle de leur pavillon.

La réglementation internationale est édictée par une émanation de l'ONU : l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette réglementation est ensuite intégrée dans la législation des pays aux fins d'application du pavillon.

Les principales conventions internationales sont :

- La Solas 74 : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- La Marpol 73/78 : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.
- La LL 66 : Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge
- La Colreg 72 : Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.
- La STCW 95 : Convention internationale sur les normes de formations des gens de mer, avec délivrance des brevets et de veille.
- La SAR 79 : Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes.

3.2 - Code des ports maritimes

Le Code des Ports maritimes est le code français qui regroupe les dispositions relatives aux ports maritimes en France. Le Code comprend une partie législative et une partie réglementaire (décrets en conseil d'état) toutes déclinées en six livres traitant :

- Livre Ier : Création, organisation et fonctionnement des ports maritimes
- Livre II : Droit de port et navigation
- Livre III : Police des ports maritimes
- Livre IV : Voies ferrées portuaires
- Livre V : Régime du travail dans les ports maritimes français
- Livre VI : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Il concerne toutes les catégories de ports maritimes telles que définies à l'article L 100-1 :

- 1° Les **grands ports maritimes** qui sont des établissements publics de l'Etat (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille)
- 2° Les **ports autonomes** qui sont également des établissements publics de l'Etat (depuis la loi de réforme portuaire du 4 juillet 2008, seul le Port autonome de la Guadeloupe relève de cette catégorie)
- 3° Les **ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements**
- 4° Dans les **départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon**, les **ports maritimes relevant de l'Etat**
- 5° Le **port de Port-Cros**, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion du Parc national de Port-Cros.

Tous les ports sont soumis au code ISPS ("International Ship and Port Facility Security"), code qui établit un cadre international pour prévenir et détecter les menaces et prendre les mesures adaptées contre les incidents de sûreté).

3.3 - Le règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche

Refondu par le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009, le règlement général de police s'applique à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche. Son champ d'application ne comprend ni les ports de plaisance ni les bassins destinés à la plaisance dans les ports de pêche et de commerce, dont le fonctionnement appelle des règles spécifiques. Il n'existe pas à ce jour de règlement général de police des ports de plaisance, mais la possibilité en est ouverte par l'article L. 302-8 du code des ports maritimes.

Les dispositions concernant les mouvements des navires s'appliquent également dans la zone maritime et fluviale de régulation qui comprend les chenaux d'accès et les zones d'attente et de mouillage.

Ce règlement est destiné aux usagers des ports de commerce et de pêche et récapitule leurs obligations, en sus de celles du code des ports maritimes.

Ce texte peut être complété par des règlements locaux (voir exemple dans chapitre 8.3.5) précise notamment les règles applicables en matière de demande d'attribution des postes à quai selon les diverses catégories de navire d'obligations déclaratives à l'entrée et à la sortie du port de mouvements des navires, stationnements, placement, amarrage et déplacement d'exercice des activités de remorquage et de lamanage d'obligation de maintien de personnel à bord d'opérations de chargement et déchargement de consignés de lutte contre les sinistres.

Il définit, en outre de manière non limitative, les agissements constituant une atteinte à la conservation du domaine public portuaire, susceptibles de donner lieu à poursuites pour contravention de grande voirie.

3.4 - Gestion des escales des navires

Les États membres de l'Union européenne doivent répondre aux exigences réglementaires imposant la transmission d'informations aux (ex. : directive 2002/59/CE modifiée relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port ou encore directive 2009/42/CE relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer). Ces textes imposent d'organiser dans chaque Etat la transmission des informations attendues. Il est fait obligation :

- Aux capitaines des navires de transmettre à la capitainerie du port d'escale les informations nécessaires à l'organisation de l'escale
- Aux autorités portuaires de mettre à la disposition du représentant de l'Etat les informations et statistiques relatives aux mouvements de navires en applications du code maritime (articles L153-1 ; R 154-1 et R 154-2) et de l'arrêté du 6 juillet 2010

Pour faciliter la gestion de l'escale et le suivi des navires par les capitaineries, une application internet (e-scaleport) a été développée par les autorités portuaires par le Ministère du développement durable avec la participation des représentants des acteurs portuaires (officiers de port, consignataires, autorités portuaires...). cette application permet aux autorités portuaires des ports de commerce de répondre à leurs obligations réglementaires de transmission d'informations en matière de suivi du trafic maritime et de relevé statistique. Cette application simplifie l'organisation des escales et dématérialise les

procédures. La capitainerie gère le processus d'escale et le planning depuis l'entrée du navire dans le port jusqu'à sa sortie.

3.5 - Sûreté portuaire

La sûreté portuaire repose sur :

- le règlement CE n° 725 / 2004 du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires qui a fait entrer le code ISPS dans la législation communautaire ;
- la directive n° 2005 / 65 CE du Parlement européen et du Conseil en date du 26 octobre 2005 qui a étendu aux ports, tout en l'adaptant, la démarche en matière de sûreté déjà suivie pour les installations portuaires dans le cadre du règlement CE 725 / 2004 ;
- le décret 2007/476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations maritimes qui reprend en droit interne les obligations prévues dans le règlement CE 725 / 2004 et dans la directive 2005 / 65 CE ;
- le code des Ports Maritimes qui a été modifié par insertion du décret 2007/476 formant le chapitre 1er du titre II du Livre III de sa partie réglementaire.

La sûreté portuaire impose à tous les ports et à toutes les installations portuaires la réalisation d'une évaluation de sûreté puis l'établissement d'un plan de sûreté du port ou de l'installation portuaire. Un arrêté préfectoral portant approbation du rapport d'évaluation de la sûreté portuaire de chacun des ports est établi (Annexe 3 – arrêtés concernant les ports de la zone d'étude)

L'évaluation de sûreté est établie soit par un service de l'Etat soit par un organisme de sûreté habilité (OSH). Un organisme de sûreté habilité est un organisme dont la compétence en matière de sûreté a été reconnue par une commission nationale d'habilitation sur présentation d'un dossier. Cette habilitation est concrétisée par la publication d'un arrêté pris par le ministre chargé des transports.

L'évaluation et les plans de sûreté ont une durée de validité maximum de 5 ans.

3.6 - Réglementation de navigation maritime

Selon le **décret n°91-1110 du 22 octobre 1991**, relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime), l'article 7 stipule que

«L'autorisation d'occupation est délivrée par arrêté du préfet pris conjointement avec le préfet maritime. Elle comporte la délimitation de la zone et définit les conditions de son aménagement et de son fonctionnement en prenant en compte les objectifs mentionnés à l'article 3. Elle indique notamment les prescriptions nécessaires pour assurer la sécurité des personnes et des biens et la protection de l'environnement.

Elle fixe la période annuelle d'exploitation de la zone ainsi que la proportion des postes de mouillage réservés aux associations et aux navires ou bateaux de passage. La proportion des postes réservés aux navires ou bateaux de passage ne peut être inférieure à 25 p. 100.

Elle précise si l'utilisation des mouillages est subordonnée au règlement par l'utilisateur d'une redevance pour services rendus.

Elle ne vaut pas autorisation au titre de la police des eaux. »

De plus selon l'article 14,

Un règlement de police établi conjointement par le préfet et le préfet maritime, pris après consultation du titulaire de l'autorisation, définit les chenaux d'accès et les règles de navigation dans ces chenaux et au voisinage de la zone, les mesures à prendre pour le balisage de la zone de mouillages, les prescriptions relatives à la conservation du domaine, la sécurité des personnes et des biens, la prévention et la lutte contre les accidents et les incendies et contre les pollutions de toute nature.

Un mois au plus tard après la notification qui lui est faite de cet arrêté, le titulaire de l'autorisation ou le gestionnaire adresse au chef du service maritime les consignes précisant à l'égard des usagers les conditions d'utilisation des ouvrages, outillages, installations et services, les règles prises pour la lutte contre l'incendie ainsi que les mesures relatives à la conservation et la propreté du plan d'eau et à la protection des navires et embarcations.

Le titulaire affiche ces consignes, les porte à la connaissance des usagers et met en place les panneaux nécessaires.

Lorsque la zone de mouillages n'est pas accessible par voie de terre aux véhicules spécialisés d'incendie et de secours, le titulaire de l'autorisation en informe les usagers au moyen de marques apparentes visibles de terre et du plan d'eau.

L'autorisation ne fait pas obstacle à l'adoption par l'autorité compétente de toute mesure relative à la police de la conservation et de l'utilisation du domaine public, à la police de la navigation, à la police des eaux et de la pêche et aux règles de sécurité.

Enfin, selon l'article 22,

« A l'intérieur de la circonscription des ports autonomes, les pouvoirs attribués par le présent décret au préfet, à l'exception de ceux prévus à l'article 14, sont exercés par le directeur du port »

3.7 - Sûreté des navires

3.7.1.1 - Code ISPS

Afin de garantir la sûreté des échanges maritimes, de prévenir et de lutter contre tous actes illicites de malveillance, de terrorisme à l'encontre du navire, de son équipage, mais aussi des installations portuaires, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé en décembre 2002, de modifier la convention SOLAS en y ajoutant un chapitre XI-2 intitulé " Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime »

Ce chapitre fait obligation aux États d'appliquer un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires : le Code ISPS, organisé en une partie d'application obligatoire et une partie d'application recommandée. Il a été publié en France par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004. Entré en vigueur le 1er juillet 2004, il s'applique aux navires suivants effectuant des voyages internationaux : les navires à passagers ; les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500 ; les unités mobiles de forage

Le Code ISPS a été complété au plan communautaire par le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004.

3.7.1.2 - Sûreté des navires de pavillon français

Le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires, définit les dispositions applicables aux navires français, aux navires étrangers en France, le rôle et la commission de sûreté des navires, les personnels chargés des contrôles de sûreté et les dispositions pénales. En 2010, la direction des affaires maritimes a élaboré en association avec le Haut

Fonctionnaire de Défense Mer et Armateurs de France, une circulaire 01/MSN du 3 mai 2010 qui abroge la doctrine sûreté des navires du 17 février 2007.

La Direction des Affaires maritimes (DAM) est chargée d'approuver les plans de sûreté des navires sous pavillon français, de contrôler leur application à bord et de délivrer les certificats associés. D'autres organismes du ministère ont également un rôle en matière de sûreté dans le domaine maritime :

- la Mission Sûreté Défense, placée auprès du Directeur Général de la Mer et des Transports, coordonne la mise en œuvre nationale des mesures de prévention et de protection contre les risques de menaces pour l'ensemble des modes de transport et leurs infrastructures. Elle représente l'interlocuteur administratif central du ministère.
- le Service de Défense et de Sécurité, placé auprès du Haut Fonctionnaire de Défense et de Sécurité du ministère, représente le point de contact national pour l'OMI, la Commission européenne et les autres États membres, en matière de suivi et d'information sur l'application des mesures de sûreté maritime et portuaire prévues par le règlement (CE) n° 725/2004.

3.7.2 - Transport et la manutention dans les ports maritimes des marchandises dangereuses

Le transit portuaire présente des risques spécifiques liés principalement aux problèmes de rupture de charge, il est apparu nécessaire de fixer des prescriptions applicables à l'ensemble des ports pour les opérations d'entrée et de sortie des marchandises dangereuses, pour leur chargement et déchargement, ainsi que pour leur mise en dépôt. Tel est l'objet du Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes.

S'appliquant sur une interface multimodale, ce texte intègre les prescriptions de la réglementation terrestre nationale et internationale, de la réglementation maritime et du règlement des ports maritimes, il comporte les prescriptions relatives à l'exploitation du port, à la manutention, aux navires et bateaux. Il est complété pour chaque place portuaire, par un règlement local qui fait l'objet d'arrêtés préfectoraux.

Il se présente en deux parties, d'une part celle relative aux dispositions générales, d'autre part celle relative aux dispositions applicables à chaque classe de matière concernée par le code IMDG (code maritime international des marchandises dangereuses).

Chaque port dispose d'un règlement intérieur concernant le transport et la manutention des marchandises dangereuses.

Pour le Grand Port maritime de Bordeaux, chaque terminal a son règlement propre en fonction des produits déchargés notamment pour le terminal de Bassens et celui d'Ambès .(Annexe 4)

Pour le Grand Port Maritime de La Rochelle, un règlement local décrit les dispositions relatives à l'exploitation et à la manutention de produits dangereux (Annexe 5 - Arrêté préfectoral n°08-2802 du 10 juillet 2008).

Les ports de Rochefort-Tonnay Charente et les Sables d'Olonne sont également soumis à des réglementations spécifiques aux manutentions, trafic et sécurité.

3.7.3 - Navires pétroliers

Suite au naufrage de pétrolier « Prestige » (novembre 2002), la commission européenne a accéléré l'élimination progressive des pétroliers à simple coque transportant des produits pétroliers les plus lourds dans les ports, les terminaux et les zones d'ancrages communautaires... Les navires pétroliers à simple coque seront interdits en 2015 en Europe.

3.8 - Réglementation relative aux pollutions

3.8.1 - Emissions polluantes

Afin de réduire les émissions des navires, le comité de protection de l'environnement marin de l'OMI a approuvé les amendements de **l'annexe VI de MARPOL 73/78**, qui régit l'émission à l'atmosphère par les navires de polluants spécifiques, dont les oxydes d'azote (NOx), les oxydes de soufre (SOx), les composés organiques volatiles (COVs), les biphényles polychlorés (PCBs), les métaux lourds et les chlorofluorocarbones (CFCs). Ainsi, les armateurs doivent s'assurer que tous les navires d'une jauge de 400 GT (tonnes brutes) et plus, que toutes les plates-formes et plates-formes de forage se dirigeant vers des ports ou des eaux où s'applique la convention MARPOL, ont un certificat international de prévention

de la pollution de l'air (IAPPC international air pollution prevention certificate) confirmant le respect des exigences de l'Annexe VI.

L'annexe VI de la convention MARPOL est complétée par la **directive 2005/33/CE** du Parlement européen et du Conseil européen du 6 juillet 2005 modifiant la **directive 1999/32/CE** en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins. Celle-ci fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gasoil à usage maritime utilisés dans la Communauté. Ainsi, le taux de soufre dans les carburants doit être progressivement réduit de 4,5% à l'heure actuelle à 3,5% à partir de 2012 et 0,5% en 2020. Les limites applicables dans les zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) à savoir la mer du Nord et la mer Baltique seront également réduites à 1% dès 2010 et 0,10% en 2015 contre 1,50 % aujourd'hui.

3.8.2 - Déchets

La **directive 2000/59/CE** du Parlement européen et du Conseil, du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, a pour objectif de protéger le milieu marin contre la pollution par les navires en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations prévues à cet effet.

Cette directive a été transposée en droit français, pour les ports relevant de l'Etat par le **décret 2003-920** du 22 septembre 2003 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison et par le **décret 2005-255** du 14 mars 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine portuaire et modifiant le code des ports maritimes. Il a étendu, aux ports décentralisés, l'obligation d'établir des plans de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison. Les mesures de transposition en droit français imposent à tous les navires, d'être armés pour le transport de marchandises, de passagers, de pêche et de plaisance, de déposer leurs déchets dans des installations qui doivent être mises en place dans tous les ports. Ceux-ci doivent disposer d'un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires.

3.8.3 - Eaux de ballast

Une **convention internationale** pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast a été adoptée le 13 février 2004 par 74 Etats, à l'issue de la conférence diplomatique

organisée à Londres par l'OMI. La France a signé la loi n° 2008-476, le 22 mai 2008 autorisant l'adhésion à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

Les autorités portuaires ainsi que les autres parties intéressées ont la responsabilité de réduire au minimum le risque lié à l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des eaux de ballast et des sédiments connexes des navires, tout en garantissant la sécurité des navires.

Enfin, la **loi 2006-1772** du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques, a introduit les **articles L. 218-82 à L. 218-86** dans le **Code de l'environnement**, dont les dispositions sont relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires. Ainsi, l'**article L. 218-83** du Code de l'environnement prévoit plusieurs moyens de gérer les eaux de ballast.

Les navires visés par cette législation (navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités du système universel de mesure pénétrant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises et qui proviennent d'une zone extérieure à la zone de cabotage international ou d'une zone désignée expressément par l'autorité administrative compétente) doivent effectuer un échange de plus de 95 % de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales, ou procéder à la neutralisation biologique des eaux de ballast et des sédiments au moyen d'équipements embarqués agréés par l'autorité administrative.

Le navire peut échapper à ces deux moyens de gestion en attestant qu'il n'a pas à effectuer de déballastage dans les ports mais qu'il y procédera en haute mer en eaux profondes.

3.8.4 - Carénage

Les opérations et aires de carénage ne sont pas reconnues précisément en tant que telles dans les textes réglementaires. Par leurs activités, elles obéissent néanmoins à la réglementation de diverses conventions internationales (MARPOL, Barcelone, Rio et OSPAR). Au niveau national, des articles du code des ports maritimes (L302-3, R-322-2, R351-1 art 16 et 17) et du code de l'environnement au titre de la loi sur les installations classées pour la protection de l'environnement (76-663 rubrique 2564), de la loi sur l'eau (92-3 rubrique 2.2.3.0 et 4.1.2.0) et de la loi sur les déchets (75-633) peuvent ainsi s'appliquer à la gestion du carénage et des déchets. Par ailleurs la convention internationale **AFS** adoptée par la France par la loi n° **2007-9** du 4 janvier 2007 autorisant l'adhésion à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (ensemble quatre annexes et deux appendices), adoptée à Londres le 5 octobre 2001 (**CE N°782/2003**) peut également s'appliquer.

3.8.5 - Qualité des eaux et des sédiments portuaires

Des seuils réglementaires concernant la qualité des eaux ont été définis au niveau européen (DCE), mais qui ne prennent pas encore en compte la spécificité des eaux portuaires. Concernant les sédiments, les seuils au niveau européen sont définis par chaque pays en matière de permis à l'immersion (OSPAR). Au niveau français, des seuils ont été mis en place suite aux travaux du groupe Geode et aux propositions de scientifiques (Bataille et al., 2008).

Le suivi du réseau de la qualité des eaux portuaires (REPOM) permet de se rendre compte actuellement de la qualité des eaux et des sédiments des ports français.

3.8.6 - Dragages et entretiens portuaires

Cette réglementation est largement traitée dans le document ayant trait aux dragages portuaires. Elle ne sera pas développée ici.

3.9 - Réglementation relative aux risques en mer

3.9.1 - Catastrophes maritimes

L'importance des dommages subis après les catastrophes maritimes récentes a conduit, en cohérence avec la directive européenne n° 2002/59 du 27 juin 2002, à mettre en place des plans pour admettre éventuellement, si c'est la meilleure solution, un navire en difficulté dans un lieu de refuge.

L'instruction du Premier ministre n° 487 SGMer du 29 juillet 2004 a pour vocation de fournir le cadre d'un processus garantissant la prise rapide de décisions après une concertation approfondie entre autorités terrestres et maritimes s'appuyant sur un groupe d'experts dont les compétences se situent au-delà des seules expertises de navigation.

A la suite du naufrage du pétrolier Erika, des règles sur la sécurité maritime, plus strictes que celles existantes, ont été adoptées. Le Conseil des ministres et le Parlement, sur proposition de la Commission, ont voté un ensemble de mesures législatives appelées paquets Erika I, II et III. Ils illustrent le dynamisme et la volonté de l'Union européenne de renforcer la sécurité et de mieux protéger les eaux et littoraux européens.

En 2005, le troisième « paquet Erika III » a été adopté, il porte sur des mesures législatives en matière de sécurité maritime. Il comporte 7 textes axés sur la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

3.9.2 - Réglementation Polmar-Terre

Le retour d'expérience de la gestion de la crise de l'Erika a permis d'actualiser et d'améliorer la réglementation Polmar.

L'instruction du 2 avril 2001 du Premier ministre fixe les grands principes d'organisation des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs. Elle prend en compte les principaux enseignements de la crise de l'Erika : la nécessité de coordination, tant interministérielle qu'interdépartementale (développement du rôle du préfet de zone), l'intérêt des exercices à fréquence régulière, la nécessité d'identifier les sites potentiels de stockage des polluants. Elle rappelle que les préfets doivent engager une concertation avec les collectivités territoriales. Elle favorise une meilleure gestion de l'interface mer-terre.

L'instruction Polmar du 4 mars 2002 du Premier ministre, relative à la lutte contre la pollution du milieu marin, qui se substitue à l'instruction du 17 décembre 1997, détaille les conditions de mise en œuvre de l'instruction du 2 avril 2001. Elle complète la liste des composantes obligatoires d'un plan Polmar énoncées dans l'instruction cadre. Elle introduit un développement sur la gestion des produits polluants récupérés. Dans son annexe, elle récapitule le rôle de chacun des acteurs. Ce texte est applicable aux départements d'outre-mer.

L'instruction du 11 janvier 2006 du Premier ministre portant adaptation de la réglementation relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (POLMAR), complète le dispositif 2001-2002, sans attendre la loi de modernisation de la sécurité civile. Elle inclut certains enseignements tirés de la lutte contre la pollution du Prestige :

3.10 - Conditions environnementales déterminantes

Les accès aux différents ports demandent une surveillance et un entretien régulier. Le maintien d'une côte dans les chenaux et les abords des quais est indispensable à la sécurité de la navigation.

Les dragages sont réguliers, leur autorisation donne lieu à des études réglementaires. Ces aspects sont développés dans le document relatif aux « dragages et entretiens portuaires ».

La sécurité est très importante ce sont les capitaineries de chacun des ports qui surveillent la navigation et sont les premiers en alerte en cas de difficulté.

Des systèmes de surveillance utilisant des technologies de pointe sont mis en œuvre dans les ports (dépôt d'image, surveillance radar sans échos parasites).

4 - PRATIQUES

4.1 - Généralités

Les ports de commerce d'état ou départementaux génèrent des activités plus ou moins diversifiées relatives à leur positionnement par rapport à leur arrière pays continental (hinterland) qui les approvisionne ou qu'ils approvisionnent mais également par rapport à leur accessibilité.

La fonction première de tout port, quelque soit sa taille, est d'accueillir les navires dans les meilleures conditions pour leur permettre le déchargement et le chargement de marchandises ou de passagers (**Figure 3**).

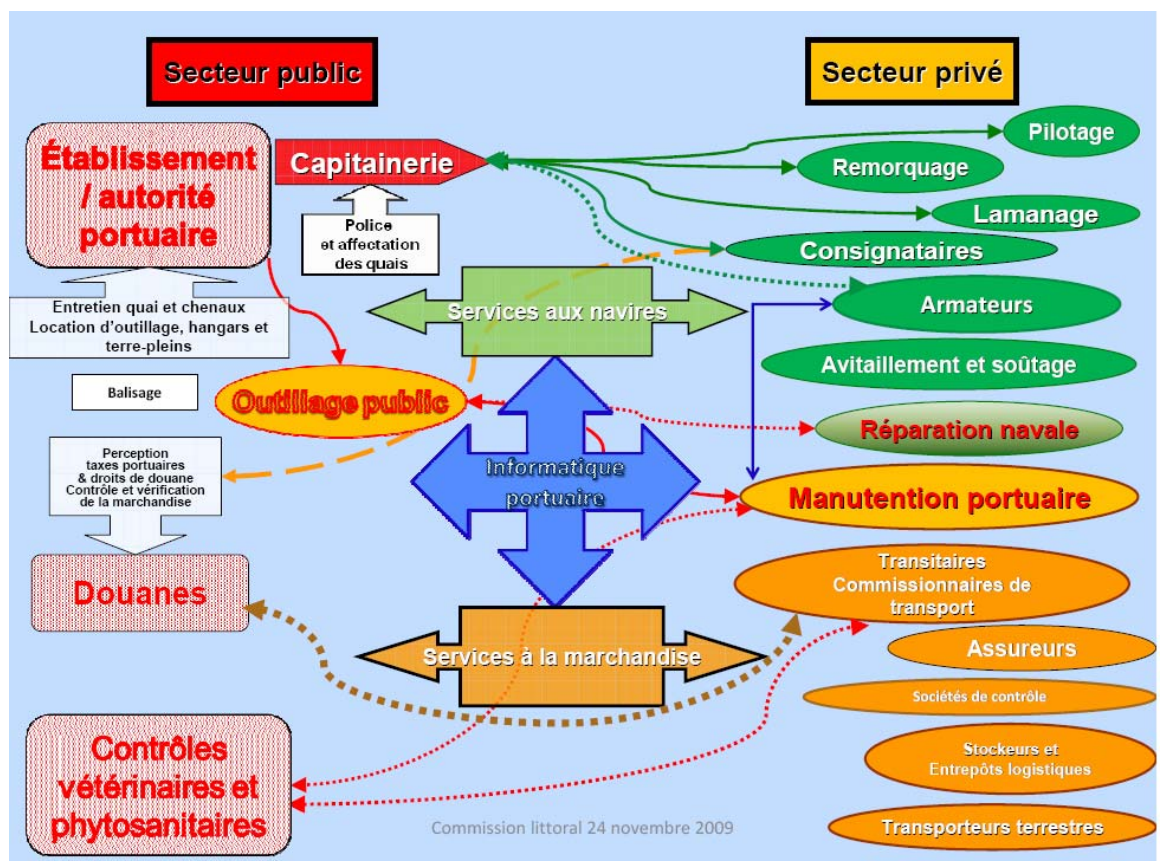


Figure 3 : Schéma synthétique représentant les différents acteurs et leurs interactions au sein d'un port.(tiré de uniport.bordeaux.fr)

Une multiplicité d'acteurs se trouve sur l'espace portuaire (**Figure 4**) :

- Les clients du port que sont les armateurs et les transporteurs
- Le personnel chargé des services aux navires (opérateurs d'accostage et de sécurité, intervenants à terre)
- Le personnel chargé des services à la marchandise (intermédiaire, manutentionnaires, services divers)
- Les acteurs publics (gestionnaires du port, services administratifs et de contrôles)

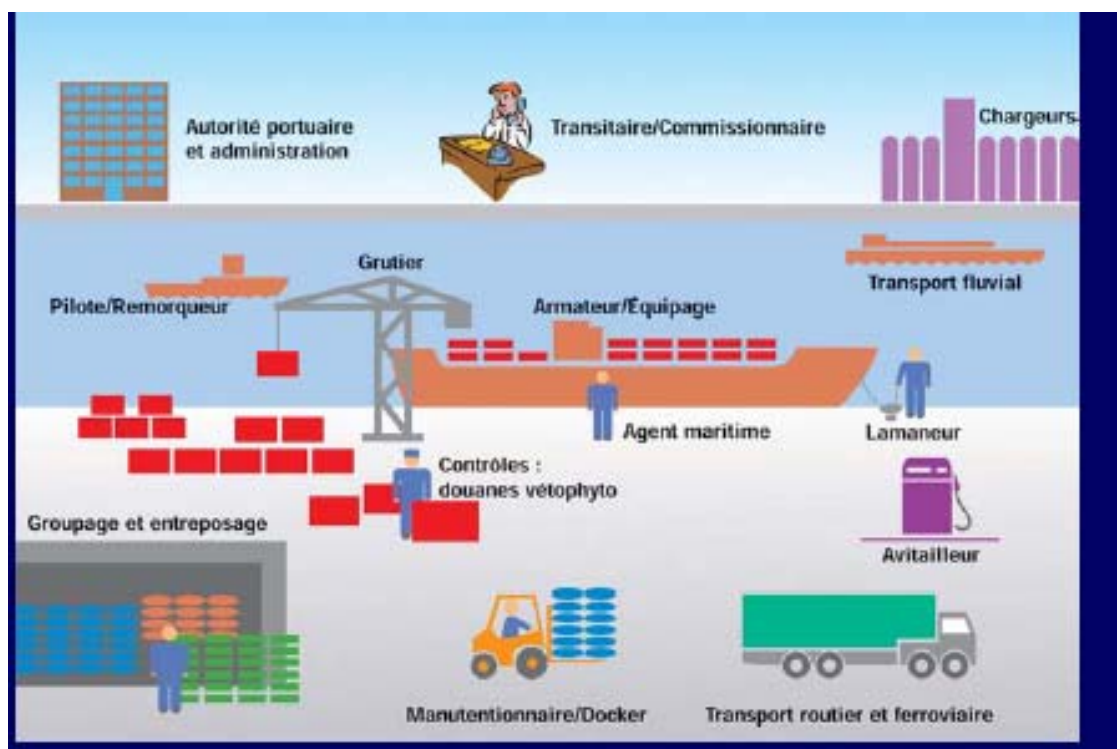


Figure 4 : Schéma synthétique présentant les multiples acteurs pouvant être présents sur un port de commerce ;

4.2 - Professions portuaires nautiques propres à tous les ports

Les professions portuaires nautiques sont le pilotage, le remorquage et le lamanage.

4.2.1 - Le pilotage

En France, le pilotage est un service public géré de façon « privée » par les pilotes, sous le contrôle de l'Etat. Les pilotes nommés individuellement par l'Etat, se regroupent en une collectivité propriétaire du matériel nécessaire (vedettes, locaux, etc) gérée par un syndicat professionnel représenté par le Président du Syndicat. Ce système sert au mieux les intérêts des différentes parties ; les armateurs, le port, les pilotes et l'Etat. (www.larochelle-charentepilot.com/activite.htm)

Le pilote est chargé de conseiller le capitaine du navire dans ses manœuvres pour accéder, sortir et circuler dans le port. Le pilotage est régi par la loi du 28 mars 1928, les décrets modifiés du 14 décembre 1929 et du 19 mai 1969. Il est en principe obligatoire, sauf quelques exceptions (navires dont le capitaine dispose de la licence de capitaine-pilote, navires dont les caractéristiques comme la longueur sont inférieures à certains seuils...) Suite à la décentralisation de l'Administration en 1982, l'autorité du Ministre des Transports a été transférée au Préfet de Région, à l'aide du contrôle exercé par le Directeur Régional des Affaires Maritimes. Le Préfet de Région est donc en charge de mettre en place le Règlement local des stations qui fixe notamment les limites de la zone de pilotage obligatoire, l'effectif des pilotes, le matériel nécessaire à l'exploitation du service et les tarifs après avoir consulté l'Assemblée Commerciale, représentant les différents usagers du port.

Les stations de pilotage sont créées par arrêté du ministre chargé des ports maritimes. A ce jour, il existe vingt-neuf stations de pilotage en France. Elles sont organisées sur la base d'un règlement local pris par arrêté du préfet de région. Le règlement fixe notamment les règles du concours d'accès à la profession, son règlement intérieur de service, son règlement intérieur financier et les tarifs. L'assemblée commerciale émet un avis sur les conditions économiques du pilotage, notamment sur les tarifs. L'organisation du service du pilotage de la station est placée sous l'autorité du Chef du Pilotage. L'ensemble des stations adhère à la Fédération Française des Pilotes Maritimes qui veille aux intérêts de la profession sur le plan national, européen et mondial.

La réglementation en matière de commerce maritime s'attache à la navigation maritime mais également aux mesures de sécurité.

Aux abords des rades, des fleuves et des ports, le rôle du pilote consiste à apporter au capitaine du navire une connaissance locale et une expérience permettant d'assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement. A travers une pratique quotidienne, les pilotes développent des qualités spécifiques et des techniques pour manœuvrer les navires dans les eaux étroites et les installations portuaires, par tous types de conditions ; vent, courant, faible profondeur d'eau ou visibilité réduite.

Ces qualités permettent d'optimiser le trafic portuaire, accès le plus rapide possible aux quais et fluidité de l'ensemble des mouvements, optimisation qui fait partie intégrante de la compétitivité d'un port.

Les zones de navigation à l'entrée des estuaires (Charente et Gironde) et des ports (Sables d'Olonne, Grand Port Maritime de La Rochelle, Rochefort - Tonnay-Charente et Grand Port Maritime de Bordeaux) sont matérialisés sur une carte fournie avec le rapport.

Navigation dans l'estuaire de la Gironde (carte et *Instructions nautiques du SHOM*) : elle est réglementée par l'arrêté interpréfectoral 2002/90 du 23 septembre 2002 du préfet maritime de l'Atlantique et du 2 septembre 2002 du préfet de la Gironde. La circulation générale des navires est régie par le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Les navires montants ou descendants doivent veiller en permanence la fréquence VHF prescrite par le centre de contrôle du Service du Trafic Maritime (STM) même s'ils sont dispensés d'astreinte de pilotage.

Le Service du Trafic Maritime (STM) assure la surveillance et le contrôle du trafic entre la bouée « BXA » et tous les secteurs du port de Bordeaux (**Figure 5**). Il fournit toutes les informations sur l'environnement nautique et sur l'activité portuaire. Son centre de contrôle est la capitainerie du Grand Port Maritime de Bordeaux.



Figure 5 : Zone de prise en charge au large de l'estuaire – au niveau de la bouée BXA matérialisée par la flèche rouge

Procédure : A l'arrivée, les navires doivent s'annoncer au STM 48h avant l'heure probable d'arrivée

Pilotage obligatoire : le pilotage est obligatoire à partir des limites suivantes : à l'Ouest méridien 1°30' W ; au Sud le parallèle de la Négade, au Nord, le parallèle de la Coubre et à l'Est les limites amont des ports de Bordeaux et de Libourne (voir carte).

Formalités : La demande de pilotage doit parvenir au minimum 12h à l'avance et doit préciser l'Heure Probable d'Arrivée (HPA) à la bouée « BXA », le tirant d'eau et la vitesse du navire. Les navires en provenance d'un port situés entre Lorient et Santander (Espagne) doivent signaler leur HPA à la bouée « BXA » dès leur départ du port.

Les navires non soumis au pilotage doivent signaler leur heure probable d'arrivée de façon à faire connaître leurs mouvements dans le chenal. Toute modification de la HPA supérieure à 3h doit être rectifiée.

Pour les mouvements des navires dans les ports ou dans les zones de mouillages, le service des pilotes doit être demandé entre 3 et 6 h à l'avance.

Zone de pilotage obligatoire de la Rochelle : Le pilotage est obligatoire de la bouée de « Chauveau » (46°06.6'N-1°16.0W) aux ports de la Rochelle-Ville (et vice-versa) ; aux ports et ouvrages du Grand Port Maritime de La Rochelle, au port de Marans (Sèvre niortaise) ainsi que les trajets entre ces ports et rades et les mouvements à l'intérieur de ces ports et rades. Sont exclus de l'obligation de pilotage, les mouvements à l'intérieur du bassin à flot du Grand Port Maritime de La Rochelle et les déhalages simples (action de tirer la navire par ses amarres pour l'amener au quai).

Le pilotage est obligatoire, pour les navires de Longueur Hors Tout (LHT) supérieure à 55 m, en direction des ports de plaisance de La Rochelle et du Grand Port Maritime de La Rochelle, et pour les navires de LHT supérieure à 50 m pour le port de pêche de Chef-de-Baie. Pour les navires de dimension inférieure, le pilotage n'est pas obligatoire sous réserve que les navires soient équipés de VHF.

Procédure : A l'entrée, les navires doivent signaler leur arrivée au moins 12 h avant l'Heure Probable d'Arrivée (HPA) à la bouée de « Chauveau » pour la zone de La Rochelle, ou au plus tard lorsqu'ils quittent le port d'escale précédent. Les navires doivent alors transmettre à la station de pilotage des informations précises (nom et indicatif du navire, HPA à la bouée de « Chauveau », tirant d'eau maximal (en eau de mer) à l'arrivée, etc..)

Au moins 4 heures à l'avance, les navires doivent signaler toute modification d'HPA supérieure à 1 h.40) Les navires doivent confirmer par VHF, 2 h à l'avance, leur HPA à la bouée de « Chauveau ».

Les navires restant au mouillage d'attente doivent prévenir le pilotage lors de la prise de mouillage et maintenir une veille VHF canal 16, 12.

Le pilote embarque et débarque à 1 Mille au sud de la bouée de « Chauveau » (46°05,6' N - 1°16.0' W)(**Figure 6**).

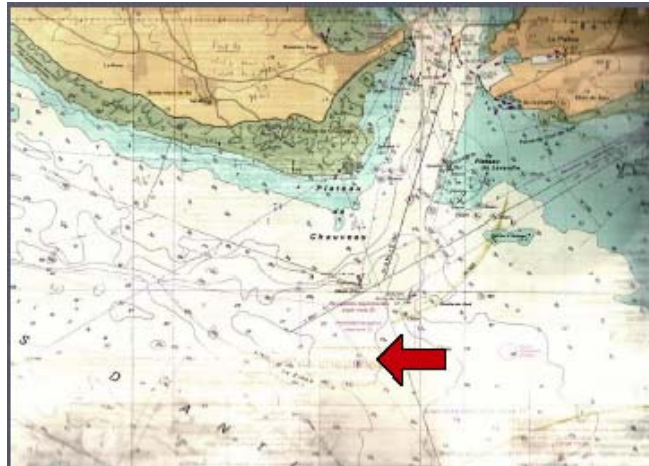


Figure 6 : Représentation cartographique du point sur lequel le navire doit accéder

A la sortie, les navires doivent prévenir la zone de la Rochelle : 2 h avant l'appareillage.

Depuis 1997, la fédération française des pilotes maritimes a initié une démarche globale d'assurance qualité impliquant l'ensemble des stations de pilotage des ports français. La Rochelle-Pallice a été l'une des premières certifiées, le 18 décembre 1997 pour anticiper l'évolution du monde maritime et les besoins de nos clients, la station s'est fixée comme nouvel objectif la certification ISO 9001-2000 du pilotage français. La station de La Rochelle-Charente a passé avec succès l'audit de certification de cette nouvelle norme le 4 janvier 2004.

L'effectif de la station de pilotage de la Rochelle est de

Zone de pilotage de La Charente : Le pilotage est obligatoire dans la zone délimitée de la façon suivante :

- au Nord, par le parallèle de la Pointe Nord de l'Île d'Aix,
- à l'Ouest, par le méridien de la pointe Ouest de l'île d'Aix,
- au Sud, par le parallèle du château d'Oléron situé sur l'Île d'Oléron,
- à l'Est, par le pont de Tonnay-Charente.

Sont exclus de l'obligation de pilotage les mouvements à l'intérieur du bassin à flot de Rochefort et les déhalages simples.

A l'entrée, les navires doivent signaler leur arrivée au moins au moins 18 h avant l'HPA à la bouée de « Chauveau » pour la zone de La Charente, ou au plus tard lorsqu'ils quittent le port d'escale précédent.

Les navires doivent alors transmettre à la station de pilotage des informations sur le navire, sa vitesse, son tirant d'eau ...

Au moins 4 heures à l'avance, les navires doivent signaler toute modification d'HPA supérieure à 1 h.

Les navires doivent confirmer par VHF, 2 h à l'avance, leur HPA à la bouée de «Chauveau». Les navires restant au mouillage d'attente doivent prévenir le pilotage lors de la prise de mouillage et maintenir une veille VHF canal 16, 12.

Le pilote se prend à la position suivante pour tous les navires à destination des zones de pilotage de La Rochelle et de La Charente : 1 mille dans le Sud de la bouée de « Chauveau » (46°05,6' N - 1°16.0' W).

A la sortie, les navires sortant de la zone Charente doivent prévenir 2 h avant l'appareillage.

La station de pilotage des sables d'Olonne assure l'entrée et la sortie des navires, de jour comme de nuit. Le pilotage est obligatoire pour tout navire de plus de 50 m et pour tout transport de matière dangereuse.

Une voie d'accès est obligatoirement empruntée par les navires dont la jauge brute est supérieure à 1600 unités, transportant des hydrocarbures en vrac ou des matières dangereuses (arrêté 19/81 du 13 mai 1981 du préfet maritime de la deuxième région).

La zone d'attente est limitée aux parallèles 46°28.3' et 46°28.6N et aux méridiens 1°46.6' et 1°47.0'W. Elle est matérialisée sur les cartes SHOM. Le chenal d'approche a 300m de large.

4.2.2 - Le remorquage

Le remorquage consiste en la mise à disposition aux navires dont la manœuvrabilité est limitée d'une puissance de traction et de poussage pour les aider à évoluer dans le port, notamment les faire accoster ou appareiller des quais. Cette activité est encadrée par le règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche.

Un règlement particulier complète au niveau local le règlement général afin d'assurer la sécurité portuaire. En outre, un arrêté ministériel prévoit la création dans chaque port d'une commission des usagers chargée de donner un avis sur les tarifs et conditions du remorquage. Les entreprises chargées d'assurer le remorquage doivent être agréées par l'autorité portuaire. Ces entreprises relèvent du secteur privé pour la plupart d'entre elles.

4.2.3 - Le lamanage

Le lamanage comprend les opérations d'amarrage et de désamarrage des navires, ainsi que les déhalages éventuels ; il peut comprendre également la surveillance des amarres, notamment aux postes soumis à la marée ou à des conditions particulières de flot. Cette activité est encadrée par le règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche.

Un règlement particulier complète au niveau local le règlement général pour garantir la sécurité portuaire. Les entreprises chargées d'assurer le lamanage doivent être agréées par l'autorité portuaire. Ces entreprises sont privées, pour la plupart sous la forme de coopératives. La fixation des tarifs n'est pas réglementée et il n'existe pas de commission consultative contrairement au remorquage.

4.3 - Activités liées à chaque port

4.3.1 - Activités du Grand Port Maritime de Bordeaux

(Informations extraites du rapport d'activités 2009 - projet stratégique du GPM Bordeaux-site internet- réunions GPM Bordeaux)

Le Grand Port Maritime de Bordeaux est un port maritime situé sur le plus vaste estuaire européen qui dessert par la voie maritime une vaste région située à plus de 100 km de la mer. Il réunit les avantages de port maritime et de port intérieur français. Sa position de port d'estuaire est une caractéristique qu'il partage avec d'autres ports mondiaux ou européens comme Rouen, Anvers, Gand, Brême ou Hambourg.

Sa spécificité de port d'estuaire lui permet de prolonger le transport maritime très loin à l'intérieur des terres pour approvisionner les bassins de consommation et desservir au plus près les zones de production. De ce fait, les coûts de pré et post-acheminement des marchandises sont réduits, le transport maritime étant beaucoup moins onéreux que le transport terrestre.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux a pour activité principale le transport maritime ainsi que la gestion du matériel, des ouvrages portuaires et des zones de chargement et de déchargement.

Il se substitue à l'Etat pour assurer la gestion du ou des ports situés dans les limites de sa circonscription

A ce titre, il est chargé de :

- Assurer l'exploitation, l'entretien, la police de la ou des zones portuaires,
- De procéder aux travaux d'amélioration, de renouvellement ou d'extension des installations
- De gérer le domaine immobilier
- De gérer les outillages de manutention, et les zones de stockages, de réparation des navires.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux gère un domaine foncier sur lequel il peut développer seul ou en partenariat avec des partenaires privés, des plateformes logistiques ou restructurer d'anciens hangars en pôles tertiaires.

4.3.1.1 - Métiers au sein du Grand Port Maritime de Bordeaux

Le port de Bordeaux se substitue à l'Etat pour assurer la gestion des ports situés en limite de sa circonscription. A ce titre, il est chargé de :

- l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes,
- la police, la sûreté et la sécurité,
- la gestion et la préservation du domaine public et des espaces naturels dont il devient propriétaire
- la gestion du domaine public fluvial de l'estuaire de la Gironde
- la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire,
- la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés,
- l'aménagement et la gestion de zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire,
- la promotion générale du port

Les principaux métiers du port de Bordeaux rencontrés sont liés à :

- L'accueil des navires réalisé par les officiers du port qui représentent l'autorité portuaire sur l'ensemble des terminaux. Ils assurent l'accueil des navires et leur placement à quai, contrôlent, surveillent la navigation et ont une mission de police des quais et des terre-pleins. Ils gèrent aussi le nouveau STM (Système de Trafic

Maritime) qui intègre des technologies de pointe (déport d'image, écran radar sans échos parasites...). Depuis la capitainerie de Bassens, les officiers de port surveillent les navires dans le chenal et au mouillage ainsi que leur trajet entre la bouée d'atterrissage BXA et la bouée 13, proche du Verdon (voir Pilotage).

- Le service d'ingénierie en hydrographie, les techniques et méthodes contribuent à assurer la sécurité de la navigation, les contrôles des opérations de dragages et les études d'aménagement du site. Les ingénieurs peuvent également apporter des conseils et assistance (analyse de besoins, étude moyens à mettre en œuvre, formation).
- Le service d'ingénierie génie civil réalise les expertises des ouvrages, des études d'aménagement qui contribuent à la modernisation du port. Il participe également à la conception des ouvrages et contrôlent leur réalisation. De nombreux contrats ont permis la conception et la réalisation d'ouvrages récents sur le Grand Port Maritime de Bordeaux comme les ouvrages portuaires de Pauillac (ponton flottant) et Langon (bassin élévateur) pour le transport fluvial de l'A380 et l'aménagement de postes pour navires amphidromes au Verdon et à Royan mais également dans les départementaux d'outre-mer comme l'appontement croisière à Fort-de-France ou la restructuration du secteur centre à Fort-de-France (rempiètement).

4.3.1.2 - Métiers liés à l'activité portuaire

Les principaux métiers liés à l'activité du port de Bordeaux sont :

- Les opérations d'assistance au navire : pendant la durée de l'escale, les agents maritimes (15 sociétés) et les consignataires (14 sociétés) assurent ce service.
- 8 compagnies de transport ou armateurs sont implantées sur le site.
- L'avitaillement – soutage est réalisé par 2 sociétés qui approvisionnent les navires en vivres, en équipements et en combustibles.
- Les courtiers d'affrètement maritime (3 sociétés).
- Les courtiers maritimes (3 sociétés) assurent les formalités administratives pour le compte des capitaines.

- Les douanes soutiennent et accompagnent le projet d'informatisation du traitement des marchandises transitant par le Port.
- Le lamanage est assuré par deux sociétés qui opèrent l'amarrage et le largage des navires à quai.
- La manutention est assurée par 7 sociétés qui sont chargées de toutes les opérations de mise à bord et de débarquement des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime, y compris les opérations de mise et reprise sous hangar et terre-plein.
- Le pilotage (voir en détail le §222) Le rôle du pilote consiste à assister le capitaine en apportant une compétence locale et une expérience pour assurer le passage du navire de la mer à Bordeaux et effectuer la manœuvre avec ou sans remorqueur, dans les zones restreintes entourées d'installations portuaires, en un minimum de temps et dans les meilleures conditions de sécurité. Un prestataire (Pilotes de la Gironde).
- Le remorquage.
- La réparation navale.
- Les sociétés de commerce internationales.
- Les sociétés de contrôle et d'expertise (7 sociétés).
- Le stockage.
- Les transitaires conçoivent, coordonnent, et organisent le déplacement des marchandises en assurant toutes les formalités administratives et douanières.

4.3.2 - Activités du Grand Port Maritime de La Rochelle

Créé en 1890, le port de commerce a changé de statut le 1^{er} janvier 2006 pour devenir Port Autonome. Par décret du 9 octobre 2008, la dénomination sociale du port est désormais « Grand Port Maritime de La Rochelle » (GPM LR), le nouveau nom commercial, « Port Atlantique La Rochelle ».

Le Grand Port Maritime de La Rochelle est chargé à l'intérieur des limites de sa circonscription des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement ainsi que de

l'exploitation, de l'entretien et de la police du port et de ses dépendances et enfin de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

4.3.2.1 - Métiers au sein du Grand Port Maritime de La Rochelle

8 missions reviennent au port :

- Accès maritimes : maintien des cotes de sécurité (dragage, déroctage si nécessaire).
- Police.
- Sureté.
- Gestion et valorisation du domaine.
- Construction et entretien des infrastructures.
- Promotion générale du port.

Les différents métiers rencontrés sur le Grand Port Maritime de La Rochelle :

- Le personnel du Centre d'Enfouissement Technique (CET).
- Les éclusiers.
- Les mécaniciens –grutiers.
- La capitainerie (une quinzaine d'agents anciens officiers marins de la marine nationale).
- Le service de Nettoyement.
- L'équipe du pôle de réparation et construction navale .
- Le service « ingénierie » dont l'activité se répartit entre les travaux neufs liés à la création de nouvelles infrastructures portuaires et ceux qui concernent les grosses réparations.
- Le service « atelier » se doit d'entretenir et de réparer l'outillage et les bâtiments, de façon à donner au Port les moyens techniques d'une exploitation optimale et continue. Ce service comprend un service spécialisé représentant la section

« chaudronnerie » et un second représentant la section « électrique ». Tous ces services veillent à l'entretien et à la réparation du matériel portuaire.

- Le service « dragage » opère à bord de la drague « Cap d'Aunis ».
- Le service « terre-pleins » dont le champ de compétences va en réalité bien au-delà de ces espaces de stockage. Il s'occupe de l'entretien de l'ensemble de la voirie portuaire et aussi des équipements maritimes du port.
- Le service « hydrographie » dont les tâches intéressent les mesures des paramètres physiques océanographiques (courantologie, bathymétrie, marégraphie, sismique, ...).

4.3.2.2 - Métiers liés à l'activité portuaire

Comme pour le Grand Port Maritime de Bordeaux, les mêmes types de métiers publics ou privés sont en lien direct avec l'activité portuaire :

- Administrations : douanes, gendarmerie maritime, phares et balises...
- Services aux navires : pilotage, remorquage, lamanage, agents maritimes,
- Prise en charge de la marchandise : manutentionnaires, stockeurs,
- Transport : transporteurs routiers, opérateurs ferroviaires,
- Transformation de la marchandise : scieries, papetiers, secteur du bâtiment, sabliers

4.3.3 - Activités du port de commerce départemental des Sables d'Olonne

Situé sur la façade Atlantique à égale distance de Nantes et du Grand Port Maritime de La Rochelle, le port dessert l'une des principales régions céréalières françaises. Cette position le prédispose à un trafic essentiellement agricole à destination de l'Europe.

La Chambre de commerce et d'Industrie est concessionnaire du port de commerce des Sables d'Olonne. Elle gère les infrastructures du port, réalise les investissements nécessaires, entretient les quais, le bassin à flot et les accès pour permettre son développement. Les principales activités portuaires sont liées au trafic de bois, charbon, engrais et sable.

Les principaux métiers liés à l'activité portuaire sont :

- Le pilotage.
- La manutention.
- Les douanes.
- Les courtiers et consignataires.
- L'avitaillement de l'île d'Yeu.

4.3.4 - Activités du port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente

Situé sur la façade atlantique, est situé à 25 miles de la rade de la Rochelle-Pallice, sur la Charente, le port de Rochefort Tonnay Charente est un port d'estuaire.

Il est géré par la Chambre de Commerce de Rochefort et de Saintonge depuis 1927 par l'intermédiaire d'un Responsable de l'exploitation et la commercialisation des ports

L'activité est liée avant tout à l'agriculture (engrais et céréales) et aux sabliers. Le port de Rochefort/Tonnay-Charente est également spécialisé dans les imports de bois sciés du Nord et les exports de produits issus du recyclage (ferraille).

Les autres métiers liés à l'activité portuaire sont :

- La capitainerie.
- Le pilotage (antenne de la Rochelle).
- Le lamanage (antenne de la Rochelle).
- Les douanes.
- Les entreprises de manutention (3 entreprises)
- Les entreprises privées réalisant l'extraction et la commercialisation d'agrégats marins, l'importation et la transformation de bois résineux scandinaves, agences maritimes, experts maritimes, transitaires.

5 - EQUIPEMENTS PORTUAIRES

5.1 - Typologie des terminaux portuaires

Le dimensionnement d'un terminal répond à des contraintes logistiques (nombre de postes à quai et capacité, outils bord à quai, capacité des interfaces terrestres), spatiales (dimensions générales, sécurité, voisinage, évolutivité) et économiques (coût de passage et décomposition). Les terminaux peuvent se classer en fonction de leur marchandise.

5.1.1.1 - Terminaux de vracs liquides

La nature des marchandises traitées sur ce type de terminal est la suivante :

- pétrole brut ou produits raffinés ;
- gaz liquéfiés (méthane, butane, propane) ;
- produits chimiques liquides ;
- vracs liquides alimentaires.

Pour traiter de telles marchandises, un terminal est équipé de différentes installations :

- ouvrages d'accostage de deux ducs d'Albe (pilotis ancrés sur le fond marin) au minimum (selon la longueur des navires à recevoir) ;
- appontement de quelques dizaines de mètres de longueur, à quelques mètres en arrière du front d'accostage (muni de défenses appropriées) ;
- un ou plusieurs bras de chargement articulés reposant sur l'appontement, reliés à des canalisations de jonction avec des réservoirs ou dépôts de stockage à terre ;
- installation de pompage embarquée pour le déchargement et à terre pour le chargement ;
- canalisations munies de raccords (lyres) pour absorber les effets de dilatation thermique et calorifugeage en cas de maintien à basse température.

5.1.1.2 - Terminaux à vracs solides

Ces terminaux reçoivent notamment du grain, du charbon ou du minerai. Pour les opérations de manutention de ce type de marchandise, le terminal est équipé de :

- ouvrage d'accostage ou zone bord à quai ;
- portiques ou grues mobiles de manutention à benne ou pompe aspiratrice pour les produits légers ;
- installation de mise au parc (bandes transporteuses, jeteurs) ou au silo ;

- installation de reprise sur parc (roues-pelles) ou dans des silos (pompes d'aspiration) ;
- installation de rechargement terrestre (sur camion ou sur voie ferrée ou sur barge par des trémies).

5.1.1.3 - Terminaux à marchandises diverses conventionnelles

Il s'agit souvent de marchandises comme les palettes ou autres éventuellement manutentionnées par les mâts de charge des navires ou par des grues de quai mobiles. Les éléments constituant de tels terminaux sont :

- quai classique permettant le déplacement des grues mobiles ;
- zone bord à quai de 30 m environ ;
- hangar ou terre-pleins de 5 000 m² environ ;
- arrière quai pour circulation routière ou rechargement ferroviaire (avec dénivelé par rapport au sol du hangar).

Un contenant standard peut avoir un contenu très varié (le trafic est en croissance continue).

Il est nécessaire pour le port de disposer à proximité de services annexes (empotage, nettoyage, contrôle). Il existe des gammes de navires très variées auxquels doivent s'adapter les terminaux à conteneur.

Les caractéristiques d'un poste moderne sont les suivantes :

- une longueur variant de 300 à 350 m pour un poste d'une profondeur de 300 à 500 m ;
- un ouvrage d'accostage lié aux navires à traiter ;
- une zone bord à quai de 50 m environ où évoluent les portiques (empattement de 35 m pour les plus grands portiques), les cavaliers, les tracteurs routiers, les trains de remorques routières (multi-trailer system) ;
- un ou plusieurs parcs de stockages de conteneurs (1 à 2 hauteurs pour les pleins ; 6 à 7 pour les vides) ;
- des outillages de parc (portiques de parcs ou cavaliers) ;
- une zone de stockage de conteneurs réfrigérés ;
- une zone de rechargement ferroviaire ou fluviale ;
- des services annexes sous hangars (empotage ou dépotage) ou sur parc spécial (reconditionnement).

5.1.1.4 - Manutention

Les opérations de manutention s'opèrent sur des terminaux portuaires. Les terminaux portuaires reposent le plus souvent sur des terre-pleins aménagés facilitant la manutention de marchandises (hangars, engins, grues, etc.). A l'extrémité des terre-pleins, différents quais sont dimensionnés pour l'accostage des bateaux.

Ces opérations de manutention consistent notamment à :

- charger et décharger la marchandise ;
- stocker les différents flux ;
- assurer les pré et post acheminements vers les liaisons terrestres et maritimes.

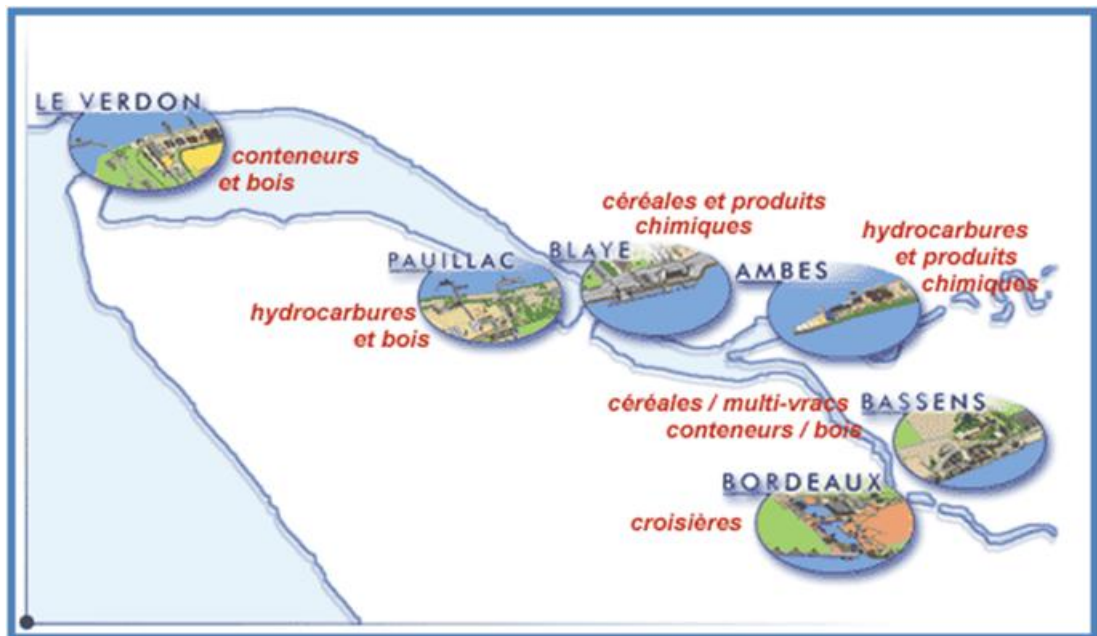
Pour accueillir ces opérations de manutention, les terminaux portuaires sont organisés d'une manière à optimiser ces différentes activités avec une zone de débarquement/embarquement de marchandises, une zone intermodale où les marchandises sont stockées en attendant leur futur acheminement et une zone à l'arrière où les marchandises sont transportées/reçues par voie terrestre. A chaque type de marchandise correspond un type de transporteur et un terminal associé.

5.2 - Grand Port Maritime de Bordeaux

Le Grand Port Maritime de Bordeaux dispose de 7 terminaux spécialisés :

1. Le Verdon : conteneurs et bois
2. Pauillac : hydrocarbures et bois
3. Blaye : céréales et produits chimiques
4. Ambès : hydrocarbures et produits chimiques
5. Bassens : céréales, multi vracs, conteneurs et bois
6. Grattequina : granulats
7. Bordeaux-Ville pour les croisières

Figure 7 : Présentation géographique des terminaux du Grand port maritime de Bordeaux



5.2.1 - Le Verdon (conteneurs et bois)

Ce terminal est spécialisé dans les conteneurs et le bois. Le terminal conteneur dispose d'environ 100 000 m² de terre-pleins pour le développement, 80 prises pour les conteneurs réfrigérés, une plate-forme bois et un parc de stockage pour matières dangereuses

Les postes 805-806 sont accessibles à partir du chenal. la longueur de quais est de 550 m avec une souille de 12.5m. les navires de 12m de tirant d'eau maximum peuvent accéder à ces postes (Plan détaillé en annexe 6.)

L'appontement pétrolier n'est plus en exploitation.

En arrière du terminal conteneur, le port dispose d'un espace unique en France « un port franc » qui couvre 60 ha, dont 4 000 m² sous hangar. Cette zone permet aux entreprises implantées de bénéficier d'avantages douaniers et fiscaux et d'allègements de charges.



Terminal du Verdon (photo Grand Port Maritime de Bordeaux)

5.2.2 - Pauillac (hydrocarbures, bois et aéronautique)

Le terminal de Pauillac représente une superficie de 50ha dont plus de 80% est à vocation industrielle portuaire.

Le terminal dispose de 3 postes dont les caractéristiques sont détaillées ci-dessous (Plan détaillé annexe 7):

- Poste 700 : appontement public de 290 m de long, accessible aux navires de 250 m de long avec un tirant d'eau de 8 m. il sert aux escales de croisières et de marchandises. Il est relié au réseau ferré. Il reçoit notamment le navire roulier transportant les pièces détachées de l'Air Bus A380.



Terminal Air-Bus (extrait de la présentation de Mr Amouroux)

- Poste 710 : appontement privé (société des pétroles Shell) accessible aux pétroliers de 200 m de long avec un tirant d'eau de 10 m.
- Poste 711 : appontement privé (société des pétroles Shell) accessible aux pétroliers de 100 m de long avec un tirant d'eau de 5.5m.

Les limites du chenal d'accès sont variables en fonction des marées (ME 10.4 m et VE 11.85 m).

Le site des installations pétrolières se compose de 439 000 m³ de stockage pour produits pétroliers raffinés, de 10500 m³ de stockage de gaz. Le dépôt d'hydrocarbures est relié au dépôt « Docks des pétroles d'Ambès » par un oléoduc de 43km pour produits raffinés.



Terminal de Pauillac (extrait de la présentation de Mr Amouroux)

Ce terminal dispose d'un espace foncier de 22 ha, d'un hangar de 3600 m² relié au réseau ferré et d'un hangar appartenant à la société baron de Rothschild dédié au stockage et à l'expédition de produits vinicoles.

5.2.3 - Blaye (céréales et produits chimiques)

La zone de Blaye n'a pas connu de mutation particulière. L'activité repose sur les exportations.



Vue aérienne d'un poste du terminal de Blaye (extrait de présentation de Mr Amouroux)

Le terminal dispose de 4 appontements (Plan détaillé annexe 8) :

- Les postes 600-601 sont publics, accessibles aux navires de 9 à 9.5 m de tirant d'eau (variable selon le coefficient de marée), utilisés pour le chargement de vracs solides par portique et transporteur en continu ; le charge-déchargement de vracs liquides pour la SCREG
- Le poste SEMABLA, accessible aux navires de 9 à 9.5 m, mis à disposition par la SCREG pour le déchargement de vracs liquides (transporteur vers le hangar de SIMAGIR et le séchoir de SEMABLA).
- Le poste 610 est dédié aux accostages de paquebots de 105 m maxi et 7.5 m de tirant d'eau.
- Les aménagements nautiques permettent l'accueil des navires de croisière et le stationnement sécurisé de remorqueurs au poste 610.

5.2.4 - Ambès (hydrocarbures et produits chimiques)

Le terminal dispose de sept appontements (plan détaillé annexe 9):



Vue appontement d'Ambès (photo du Grand Port Maritime de Bordeaux)

- Postes 517 – 518 : appontement public destiné aux pétroliers de 180m de long et 6.5m de tirant d'eau.
- Poste 519 : appontement public destiné aux navires de 100m de long et de tirant d'eau de 6.5m muni d'une grue de 6t et d'une bande transporteuse pour le déchargement du sel.
- Poste 515 : appontement privé accessible aux navires transporteurs de gaz liquéfiés de 125 m de long.
- Postes 511 et 512 : appontements publics accessibles aux pétroliers de 210m de long et de tirant d'eau de 9.5 à 10.5 (selon marée).
- Poste 501 : appontement public accessible aux navires transportant de l'ammoniac liquide et aux pétroliers de 200 m de long, avec un tirant d'eau de 9,50 à 10 m selon le coefficient de marée.

Les appontements et les implantations industrielles sont reliés au double faisceau ferré de triage de Bassens et à la voie Bordeaux-Paris.

L'espace foncier disponible est de 140ha (2 parcelles de 70ha).

5.2.5 - Bassens (céréales, vracs, conteneurs et bois)

Cette zone est divisée en deux zones de quais (Est et Ouest) séparées par la forme de radoub (247m de long sur 34 m de large, 18m de profondeur) (Plan détaillé annexe 10).



Vue du Terminal de Bassens (photo Grand Port Maritime de Bordeaux)

Les quais Est de 840m au total disposent de 5 postes, les quatre premiers sont aménagés pour la manutention des phosphates, bois, marchandises diverses et conteneurs

- Postes 413 - 414 : terminal produits forestiers (bois tropicaux, bois du Nord sciés, bois de trituration).
- Poste 414 : terminal phosphates.
- Postes 416-415 : terminal de marchandises diverses (quartz, kraft, bois sciés).
- Poste 417 : terminal céréalier (maïs principalement).

Les quais Ouest sont utilisés pour les marchandises diverses, les conteneurs, le bois et les primeurs. L'ensemble des postes 433, 434 et 435 est desservi par 2 grues de 34 t à la benne et de 45 t au crochet ainsi que de 5 grues de force de lavage de 15 t (benne) et 25 t (crochet).

- Postes 431-432 : terminaux engrais, pâte à papier, kaolin et argile. Le déchargement se fait par trémie de quai avec brouettage vers 2 hangars.
- Poste 433 : terminal à conteneurs équipé de 2 grues automotrices et de spreaders pour conteneurs de 40 t.
- Poste 434 : terminal agroalimentaire sert à l'importation de tourteaux de soja, équipé d'une bande transporteuse et de 2 trémies ainsi que 2 tours de pesage.
- Poste 435 : terminal minéralier sert à la réception de charbon et coke de pétrole. et à l'importation de ciment. Il est équipé d'une bande transporteuse et 2 trémies, l'ensemble autorisant un débit de 1 500 t/h.
- Poste 436 : terminal oléagineux, utilisé pour l'importation de graines oléagineuses, exportation de tourteaux, de tournesol et de colza, exportation d'huiles. Les installations sont privées (CEREOL) et se composent d'une bande transporteuse (400 t/h), d'un aspirateur déchargement des graines (300 t/h), de chargement des tourteaux (150 t/h) et de chargement des huiles (250 m3/h).
- Poste 449 : terminal céréalier (principalement maïs). Les installations sont privées appartenant à SICA du Silo portuaire de Bordeaux (Sous certification ISO 9002) et équipées de 2 portiques à l'export (14 000 t/jour) et d' 1 poste déchargement péniches

5.2.6 - Grattequina

Ce site est situé en face de Bassens, il est spécialisé dans la réception de navires transportant des granulats comme celui des Monards situé près de Talmont sur la rive droite. Il est aujourd'hui utilisé principalement par GSM Sud-Ouest, filiale d'Italcementi, pour traiter et stocker les granulats extraits dans le chenal à l'aval de Blaye. Cette entreprise a investi dans un poste d'accostage, une installation de refoulement hydraulique, des bassins de dépôt et des équipements de manutention.

5.2.7 - Bordeaux (croisières)

Le port de Bordeaux Ville est voué aux escales de croisières (face à la place de la Bourse).

Les bassins à flot représentent un plan d'eau de 22ha ayant pour vocation l'accueil de bateaux de plaisance (Plan détaillé annexe 11). Un projet de réalisation d'un port de plaisance (port Bacalan Bastide) concédé est à l'étude.



Vue du port de Bordeaux –Ville (photo Grand Port Maritime de Bordeaux)

5.3 - Grand Port Maritime de La Rochelle

Le GPM LR présente des caractéristiques particulières :

- Port en eau profonde : 6 postes à quai de très grande profondeur dont 2 pour les produits pétroliers et 4 pour les autres marchandises.
- Accès nautique protégé par les îles de Ré et Oléron.
- Accès rapide : 45 minutes de pilotage.

Le site portuaire est compact et moderne. La circonscription portuaire a une superficie totale de 2226 ha répartie en 872,5 ha de surface terrestre et 1353.5 ha de surface maritime. Les limites administratives sont de 542.4 ha au total réparties entre 223 ha de domaine terrestre, 320 ha de domaine maritime. La gestion foncière du port est de 51.6 ha comprenant 41.7 ha de terre-pleins et 9.8 ha de hangars. Les A.O.T occupent une surface de 70.1 ha dans l'enceinte portuaire.



Figure 8 : Plan du Grand Port Maritime de La Rochelle (extrait de la présentation de Mr Plisson)

Depuis décembre 2006, le Grand Port Maritime de La Rochelle a sécurisé ses accès (obligation donnée par la Directive d'organisation maritime Internationale code ISPS) :

- Trois zones d'accès sécurisées permettent de rentrer dans le port. L'accès Nord de la Repentie est directement relié à au réseau routier (2x2 voies).

Le port dispose de 3 969 mètres de quais, tous reliés au réseau ferré national, répartis sur :

- **Le Bassin à flot** de 201 m de large, relié au domaine maritime par une écluse de 22m de large (tirant d'eau de 8.15 m). Il dispose de deux quais : le quai Nord avec 565 m avec 5 postes et 3 hangars de stockage, celui-ci va être prochainement réaménagé. Le quai Sud avec 500 m de linéaire avec 3 postes et 8 hangars de stockage
- **Le Môle d'escale** est construit en pleine mer et dispose d'une zone sécurisée située à 1km de la côte. Il peut accueillir des navires de 13m de tirant d'eau. Il dispose de

trois quais dénommés quai Est avec 540 m de linéaire et 3 postes ; quai Ouest avec 380m de linéaire et 2 postes et le quai Nord-Ouest avec 230 m de linéaire et 1 poste. Le Môle d'escale dispose également d'un hangar de 3600m².

- **L'appontement pétrolier** est construit dans le prolongement du Môle d'escale et peut accueillir des navires de 16m de tirant d'eau. Il dispose de deux postes Ouest avec 350m de quais et Est avec 300m de quais.
- **Le quai Lombard** est un quai mixte il sert aux déchargements de céréales mais également aux granulats. Pour les céréaliers dont la capacité permet l'accueil de navires jusqu'à 100 000TPL et de 14 m de tirant d'eau, le quai dispose de 2 postes de 300 m et d'un appontement prolongeant le quai de 300m. ce quai est en prise direct avec les silos SICA, société implantée sur le port (système de chargement connecté) les silos d'une autre société ne disposent pas du même principe. Pour les granulats, le quai dispose d'un portique de déchargement et derrière du quai deux bassins de décantation (installations privées à Granulats et Sables Marins (GSM)) réceptionnent les produits. Un autre quai de déchargement dans le prolongement (APO4) de 150 m est utilisé par une société privée (Sabliers indépendants de l'Ouest (SIO)). Les granulats extraits proviennent des gisements de la façade atlantique régionale.
- **Chef de Baie** reçoit des navires de 14m de tirant d'eau et dispose de 580 m linéaire avec 3 postes et un poste Ro-Ro. Le terre-plein est dévolu au pôle forestier et des containers. Les lignes régulières sont le Brésil , le Canada, le Chili, les USA , la Côte Occidentale d'Afrique, les pays scandinaves , l'Australie et la Russie.
- **L'anse Saint-Marc** (en cours de réalisation) disposera dans un premier temps d'un quai de 160 m de long pour des bateaux de 14m de tirant d'eau qui devra être opérationnel fin 2011.. Un terre-plein de 10ha prolonge le quai. Un second quai sera réalisé à l'horizon 2013 (voir développement).
- **le Pôle de réparation et de Construction navale** dispose de deux formes de radoub respectivement de 176 m et 107 m de long, un quai de réparation à flot situé au quai Camaret (intérieur du bassin à flot) , un terre-plein de réparation à sec de 6000 m², une grue de levage de 35 tonnes et un élévateur à bateaux de 300 tonnes lui permettant de lever des navires de 35m de long et 8 m de large .

5.4 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne

Le port de commerce d'une superficie de plus de 40 ha est situé au cœur de l'agglomération des Sables d'Olonne sur le site de la Cabaude (**Figure 9**).

Le port de commerce est constitué au sud d'un bassin de marée dédié à la pêche et d'un bassin à flot fermé durant chaque marée basse. Il peut accueillir des navires de fort tonnage. Le bassin à flot constitue le port de commerce. Il est fermé par une écluse à simple porte de 18 m de large, son seuil est à la cote -1.5 m.

Le terre-plein qui le borde à tripler sa surface portée à plus de 12 000 m² sur lequel peuvent stationner jusqu'à 15 bateaux.

Tout autour se positionne les ateliers regroupés par pôles d'activités ainsi que les commerces nautiques.

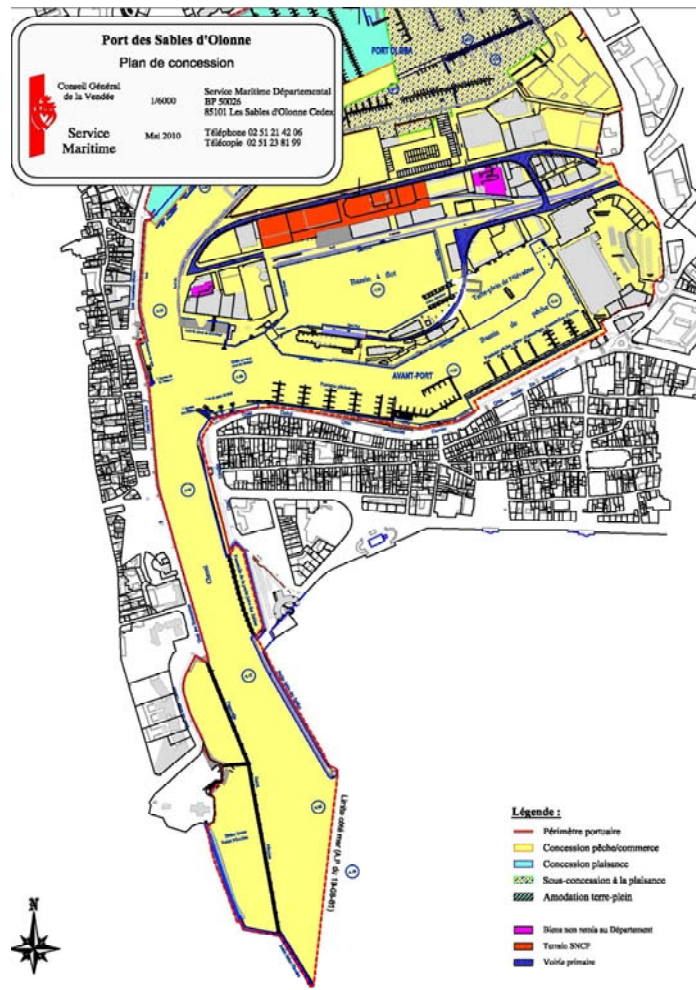


Figure 9 : Plan du port des Sables d'Olonne (fourni par la CCI de Vendée)

Les infrastructures du port des Sables d'Olonne comprennent :

- Un bassin à flot de 4 hectares pouvant accueillir des navires de 110 mètres et contenant jusqu'à 4.500 T de marchandises.
- 6 postes à quai (550 ml) avec un terminal sablier et un terminal cimentier.
- Un 7eme poste est situé hors du bassin, mais à proximité de l'écluse, il est soumis aux marées, sa souille est à la côte -2m.

Les infrastructures permettent la réception de cargos de 110 mètres pour 4 500 tonnes de port en lourd, avec un tirant d'eau pouvant aller jusqu'à 6,50 m.

Le port de commerce des Sables d'Olonne a opéré une profonde mutation en mars 2007 en s'équipant d'un élévateur à bateaux capable de soulever des bateaux jusqu'à 500 tonnes.

Cet outil puissant est à la pointe de la technologie dans le domaine de la réparation navale, l'engin est le 2ème plus puissant de l'ouest après Lorient.

Le port est équipé d'un système de collecte des eaux souillées lors de l'entretien des bateaux. Elles sont traitées sur place avant d'être rejetées à la mer.

Le port voit son activité fournie principalement par le traitement de sables extraient en mer par des bateaux sabliers.

5.5 - Port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente

Le port de Rochefort comprend un poste en rivière (Charente) et trois bassins à flot. Le port de commerce correspond au bassin dénommé 3 (**Figure 10**).

L'accès au bassin de 7 hectares se fait par une écluse à sas de 100m de long et 18 m de large et d'un radier à la cote +2.7 m. Les navires de plus de 90m franchissent les portes ouvertes à l'étale de pleine mer.

Le port de Rochefort comprend 7 postes répartis de part et d'autre du bassin de 7 hectares dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Poste 1 d'une longueur de 100m, est dévolu aux bois sciés et aux engrais.
- Poste 2 d'une longueur de 120 accueille tous les trafics.
- Poste 4 d'une longueur de 120 m accueille les céréales, les bois sciés, les marchandises dangereuses.
- Poste 6 d'une longueur de 120 m accueille les engrais et les marchandises diverses.
- Poste 7 d'une longueur de 100m est dédié à la ferraille.
- Poste 8 d'une longueur de 100m est dévolu aux céréales, aux engrais et aux marchandises diverses.

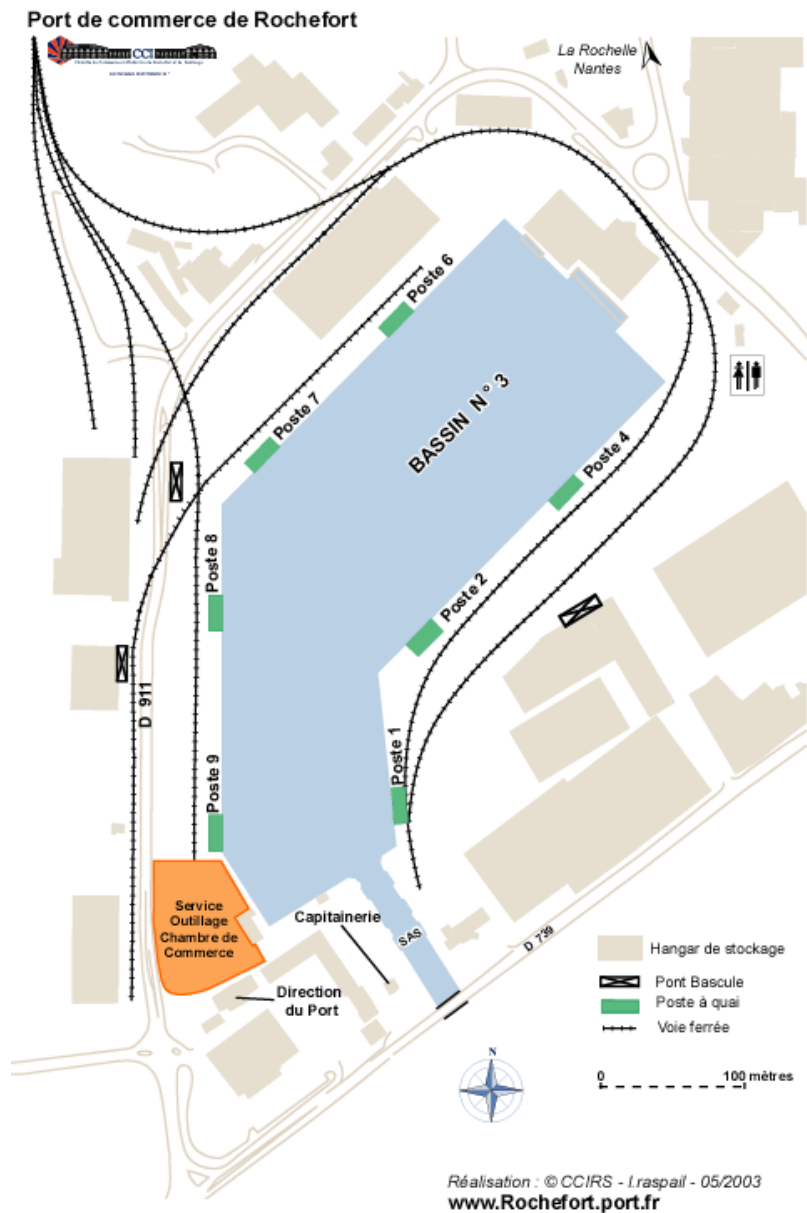


Figure 10 : Plan du port de Rochefort (extrait du site en ligne www.rochefort.port.fr).

Des hangars privés et publics sont répartis autour du port pour permettre le stockage des marchandises. Le port est relié directement à la desserte SNCF.

Le port de Tonnavy-Charente est situé en amont de Rochefort. Les quais sont le long de la rive droite de la Charente. Le port accueille des navires de 115m de long. Il est limité en

amont par le pont suspendu dont le tablier est à 22m au dessus- des plus grandes marées limitant ainsi le trafic amont. Il comprend des appontements ou estacades d'aval en amont :

- Poste céréalier placé devant les silos de la SICA.
- Un appontement pour le terminal céréalier de la SACA.
- Deux quais de 200m.
- 3 postes d'attente.

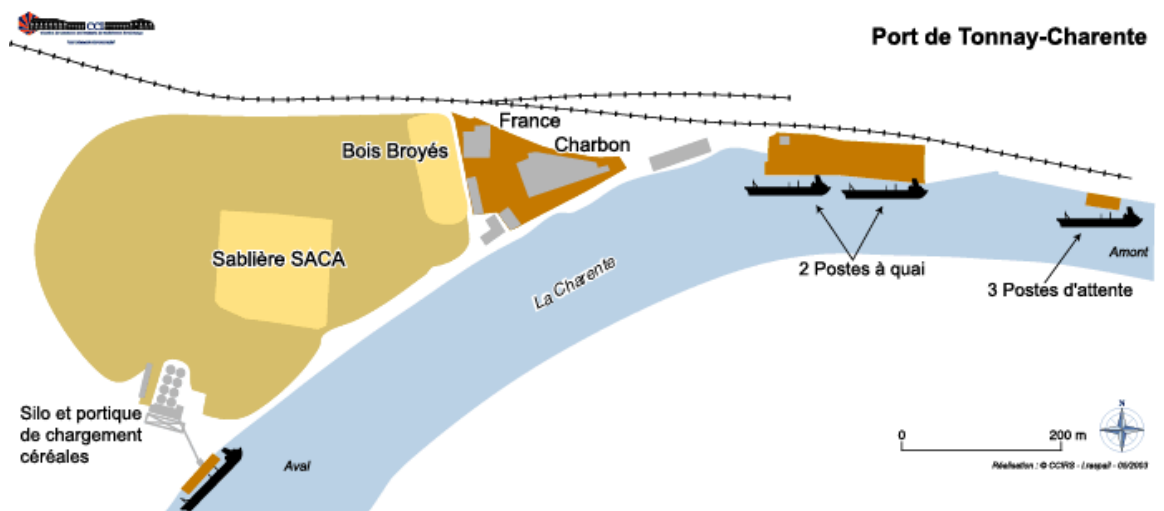


Figure 11 : Plan du port de Tonnay-Charente (extrait du site www.rochefort.port.fr/)

6 - TRAFIC DES NAVIRES DE COMMERCE

6.1 - Types de navires et cargaison associée

(http://www.armateursdefrance.org/02_transport/02_types.php)

Le navire est approprié à l'activité du secteur et les produits transportés. On distingue :

- Les navires de charges dont l'activité est le transport de passagers, de marchandises et parfois des deux à la fois
- Les navires de service et d'assistance ; leur activité est d'être axillaire des autres navires : remorquage portuaire, remorquage en haute mer, avitaillement
- Les navires professionnels : recherche océanographique, câbliers, approvisionnement de matériaux marin.

Nous présentons ici les différents types de navires de charge susceptibles d'être impliqués dans le trafic maritime des différents ports considérés dans notre étude.

6.1.1.1 - Navires utilisés pour le Transport de cargaison sèche : vraciers et porte conteneurs

Les porte-conteneurs sont des navires puissants et rapides, Leur taille est mesurée par leur capacité commerciale en EVP (Equivalent Vingt Pieds et s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds (environ 6 m) qu'ils peuvent arrimer. Actuellement, les plus gros navires font plus de 350 m de long et transportent 10 000 EVP. Ils sont exploités en ligne régulière. Suivant que les ports desservis sont ou non équipés de portiques de manutention des conteneurs (c'est le cas de tous les ports importants), les navires eux-mêmes sont ou non munis de grues.



Porte conteneurs dans l'estuaire de la Gironde (photo Grand Port Maritime de Bordeaux)

Ce mode de transport est rapide et fiable en termes d'horaires. L'essentiel des produits de grande consommation qu'il faut transporter sur de longues distances voyage à bord de ces navires. Les navires les plus gros sont exploités sur les routes principales au plan du volume d'échanges c'est à dire entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord. Ces lignes régulières sont connectées au moyen de ports de transbordement (ou hubs) à des lignes secondaires auxquelles sont affectées des porte conteneurs plus petits (appelés feeders : ligne inter-portuaire).

Les vraquiers transportent indifféremment des vracs comme du grain, du minerai ou du pétrole et du neo-vracs, les marchandises en sacs (ciment, sucre), les produits sidérurgiques (tuyaux, bobines), les bois (en grumes ou sciés). Les plus grands peuvent transporter plus de 300 000 tonnes.



Vraquier (extrait du site du MEEDDEM)

Les vraquiers disposent de capacités de ballastage importantes pour permettre en toutes circonstances un enfoncement, une stabilité et une assiette du navire convenables et bien répartir les efforts sur sa structure. La forme des cales ou d'éventuels cloisonnements longitudinaux permettent de limiter les risques de mouvements de la cargaison (désarrimage) susceptibles de déstabiliser gravement le navire.

Les cargos polyvalents sont des navires destinés au transport de marchandises diverses qui ne sont ni conditionnées en conteneurs ni chargées à bord de navires vraquiers ou rouliers. Jusqu'à l'apparition des porte-conteneurs dans les années 70, ces navires transportaient l'ensemble des marchandises de grande consommation qui étaient alors conditionnées en caisses. Ils peuvent parfois aussi contenir des conteneurs mais en quantité très faible et ne sont pas inclus dans les services spécialisés de transport de conteneurs.

- **Cargos polyvalents classiques** de taille moyenne (peu dépassent les 150 m de longueur), ils ont généralement des cales à plusieurs étages (ou entreponts) munies de panneaux de cales étanches et de panneaux d'entrepont. Ils disposent de moyens de manutention autonomes



Cargo colis lourds (extrait du site du MEEDDEM)

- **Cargos colis lourds.** se caractérisent surtout par des capacités de levage qui sont particulièrement élevées (elles atteignent plusieurs centaines de tonnes), par des ponts très résistants et de larges ouvertures de cale. Ces cargos sont par exemple amenés à transporter des engins de chantiers, des portiques de manutention, des éléments de navires ou de plate formes pétrolières d'un chantier à l'autre.
- **Cargos frigorifiques ou polythermes :** Les cargaisons sont conditionnées en palettes et transportées par des cargos (dits reefers) dont les cales sont

réfrigérées par des équipements de production de froid alimentés en énergie par le navire (groupes électrogènes).



Cargo frigorifique (extrait du site des armateurs de France)

Ce mode de transport concerne aujourd'hui encore la majorité du tonnage de ce type au plan mondial. Il s'agit notamment des marchandises surgelées ou congelées (viandes et poissons) et des fruits réfrigérés (bananes, ananas, pommes, etc ...), transportés à des températures positives qui doivent être régulées avec beaucoup de précision (à 0,2 C près pendant toute la durée du transport). L'une des particularités de cette filière est le caractère saisonnier de nombreux marchés qui peut conduire à une utilisation des navires difficile à répartir dans l'année

Navires fluvio-maritimes : sont aptes à remonter par les fleuves et les canaux (limites de tirant d'eau et de tirant d'air) mais également de prendre la mer. Ce sont des navires de petite taille (moins de 120m).

Les navires rouliers ou Ro-Ro (terme anglosaxon Roll-on, Roll-Off). Ces navires sont munis de rampes d'accès qui permettent de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Ils assurent ainsi le prolongement des réseaux terrestres et se distinguent des navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.



Navire roulier (extrait du site du MEEDDEM)

6.1.1.2 - Navires utilisés pour le Transport de cargaison liquide : navires citerne

Pétroliers (produit brut) sont les plus grands navires jamais construits (nommés Very large Crude Carriers – VLCC ou Ultra Large Crude carrier – ULCC) Il en existe de taille plus modeste mais guère en dessous de 100.000 tonnes de port en lourd. Ils ne sont pas très nombreux à fréquenter les ports étudiés. Ils rallient les zones de production (golfe persique, mer du nord ..) aux raffineries proches des centres de consommation (Fos, Le Havre, Nantes).

Pétroliers (pétrole, produits) transportent plutôt des produits raffinés qui viennent des raffineries, essence, gazole, kérosène, fuel domestique. Ce sont des navires de taille réduite, ne dépassant guère plus de 30 ou 40.000 tonnes de port en lourd., ils ne dépassent jamais 100 000 tonnes. Ils transitent dans les ports étudiés (la Rochelle, Bordeaux).



Pétrolier (extrait du site du MEEDDEM)

- Chimiquiers (produits chimiques, polyvalents) Navires sophistiqués transportant à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.
- Chimiques spécialisés : Navires dédiés au transport d'un seul produit: acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange. Ils sont en général affectés toute leur vie à une ligne donnée.



Navire transporteur de produits chimiques

- Gaz : navires adaptés pour le transport des gaz à pression normale mais plus ou moins réfrigérés : butane, méthane, gaz naturel (LNG) ou gaz de pétrole liquéfiés (LPG). Les méthaniers sont dédiés au transport du méthane Le déchargement est effectué par des pompes électriques vers des terminaux spécialisés où il est stocké puis regazéifié et injecté dans le réseau de transport de gaz naturel (Môle d'escale de La Rochelle).



Navire transporteur de gaz

6.1.1.3 - Navires spécialisés :

- Sabliers spécialisés dans le dragage et l'extraction de matériaux (sables, pierres, maërl) exploitent les fonds et les sous-sols marins du littoral et des estuaires. Ils sont équipés, comme les dragues d'élindes ou de bennes. Ils récupèrent le sable marin pour une exploitation ultérieure. Ils sont présentés plus en détail dans le dossier concernant les extractions de granulats.
- Remorqueurs de haute mer sont caractérisés par une forte puissance de propulsion, un tirant d'eau important pour leur taille et une bonne manœuvrabilité. Leur fonction principale est d'assister [1] les navires dans leurs manœuvres d'accostage ou

lorsqu'ils quittent leur poste à quai. Ils disposent sur la plage arrière d'un croc auquel il est possible de frapper l'œil de la remorque ; on les caractérise souvent par leur puissance au croc, qui est leur force de traction (plusieurs dizaines de tonnes). Les remorqueurs portuaires ont, notamment en France, une importante fonction annexe d'appui aux services portuaires de sécurité incendie.

- Les dragues sont utilisées pour atteindre, maintenir ou augmenter la hauteur d'eau des accès maritimes aux ports pour qu'elle soit compatible avec le tirant d'eau des navires. Ces navires sont présentés en détail dans le dossier « dragages ».
- Navires de pilotage peuvent atteindre 30 à 40 m, équipés de plusieurs cabines, se tiennent au large des ports. Les pilotes sont acheminés à bord des navires ou en sont débarqués par de petites embarcations. Dans la plupart des cas, les navires sont servis par le pilotage au moyen de vedettes rapides particulièrement maniables, communément appelées "pilotines", qui se portent au-devant des navires pour leur fournir un pilote s'ils rentrent au port ou pour débarquer leur pilote s'ils en sortent. Pour cette manœuvre délicate, la vitesse des grands navires est toujours réduite.
- Vedettes de lamanage effectuent les opérations d'amarrage et de désamarrage des navires. Les lamaneurs et leurs vedettes ont quelques autres fonctions de service sur les plans d'eau portuaires, il s'agit notamment de transports de marins ou techniciens à bord des navires à quai ou en attente au large. Ils participent aussi à la lutte contre les pollutions marines, à l'intérieur et à l'extérieur des ports et sont intégrés à ce titre dans le plan POLMAR. De plus, ils peuvent fournir des compléments d'équipage compétents ou des équipages entiers pour manœuvrer les navires désarmés.

6.2 - Trafic de navires dans les ports étudiés

Les données provenant de différentes sources et n'étant pas toujours formulées de la même façon nous avons essayé de les présenter de manière homogène en traitant par mouvement de navires (arrivée-départ), traduisant la présence d'un navire sur la zone d'étude, et non pas en terme d'escales (chargement ou déchargement d'un navire).

6.2.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux

6.2.1.1 - Mouvement annuel de navires

D'après les données fournies sur le site du Ministère et par le Grand Port Maritime de Bordeaux, le nombre de mouvements de navires est de 2569 pour l'année 2009 soit un total de mouvement réparti entre 1282 entrées de navires vers les différents terminaux du GPM et 1287 sorties en direction des pays d'Europe (Nord, Sud,) d'Amérique, d'Afriques, du Moyen Orient et d'Asie. Cet effectif est moins important qu'en 2008 de l'ordre de -1.5%.

	2009	Tonnage
Nombre de navires en Entrée	1282	6 306 763
Nombre de navires en Sortie	1287	2 438 750
Nombre de mouvements	2569	8 745 513

Tableau 3 : Nombre total de mouvements de navires du Grand Port Maritime Bordeaux en 2009

6.2.1.2 - Mouvement mensuel de navires

On constate une certaine homogénéité tout au long de l'année avec une moyenne de 200 navires par mois pour tous terminaux confondus. Une pointe d'activité est recensée au mois d'octobre 2009 (289 mouvements) ; Une moyenne journalière ne peut être présentée le flux de navires n'étant pas constant au cours du mois.

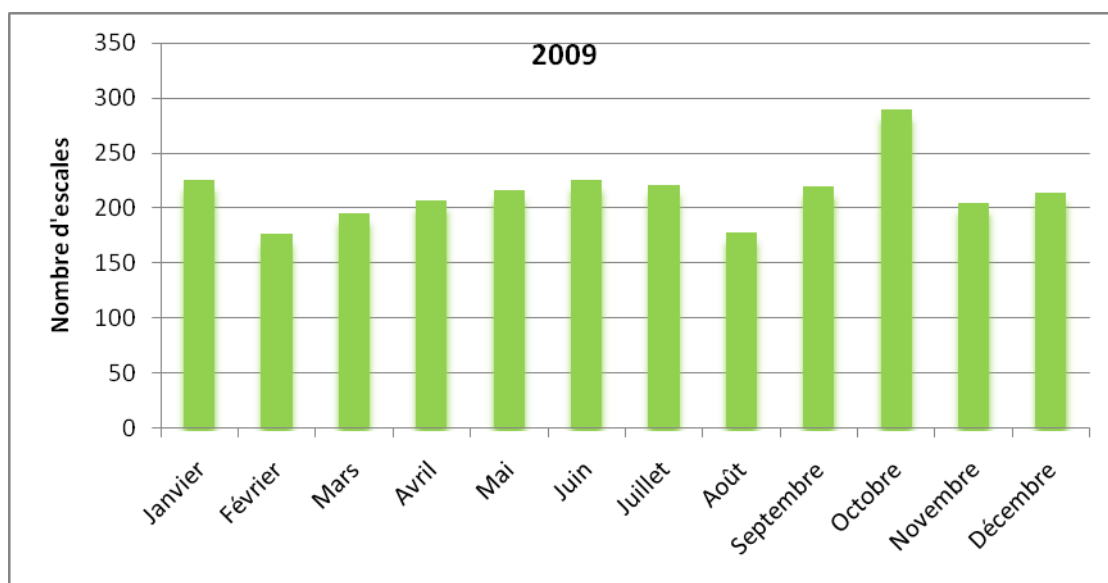


Figure 12 : Variations des flux de navires au cours de l'année 2009 au GPM de Bordeaux.

6.2.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle

6.2.2.1 - Mouvement annuel des navires

D'après les données fournies sur le site du Ministère et par le Grand Port Maritime de la Rochelle, le nombre de mouvements de navires est de 1679 pour l'année 2009 soit un total de mouvement réparti entre 842 entrées de navires vers les différents quais et 837 sorties en direction des pays d'Europe (Nord, Sud,) d'Afriques,.

	2009	Tonnage
Nombre de navires en Entrée	842	4 391 978
Nombre de navires en Sortie	837	3 119 811
Nombre de mouvements	1679	7 511 789

Tableau 4 : Nombre de mouvements de navires au GPM La Rochelle au cours de l'année 2009.

6.2.2.2 - .Mouvement mensuel des navires

Les principaux navires accédant ou partant du GPM de La Rochelle sont des vracquiers et des pétroliers.

Les fluctuations au cours de l'année sont marquées par une baisse importante de trafic en avril et deux pointes fortes en mars et septembre.

La répartition est homogène entre les entrées et les sorties au cours d'un même mois avec 119 escales minimales par mois et 166 escales maximales par mois.

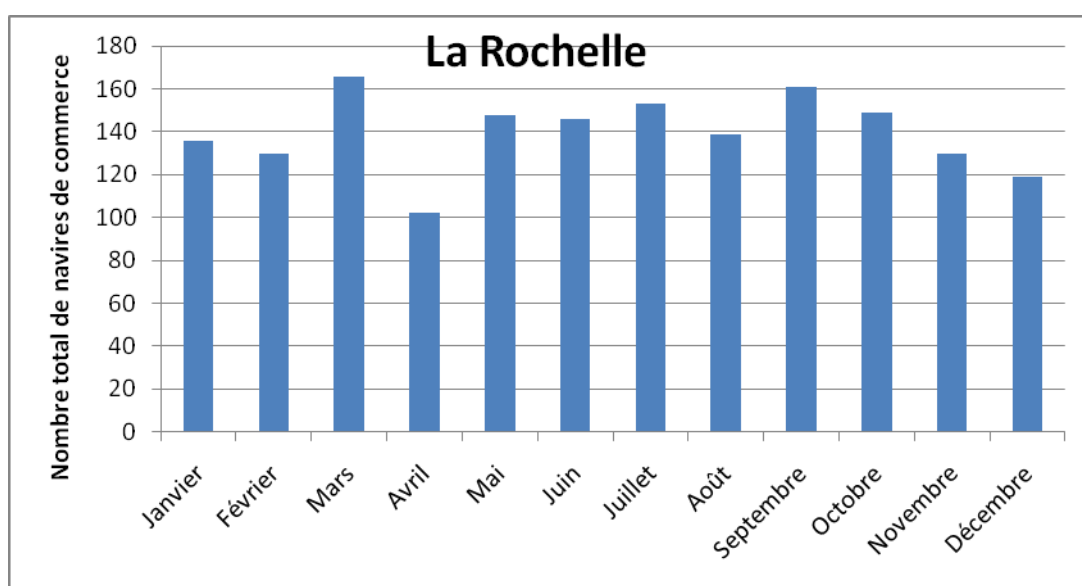


Figure 13 : Nombre total de navires de commerce transitant par le GPM La Rochelle

6.2.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne

Les types de navires fréquentant le port des Sables d'Olonne sont des cargos, des navires sabliers et un cargo mixte CASAMIV cargo mixte qui approvisionne l'île d'Yeu.

6.2.3.1 - Mouvement annuel des navires

Le mouvement annuel de navires pour le port des Sables d'Olonne a été de 468 en 2009, il a connu une baisse de 12.69% par rapport à 2008 où il atteignait 536 mouvements.

6.2.3.2 - Mouvement mensuel des navires

Le trafic est fluctuant au cours de l'année avec une plus forte activité de mai à juillet (46 à 52 mouvements mensuels) et une baisse en janvier et août (29 à 30 mouvements).

	TOTAL		%
	2008	2009	
JANVIER	39	29	-25,64%
FÉVRIER	57	35	-38,60%
MARS	36	43	19,44%
AVRIL	58	37	-36,21%
MAI	37	46	24,32%
JUIN	53	52	-1,89%
JUILLET	63	45	-28,57%
AOÛT	38	30	-21,05%
SEPTEMBRE	41	41	0,00%
OCTOBRE	43	45	4,65%
NOVEMBRE	36	34	-5,56%
DÉCEMBRE	35	31	-11,43%
TOTAL	536	468	-12,69%

Tableau 5 : Répartition des mouvements de navires en fonction du type de navires au port des Sables d'Olonne entre 2008 et 2009.

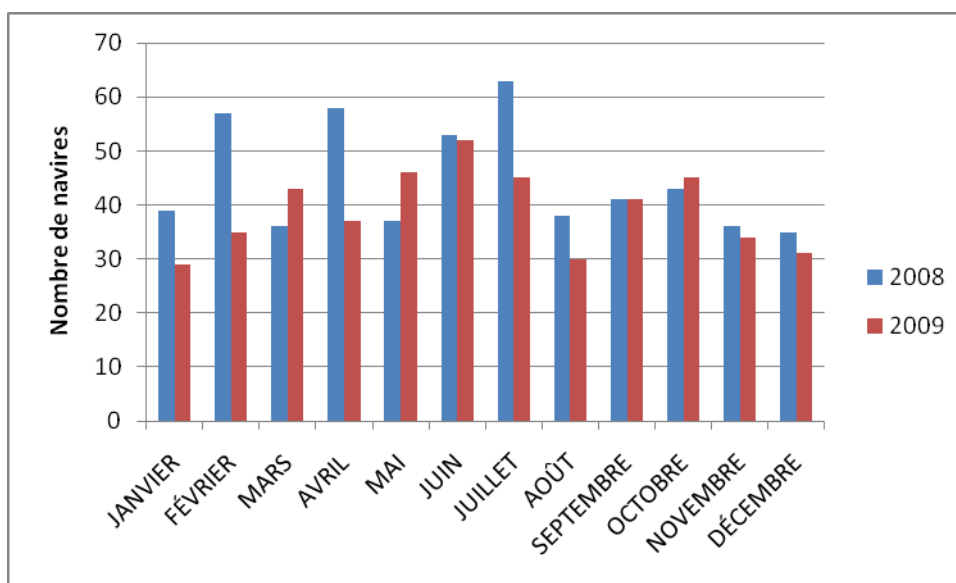


Figure 14 : Nombre total de navires transitant dans le port des Sables d'Olonne au cours de l'année 2008 et 2009.

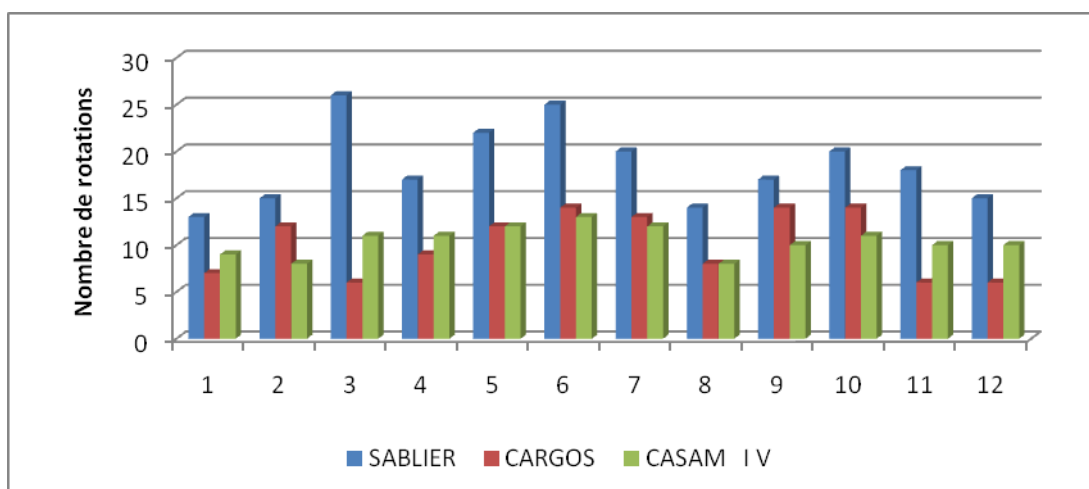


Figure 15 : Nombre de rotations en fonction du type de navires dans le port des Sables d'Olonne au cours de l'année 2009.

Trois types de navires sont identifiés : les navires sabliers qui occupent la plus grande partie du trafic de navires dans le port, les cargos et CASAMIV qui est un cargo-mixte qui effectue les ravitaillements vers l'île d'Yeu.

6.2.4 - Port de commerce départemental de Rochefort-Tonnay-Charente

6.2.4.1 - Mouvement annuel de navires

Le trafic en termes d'escales était de 242 pour l'année 2009 soit 484 mouvements de navires avec des périodes de plus forte activité en juillet, septembre et octobre (avec de 23 à 28 escales liées au fret transporté – céréales) et deux périodes de faibles transits en janvier-février et mai et août (14 à 16 escales)

Il y a en moyenne deux arrivées ou départs par 24 h suivant les marées et l'accessibilité des navires aux ports.

6.2.4.2 - Mouvement mensuel de navires

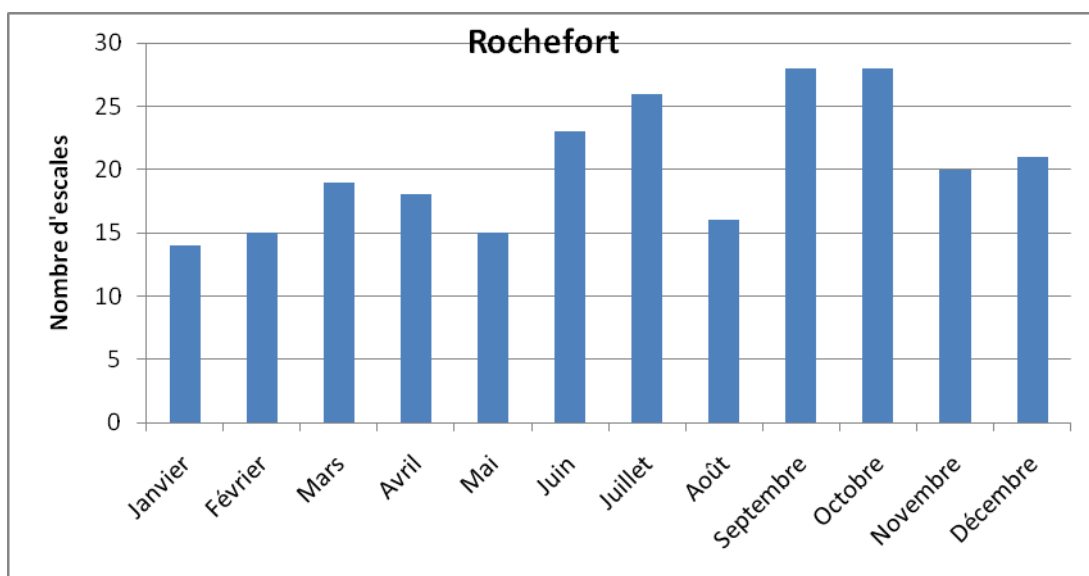


Figure 16 : Nombre d'escales réalisés aux ports de Rochefort Tonnay-Charente au cours de l'année 2009.

Les navires transitant vers les ports de Rochefort Tonnay Charente sont en majorité des navires sabliers, des vracquiers (engrais et bois et des chimiquiers (acide sulfurique)).

Les navires partant des ports de Rochefort Tonnay-Charente sont des navires céréaliers, des cargos (ferraille, bois, argiles).

- Ligne régulière avec le Maroc : bois, matériel agricole argiles d'AGS – port principal Casablanca et Agadir avec une liaison toutes les 2 semaines à l'export
- Importation : bois de Suède et de Finlande
- Ferraille venant des collectes des déchetteries et des collectes industrielles : export vers l'Espagne et Bayonne.
- Céréales vers Europe du nord (Allemagne, Hollande, UK)
- Engrais provenance Afrique du Nord
- Cabotage Europe et Afrique du nord
- Un navire par mois va en direction des Antilles françaises

Il n'y a pas de longs courriers qui viennent aux ports de Rochefort-Tonnay Charente

6.3 - Synthèse du trafic de navires

Les mouvements des navires opérés dans chacun des ports au cours de l'année 2009 sont reportés sur le tableau ci-joint

Port	Mouvements de navires
Grand Port Maritime de Bordeaux	2569
Grand Port Maritime de La Rochelle	1679
Port départemental des Sables d'Olonne	468
Port départemental de Rochefort – Tonnay-Charente	484

Tableau 6 : Mouvements de navires opérés au cours de l'année 2009 sur la zone d'étude

Pour tous les ports, une baisse du trafic de navires a été enregistrée en 2009 par rapport à 2008.

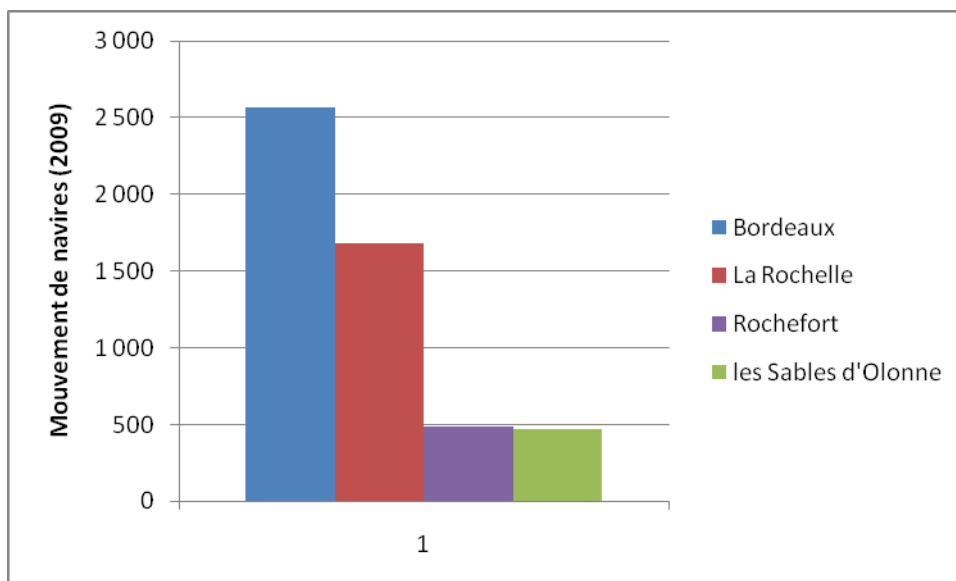


Figure 17 : Nombre de mouvements de navires dans les ports au cours de l'année 2009. (données MEEDAM et données communiquées par les ports).

7 - DONNEES ECONOMIQUES

7.1 - Trafic du fret maritime

7.1.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux

7.1.1.1 - Trafic global annuel

En 2009 le trafic total généré par le port s'est établi à 8,745 millions de tonnes, en diminution de 2.9% par rapport à 2008 année record de la décennie. L'année 2009 a des résultats supérieurs aux années précédents ceux de 2008. Le Grand Port maritime de Bordeaux capte 2% du trafic maritime sur le territoire français.

Les principaux trafics sont orientés autour des filières suivantes :

2009	Total de l'année
Produits pétroliers	4 613 290
Liquides en vrac non pétroliers	771 156
Céréales	1 065 155
Nourritures animales	446 243
Charbons	196 965
Engrais	183 015
Autres solides vracs	516 895
Conteneurs	771 682
Marchandises diverses hors conteneurs	181 112
Importations	6 303 763
Exportations	2 438 750
Total	8 745 513

Tableau 7 : Répartition du trafic maritime du Grand Port Maritime de Bordeaux au cours de l'année 2009.

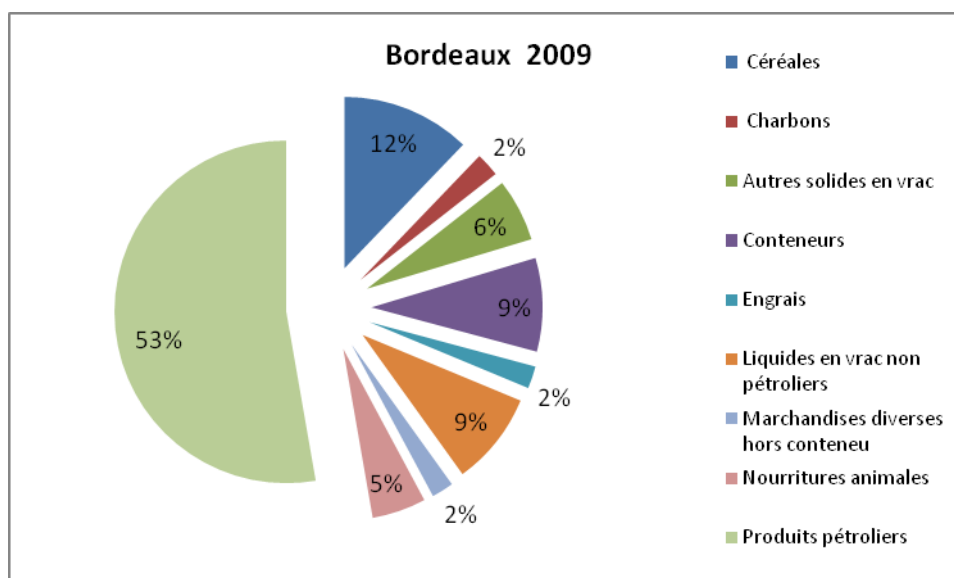


Figure 18 : Répartition du trafic maritime du Grand Port Maritime de Bordeaux au cours de l'année 2009.

Le trafic global du Grand Port Maritime de Bordeaux est largement dominé par le trafic des produits pétroliers (52.7%). Viennent ensuite les céréales (12.17%) et le trafic conteneurs (8.82%).

7.1.1.2 - Répartition du trafic import-export

Les importations d'un tonnage de 6,3 Mt accusent un repli de 6,8%. Les principaux produits importés sont les produits pétroliers (brut et raffiné) ainsi que les hydrocarbures gazeux, ils représentent 4 218 451 tonnes soit 67% des importations. Viennent ensuite les « liquides non pétroliers » avec 645 409 tonnes soit 10% du trafic import et les solides en vracs autres que ceux présentés (céréales, engrais, charbons et nourritures animales) avec 432 380 tonnes soit 7% du trafic import.

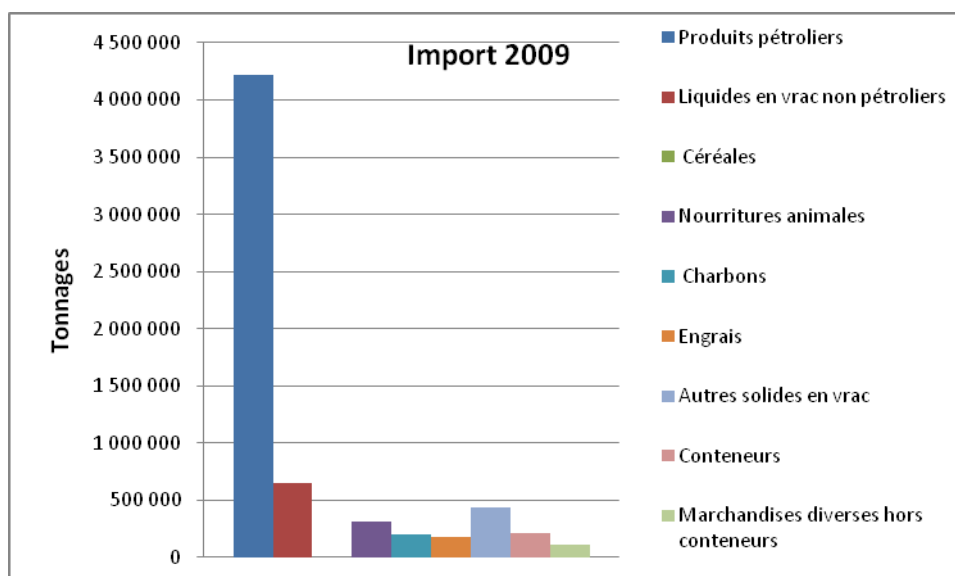


Figure 19 : Répartition des importations en fonction du fret au GPM Bordeaux au cours de l'année 2009

Les exportations d'un tonnage de 2,5 Mt progressent de 9,2% pour cette année 2009. Les exportations de céréales dominent toujours le trafic export avec 1 065 155 tonnes (44% du trafic) mais sont en baisse de 11% par rapport à l'année 2008.

Les exportations de bois en vracs et surtout en conteneurs ont été importantes en 2009 à la suite des intempéries qu'a subit le massif forestier landais en janvier 2009. Elles représentent 563 595 tonnes soit 23% du trafic.

Les exportations de pétrole brut sont également en hausse en 2009 avec 394 839 tonnes (16% du trafic). Les bio-carburants atteignent 130 000t et deviennent de ce fait un trafic majeur..

Les volumes de bois issus de la tempête Klaus de janvier 2009 ont soutenu les exportations de bois. Elles ont progressé de plus de 20 000 t avec un total de 235 000 t pour l'année 2009. Ces exportations ont permis de soutenir le trafic conteneurisé du port de Bordeaux qui dépassent les 770 000 t (+27%) et atteint en 2009 un record historique tant en tonnage qu'en nombre de conteneurs manutentionnés (80 018 EVP (Equivalent Vingt Pieds), soit +44%). Ces exportations de bois vers l'Extrême-Orient ont permis la mise en place d'un second service de feeder par l'armement CMA-CGM et la desserte d'un nouveau hub européen par MSC Verdon.

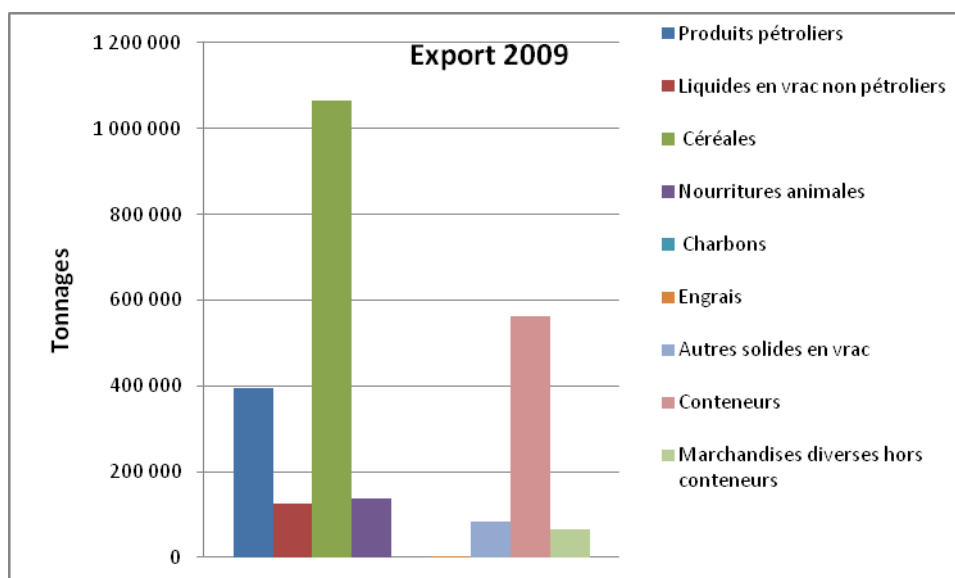


Figure 20 : Répartition des exportations en fonction du fret au GPM Bordeaux au cours de l'année 2009

	2009												Total de l'année
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sep.	Octobre	Nov.	Déc.	
Import	608 477	541 035	608 895	477 478	484 107	521 203	601 046	474 355	496 326	459 505	587 790	446 546	6 306 763
Export	150 662	142 373	165 035	175 400	210 282	208 187	246 066	183 002	208 704	384 692	192 925	171 422	2 438 750
Total	759 139	683 408	773 930	652 878	694 389	729 390	847 112	657 357	705 030	844 197	780 715	617 968	8 745 513

Tableau 8 : Répartition des importations et exportations au cours de l'année 2009 au GPM Bordeaux

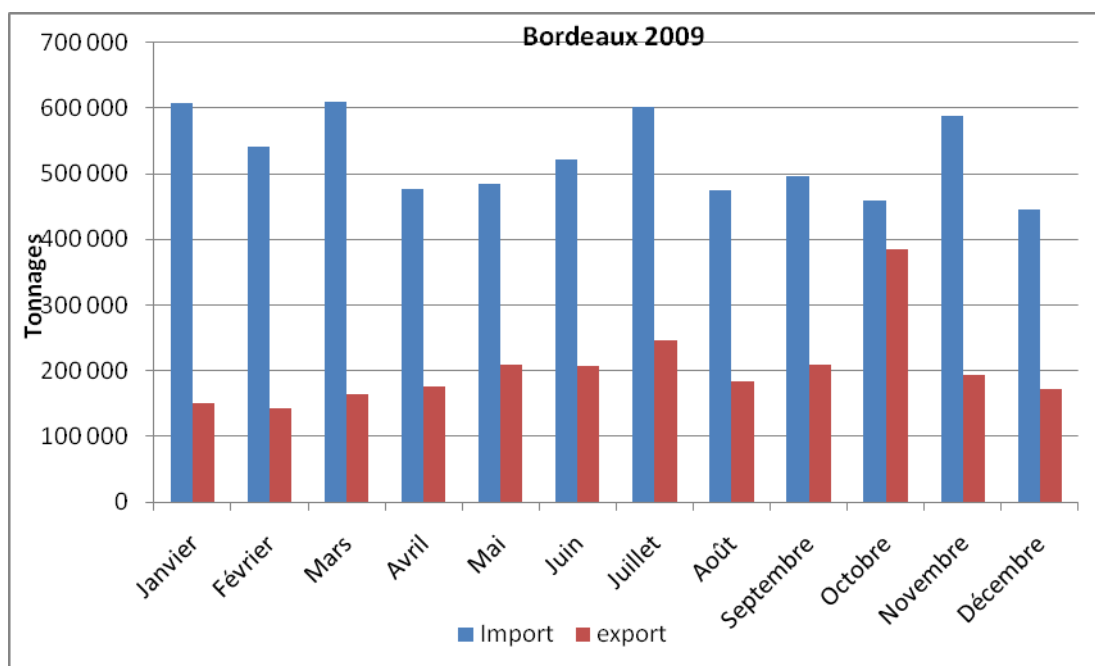


Figure 21 : Répartition des importations et exportations pour le GPM de Bordeaux au cours de l'année 2009.

Les importations représentent 72.1% du trafic du GPM de Bordeaux contre 27.9% pour les exportations. La baisse de trafic par rapport à 2008 reste faible seulement -2.9% (**Figure 21**).

7.1.1.3 - Répartition du trafic en fonction du terminal

Les terminaux du GPM Bordeaux sont dédiés à des trafics spécifiques comme il a été présenté en §5.2.. Ainsi la répartition par terminal se traduit par :

Terminal portuaire	Importations	Exportations	Total
Le Verdon	88 544	187 332	275 876
Pauillac	622 746	3 998	626 744
Blaye	121 457	305 504	427 961
Ambes	3 943 612	264 126	4 207 738
Bassens	1 263 383	1 676 790	2 940 173
Les Monards	191 070	-	191 070
Grattequina	75 951	-	75 951

Tableau 9 : Répartition du trafic importation/exportation par terminal

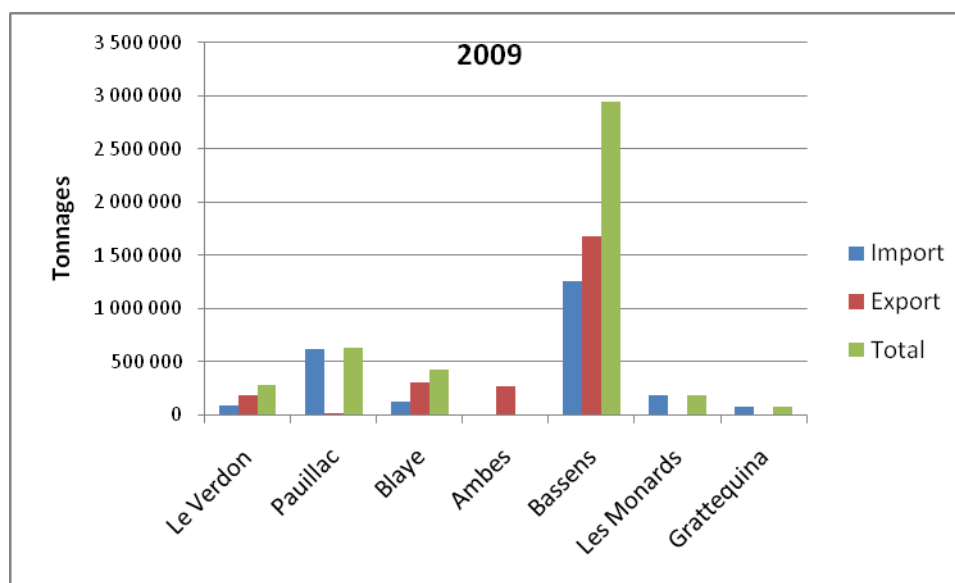


Figure 22 : Représentation graphique de la répartition des importations et exportations à chaque terminal portuaire du GPM Bordeaux.

Le plus fort trafic, en 2009, est localisé sur le terminal de Bassens avec les céréales, vrac, conteneurs et bois. Le trafic conteneurs est le plus important aussi bien en import (77% du trafic) qu'en export (67.5% du trafic) (**Figure 22**).

Le trafic du terminal du Verdon, en 2009, est exclusivement composé de conteneurs en provenance de tous les continents (Amérique du Sud, Afrique, Asie, Océanie, Europe).

Le trafic du terminal de Pauillac, en 2009, est principalement lié aux importations d'hydrocarbures.

Le trafic du terminal de Blaye, en 2009, est spécialisé dans l'exportation de céréales majoritairement destinées à l'Europe et ponctuellement à l'Afrique du Nord (Maroc).

7.1.1.4 - Répartition temporelle du trafic en fonction du fret

Les importations restent relativement homogènes comprises entre 450 000 et 600 000 tonnes. Au cours de l'année, trois mois se détachent et avoisinent les 600 000 tonnes d'apport : janvier, mars et juillet, augmentation imputable aux produits pétroliers (navires pétroliers) (**Figure 23**).

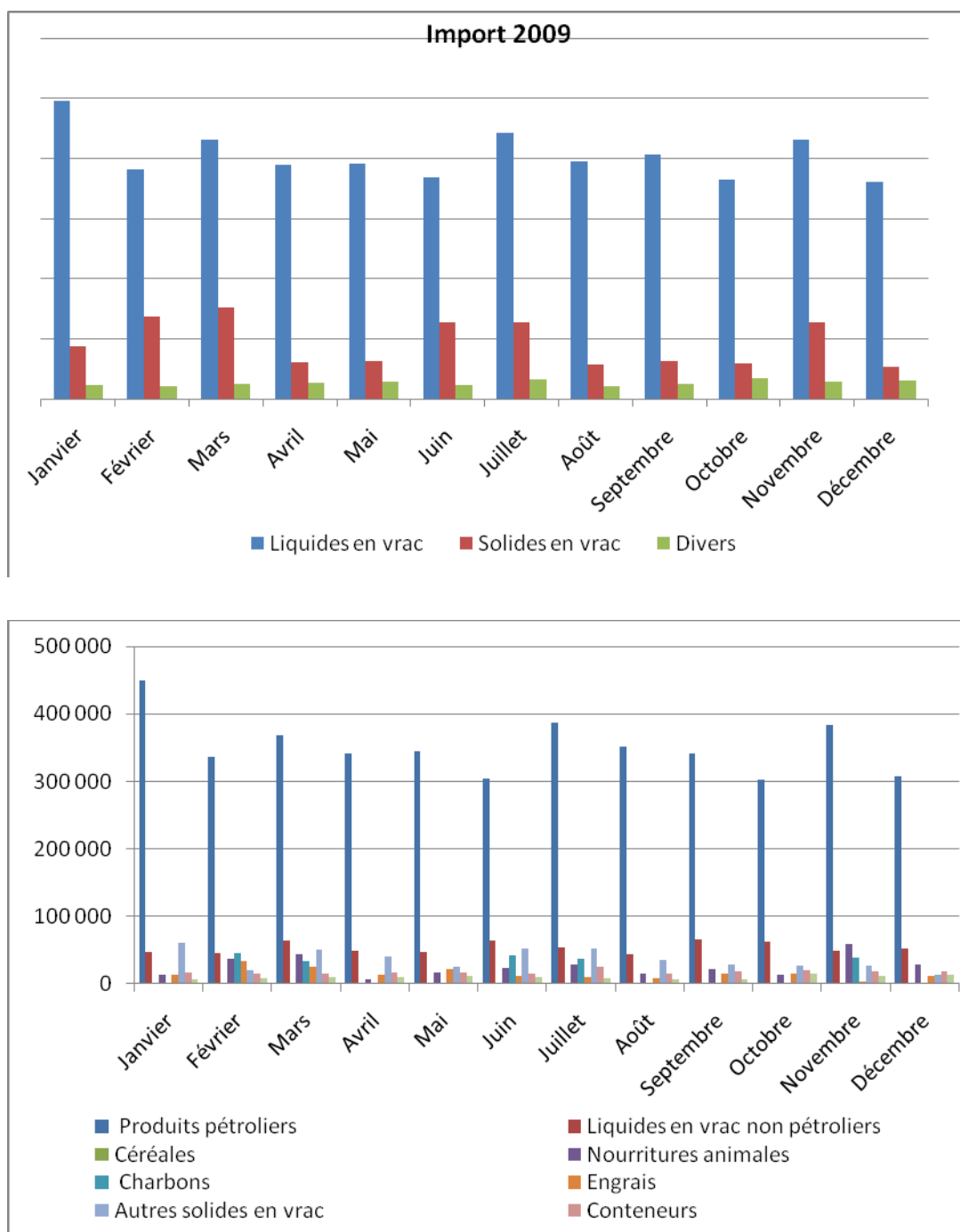


Figure 23 : Fluctuations du trafic des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au GMP de Bordeaux.

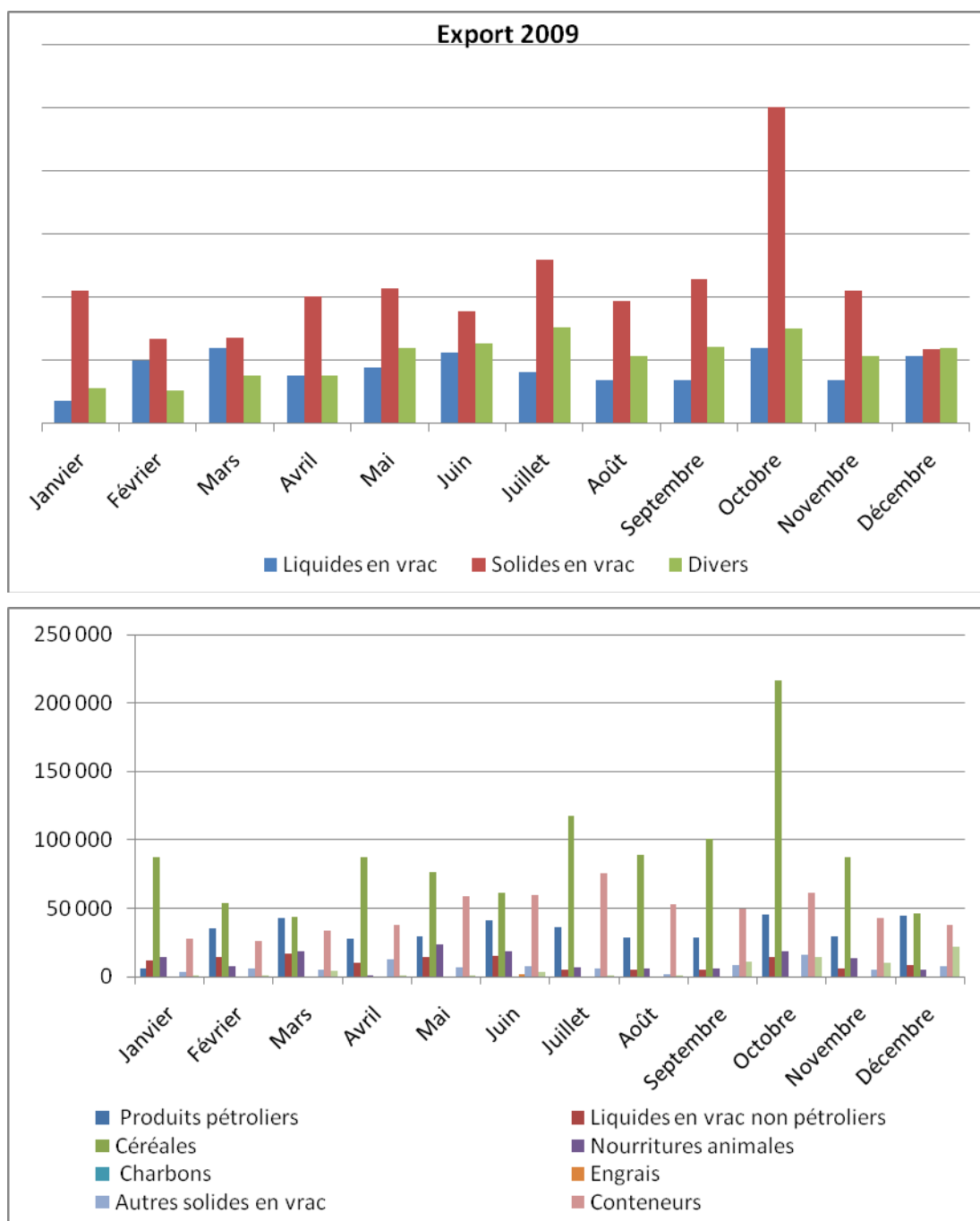


Figure 24 : Fluctuations des exportations en fonction du fret au cours de l'année 2009.

Les exportations sont nettement moins importantes en termes de tonnages. Par contre le mois d'octobre est fortement bousté par les exportations de céréales (**Figure 24**).

7.1.1.5 - Destination des navires

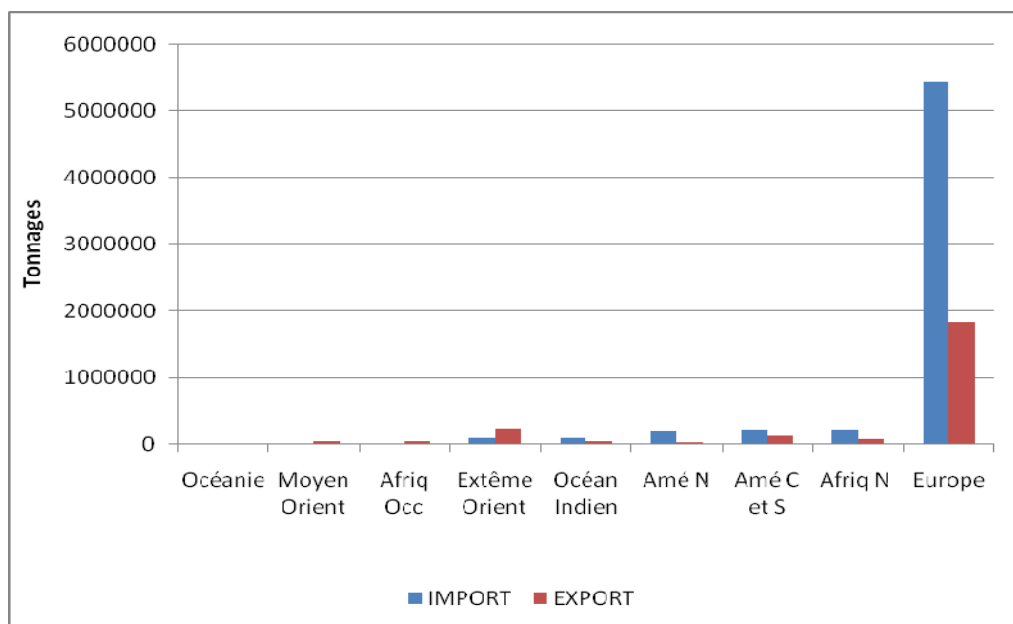


Figure 25 : Répartition du trafic maritime extérieur par zones géographiques du Grand Port Maritime de Bordeaux pour l'année 2009.

La majorité des importations et des exportations vient d'Europe avec respectivement 86.3 et 75% (**Figure 25**).

L'Afrique du Nord, l'Amérique centrale et du Sud ainsi que l'Amérique du Nord sont les trois pays les plus importateurs de fret au sein du GPM Bordeaux (environ 3.5%). On note que les exportations, en dehors de celle vers l'Europe, sont privilégiées vers l'Amérique centrale et du Sud avec 5% du trafic et vers l'Extrême Orient (10%).

7.1.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle

7.1.2.1 - Trafic global annuel

Le trafic 2009 s'établit à 7,5 millions de tonnes, dont :

- 2,8 millions de tonnes de céréales/oléagineux,
- 2,2 millions de tonnes de produits pétroliers,

- 0,7 millions de tonnes de produits forestiers,
- 0,7 millions de tonnes de sable,
- 0,7 millions de tonnes de vrac agricole et industriel.

	2009	2008	
	Tonnage	Tonnage	Différence %
Hydrocarbures	2 464 888	2 420 998	+1.8
Céréales	2 997 132	3 014 615	-0.58
Pâte à papier	521 617	574 595	-9.22
Bois (grumes)	83 896	143 058	-14.1
Autres bois	123 545	188 898	-34.5
Vracs	565 886	652 607	-13.2
Sables	674 495	785 486	-14.13
Autres*	80 330	124 019	-3.25
IMPORT	4 391 978	4 770 044	-7.9
EXPORT	3 119 811	3 134 232	-0.4
Total	7 511 789	7 904 276	-4.9

Tableau 10 : Répartition du trafic en fonction des marchandises au GMP La Rochelle (*la rubrique « Autres » regroupe les produits métallurgiques et les marchandises diverses)

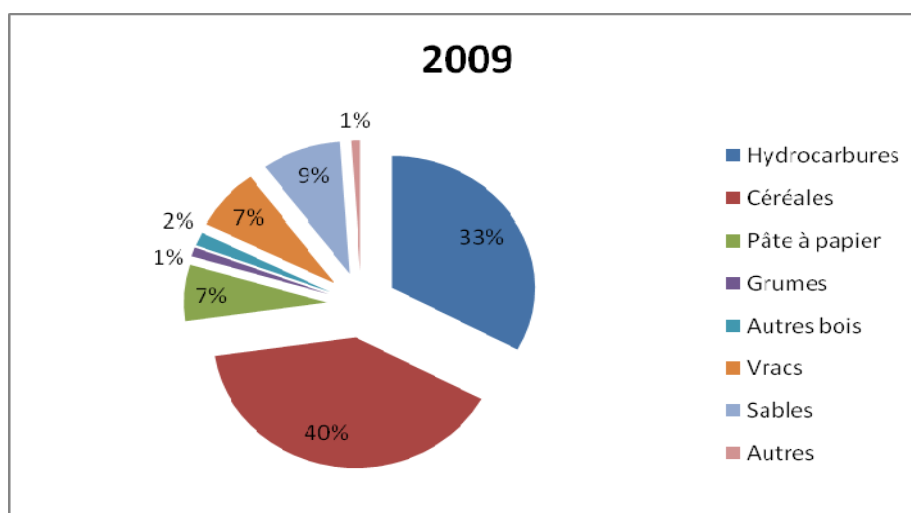


Figure 26 : Répartition du trafic maritime au GPM La Rochelle pour l'année 2009.

La baisse du trafic en 2009 a été limitée à -4.9% par rapport à 2008. La première activité du Grand Port Maritime de La Rochelle concerne les céréales et les oléagineux qui ont connu, en 2009, un léger repli de -0.58% avec 2.99 millions de tonnes (**Figure 26**).

Les hydrocarbures ont progressé de +1.81% pour atteindre 2.46 millions tonnes, dont 2.36 Mt pour les produits raffinés.

Les produits papetiers ont enregistré une baisse de -9.22% (521.617 tonnes), ainsi que les grumes, qui sont en forte baisse de -41.36% (83.896 tonnes). Les bois travaillés se sont également contractés pour descendre à 123.545 tonnes (-34.6%).

Par rapport à 2008, les vracs (agricoles et industriels) ont perdu 13% de leur trafic (surtout les vracs industriels). Les sables sont également orientés à la baisse, avec un recul de 14.13% (674.495 tonnes) par rapport à l'année précédente.

Les produits métallurgiques n'ont pour leur part atteint que 10.530 tonnes (-66.61%) ; alors que les marchandises diverses n'ont représenté que 69.800 tonnes (-24.53%), soit 33.882 tonnes en conventionnel et 36.418 tonnes en conteneurs (3444 EVP).

L'année 2009 s'est traduite pour le Grand Port Maritime de La Rochelle par une parenthèse dans la croissance continue qu'il a enregistrée depuis 5 ans. Pourtant, malgré un trafic marchandises en baisse, La Rochelle se limite à moins de 5 % alors que la quasi totalité des Grands Ports Maritimes accuse une plus forte réduction, pouvant aller jusqu'à près de 15 %.. La dernière campagne céréalière de 2010 a été très bonne et conforte l'adéquation du positionnement du Port aux besoins des acteurs de la filière agricole. (Note du Grand Port Maritime de La Rochelle).

7.1.2.2 - Répartition du trafic import-export

La part des importations est de 58.46% (4 392 000 tonnes) et celles des exportations de 41.54% (3 120 000 tonnes). Les exportations ont peu chuté en 2009 seulement de -0.4%. Les produits pétroliers représentent la majeure partie du trafic importation au sein du GPM de La Rochelle (**Figure 27**).

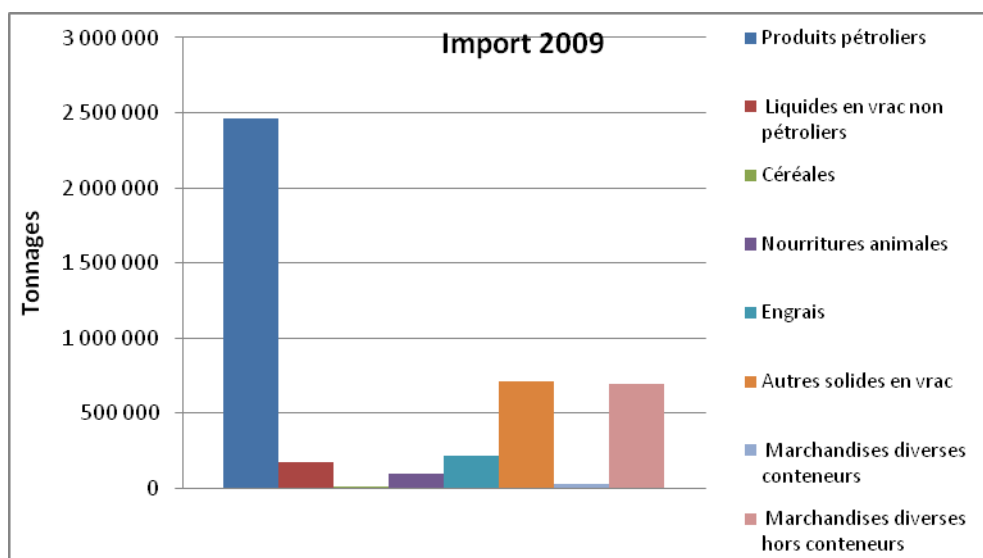


Figure 27 : Répartition des importations en fonction du fret au GPM La Rochelle au cours de l'année 2009

La bonne production de l'hinterland agricole du GPM La Rochelle a favorisé la balance des exportations (2 996 977 tonnes) ce qui représente 96% des exportations portuaires. Les autres postes exception faite des « liquides en vrac non pétroliers » avoisinent les 10 000 tonnes pour l'année 2009 (**Figure 28**).

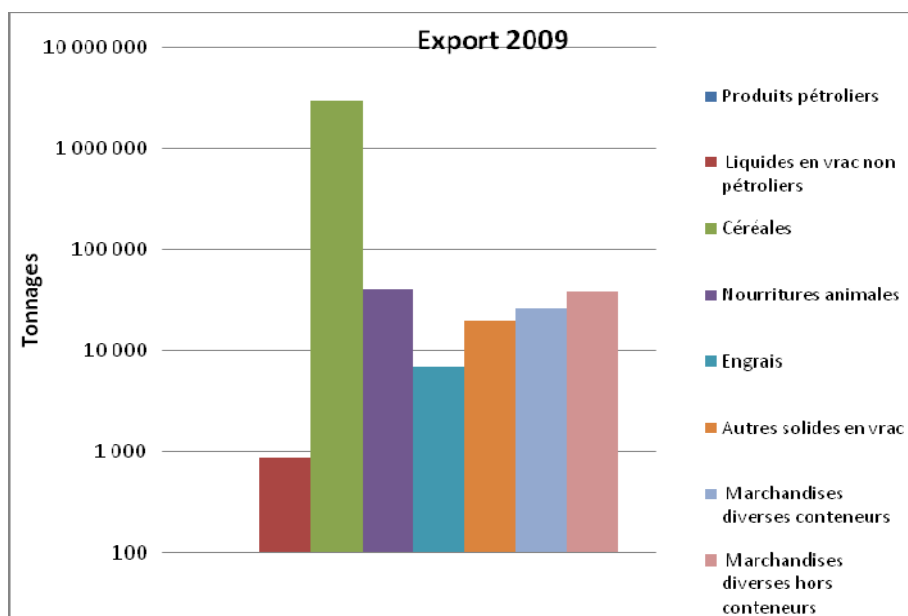


Figure 28 : Répartition des exportations au GPM La Rochelle au cours de l'année 2009.(exprime en Log)

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Entrées	376 355	360 437	477 784	274 033	398 798	313 976	338 548	353 412	391 432	378 711	389 345	339 147
Sorties	214 875	221 729	278 306	196 650	324 268	247 302	272 676	384 081	267 764	368 193	158 842	185 125
Total	591 230	582 166	756 090	470 683	723 066	561 278	611 224	737 493	659 196	746 904	548 187	524 272

Tableau 11 : Répartition des importations et exportations au cours de l'année 2009 au Grand Port Maritime de La Rochelle

Au cours de l'année, on constate des fluctuations entre importations-exportations. Les mois les plus favorables à l'importation se situent en début d'année les exportations, plus liées à la filière agricole, sont maximales en mai, août et octobre (**Figure 29**).

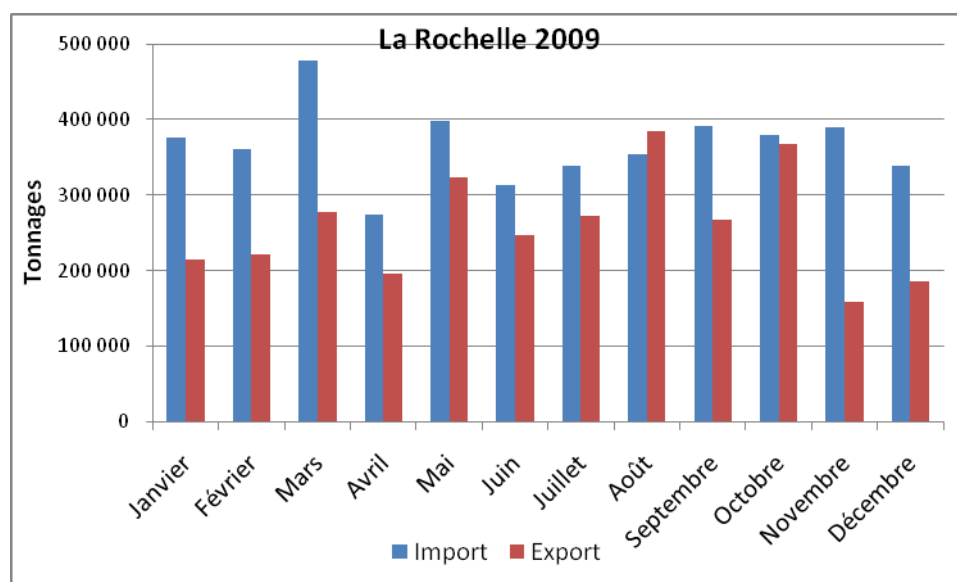


Figure 29 : Répartition des importations et des exportations au cours de l'année 2009 pour le GPM La Rochelle

7.1.2.3 - Répartition temporelle du trafic en fonction du fret

Sur les figures 28 et 29, on peut suivre les fluctuations du trafic Import/export au Grand Port Maritime de La Rochelle au cours de l'année 2009 en fonction du fret transporté.

Les importations sont principalement des liquides en vrac transitant notamment par des pétroliers avec des périodes de pointe en janvier, mars et avril (**Figure 30**)

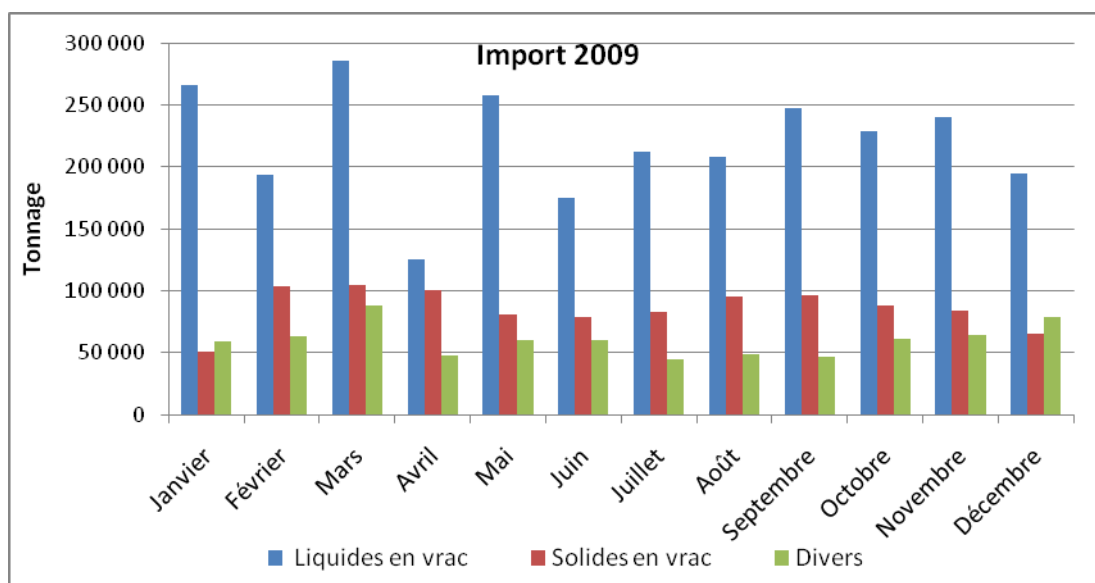


Figure 30 : Fluctuations des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au GPM La Rochelle.

Les exportations sont principalement des céréales (cargos céréaliers), les fluctuations saisonnières sont imputables aux apports de l'arrière-pays agricole. Les mois de mai, août et octobre sont ceux qui affichent les plus forts exports (**Figure 31**).

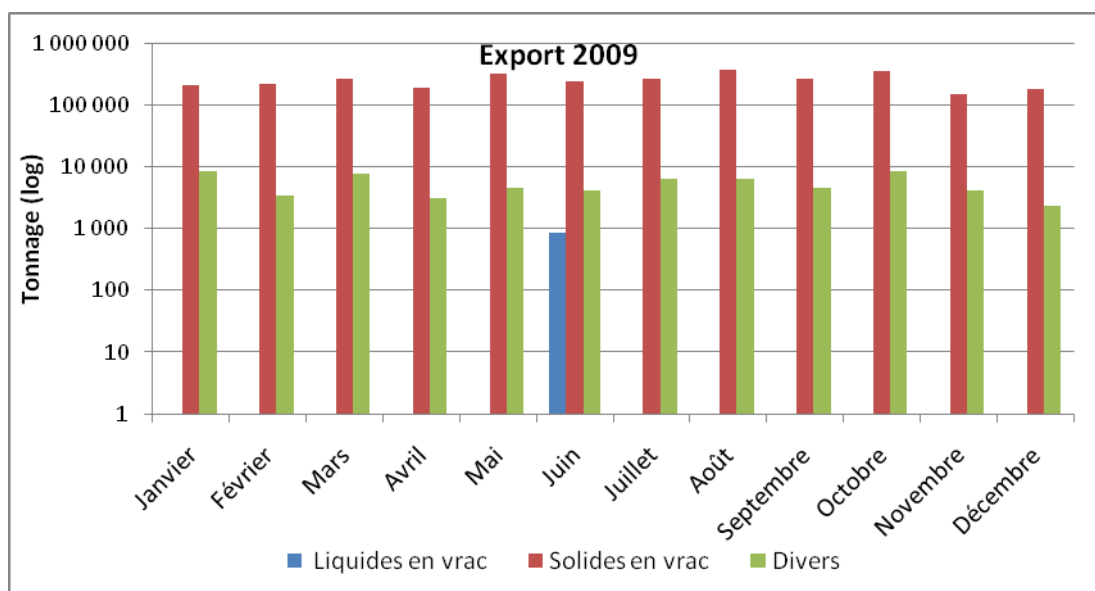


Figure 31 : Fluctuations des exportations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au GPM de La Rochelle (données MEEDAM) ;

7.1.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne

7.1.3.1 - Trafic global annuel

En progression régulière depuis une quinzaine d'années, la production a chuté en 2009 de 9% par rapport à l'exercice 2008, le résultat est tombé à 818 132 tonnes

Les principaux produits qui ont été défaillants sont les importations de sable, le plus fort volume traité sur le port, et le ciment.

La bonne saison de céréales a permis d'amoindrir le recul général.

	2009	2008
	tonnage	tonnage
Sables	394 066	472 239
Céréales	240 340	230 139
Ciment	78 614	90 850
Engrais	33 788	42 243
Autres	71 324	63 937
Import	528 346	645 116
Export	289 786	254 292
TOTAL	818 132	899 408

Tableau 12 : Trafic des principales marchandises en 2008-2009 au port des Sables d'Olonne

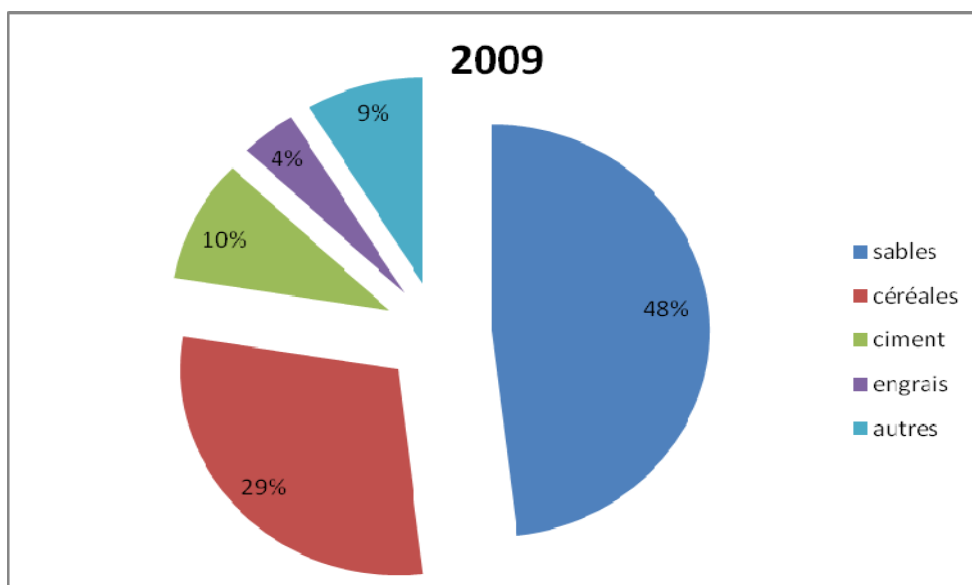


Figure 32 : Répartition du trafic en fonction de principales marchandises pour l'année 2009.

7.1.3.2 - Répartition du trafic import-export

Les exportations progressent de 14% mais les importations sont en baisse de 18%. Les apports de sables représentent près de 50% du trafic bien que cette activité soit en léger déclin en 2009. Les mêmes observations peuvent être appliquées aux ciments et aux engrais.

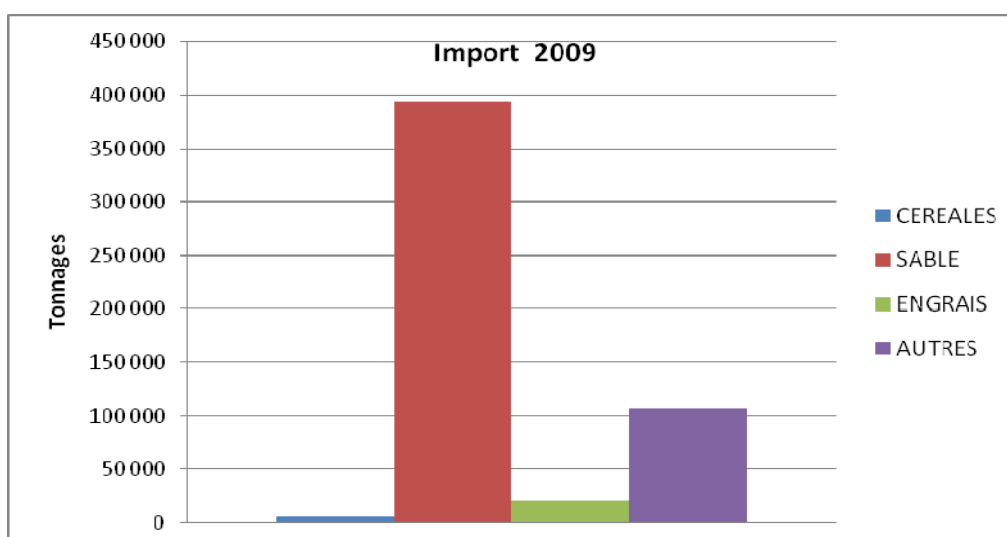


Figure 33 : Répartition des importations en fonction du fret pour l'année 2009 au port des Sables d'Olonne

Les navires sabliers opèrent le plus fort trafic d'importation au sein du port des Sables d'Olonne.

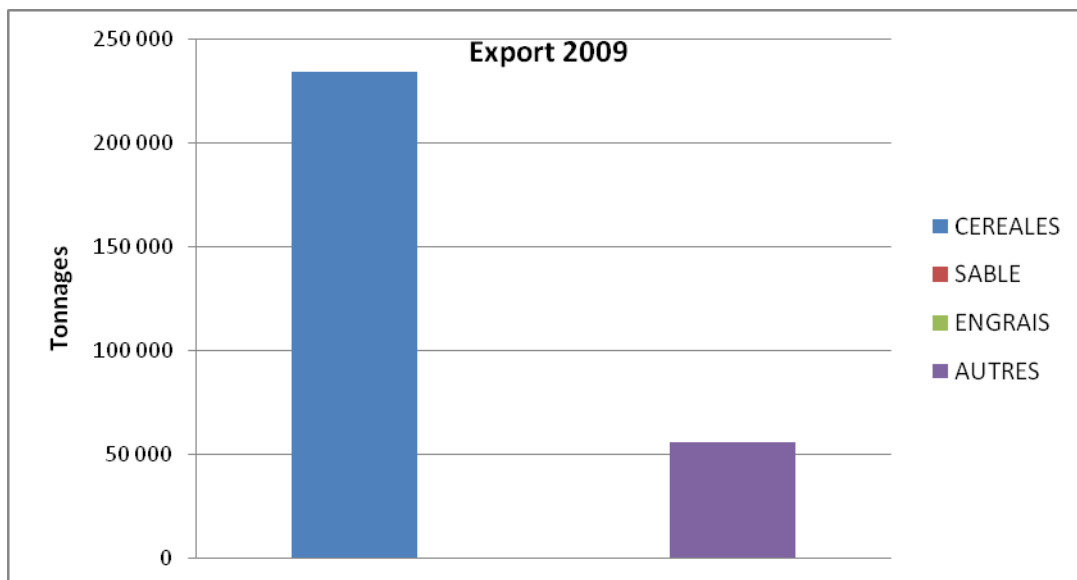


Figure 34 : Répartition des exportations en fonction du fret pour l'année 2009 au port des Sables d'Olonne

Le trafic des céréales est en augmentation et représente le principal poste des exportations au sein du port des Sables d'Olonne (234 314 tonnes).

Dans les « autres », à noter le trafic de ferraille vers l'Espagne toutefois assez limité (11 122 tonnes) le trafic vers l'île d'Yeu est constant toute l'année et représente 39118 tonnes avec des points forts de mai à juillet.

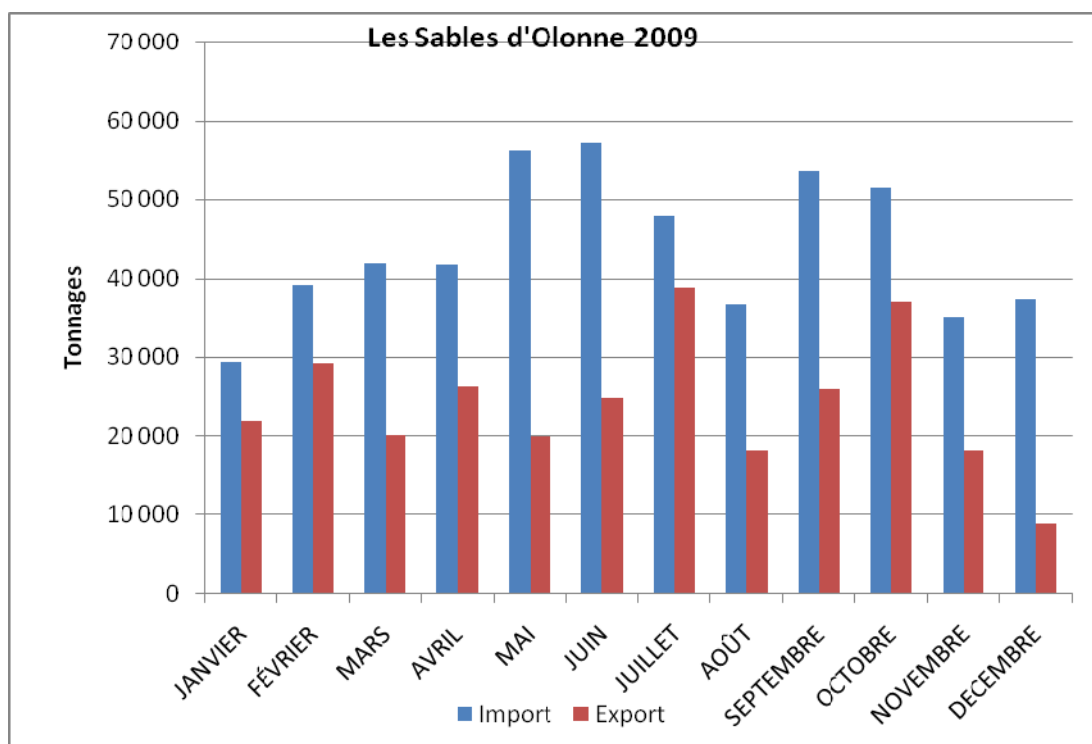


Figure 35 : Répartition des importations et des exportations au cours de l'année 2009.

Au cours d'une année, les importations varient entre 29 400 et 57 200 tonnes avec une période très active de mai à octobre avec plus de 40 000 tonnes (exception en août). Les exportations fluctuent entre 8 800 et 37 115 tonnes, les mois les plus actifs tant juillet et octobre.

7.1.3.3 - Répartition temporelle du trafic en fonction du fret

Ce sont les navires sabliers qui génèrent le trafic des importations. Celles-ci augmentent progressivement entre janvier et juin où elles sont maximales. Après une baisse progressivement des importations de sable les mois suivants, le mois d'octobre se caractérise par une nouvelle augmentation de ces importations.

Les « autres » (ciment, engrais) se signalent par des fortes hausses en mai (ciment) et restent inférieures à 13 000 tonnes le reste de l'année.

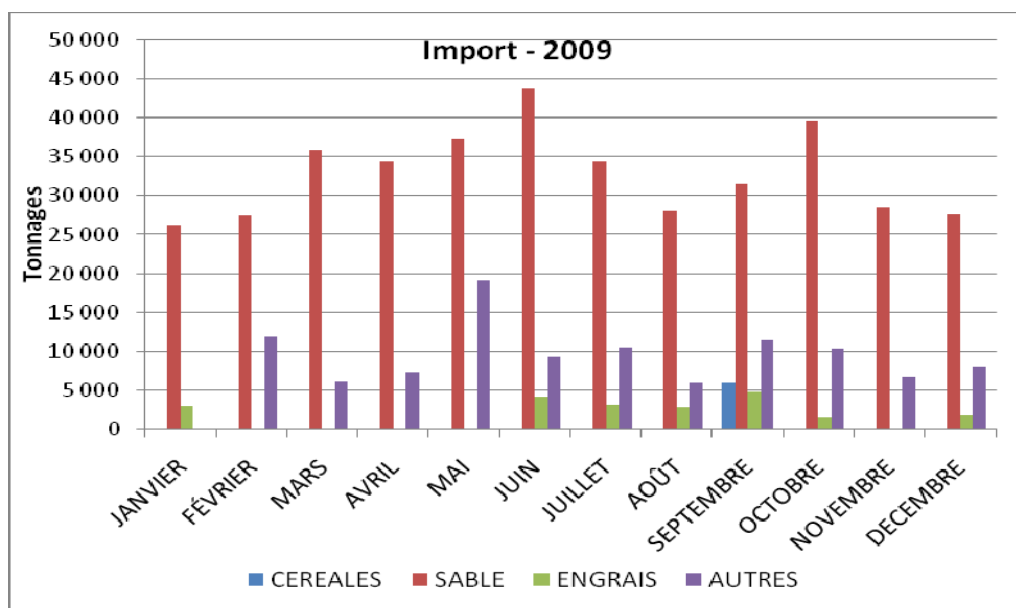


Figure 36 : Fluctuations saisonnières des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port des Sables d'Olonne.

Comme il est constaté sur la **Figure 36**, les importations de sable constituent la majorité » du trafic du port des Sables d'Olonne avec des apports conséquents en juillet et octobre. Ces apports proviennent des gisements de la façade atlantique (voir dossier « granulats »).

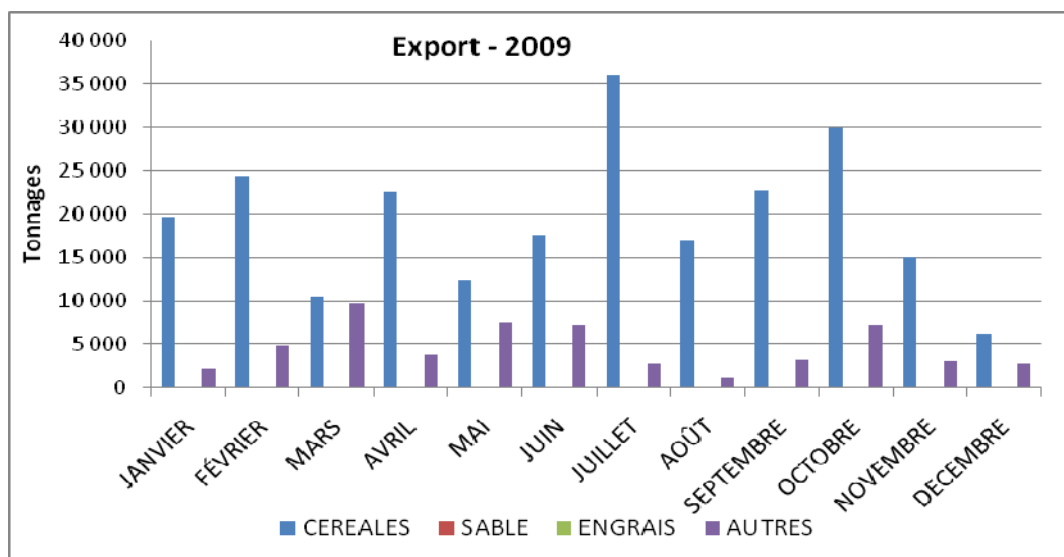


Figure 37 : Fluctuations du trafic export en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port des Sables d'Olonne

Ce sont les céréales (navires de vracs solides) qui génèrent le plus d'exportations au sein du port des Sables d'Olonne. Les mois de juillet et octobre présentant les plus forts tonnages avec respectivement 38 867 et 37 115 tonnes (**Figure 37**).

7.1.4 - Port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente

7.1.4.1 - Trafic global annuel

Les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente, bien qu'étant des ports de faible tonnage, représente plus de 7% du trafic régional de marchandises (1% du trafic des marchandises transitant par les ports non autonomes) constituent une plateforme portuaire, complémentaire et partenaire de La Rochelle-Pallice.

En 2009, le trafic des ports de Rochefort - Tonnay-Charente est de 678 521 tonnes soit un repli de 20% par rapport à 2008 qui avait été une très bonne année. Le port de Rochefort affiche un recul de 37 % en dépit de bons résultats au dernier trimestre. La fermeture durant les huit premiers mois de l'année de l'usine Timac, qui fabrique des engrais, explique en grande partie cette évolution en dents de scie des trafics, plus particulièrement pour le port de Rochefort.

	2009	2008	Différence %
céréales	268 704	216 828	
sables	100 725	140 250	
engrais	85 577	202 542	
Bois sciés	77 775	92 938	
ferraille	77 718	86 160	
autres	68 022	104 604	
IMPORT	306 086	512 864	
EXPORT	372 435	330 459	
TOTAL	678 521	843 323	

Tableau 13 : Récapitulatif du trafic des ports de Rochefort et Tonnay-Charente entre 2008 et 2009.

Si l'on considère séparément les deux ports on constate que les importations sont plus importantes à Rochefort contrairement à Tonnay-Charente où se sont les exportations qui dominant.

	Rochefort	Tonnay-Charente
IMPORT	197623	108463
EXPORT	100661	271774
Total	298284	380237

Tableau 14 : Bilan des trafics au port de Rochefort et au port de Tonnay-Charente pour l'année 2009.

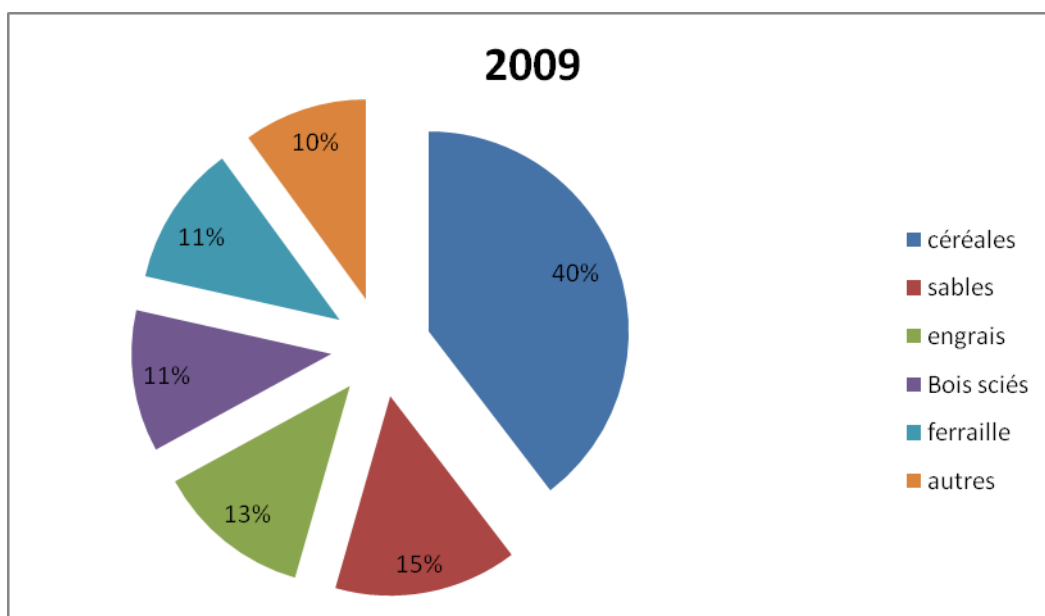


Figure 38 : Bilan du trafic des ports de Rochefort et Tonnay-Charente pour l'année 2009

La plupart des trafics traditionnels de ces deux ports spécialisés ont chuté fortement : -58 % pour les engrais et les bois, -28 % pour les sables.

Toutefois, la bonne campagne céréalière a bénéficié au port de La Rochelle mais également aux ports de Rochefort – Tonnay-Charente qui enregistrent une progression de 24 % pour le trafic de céréales représentant le tiers du trafic total.

7.1.4.2 - Répartition du trafic import-export

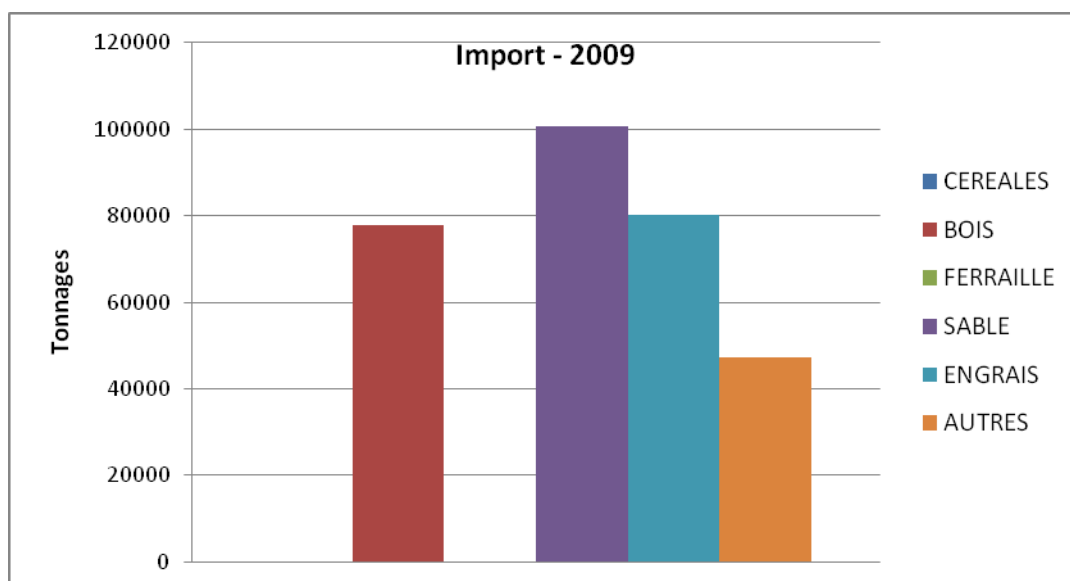


Figure 39: Répartition des importations en fonction du fret pour l'année 2009 au port de Rochefort – Tonnay-Charente

Les plus fortes importations sont dues imputables aux sables (100 725 tonnes – 32.9%) suivis par les apports d'engrais (80 290 tonnes- 26.2%) et de bois (77 765 tonnes- 25.4%).

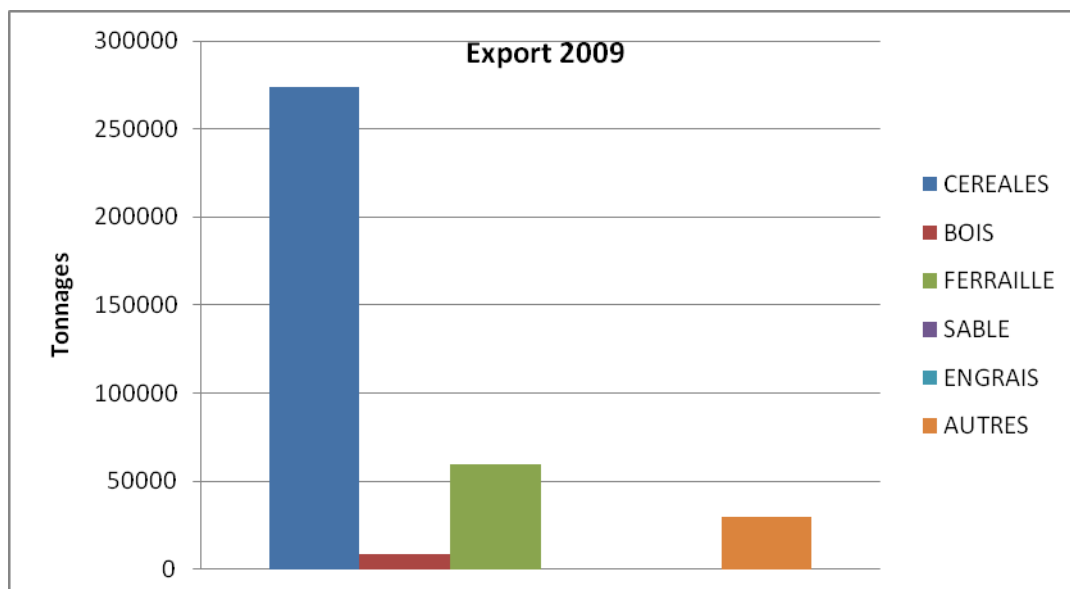


Figure 40 : Répartition des exportations en fonction du fret pour l'année 2009 au port Rochefort – Tonnay-Charente

Les exportations de céréales dominent le trafic avec 273 928 tonnes soit 73%, suivies des exportations de ferraille (59 839 tonnes – 16%) et de marchandises diverses comme le caoutchouc, la tourbe, le matériel agricole (29 885 tonnes – 8%).

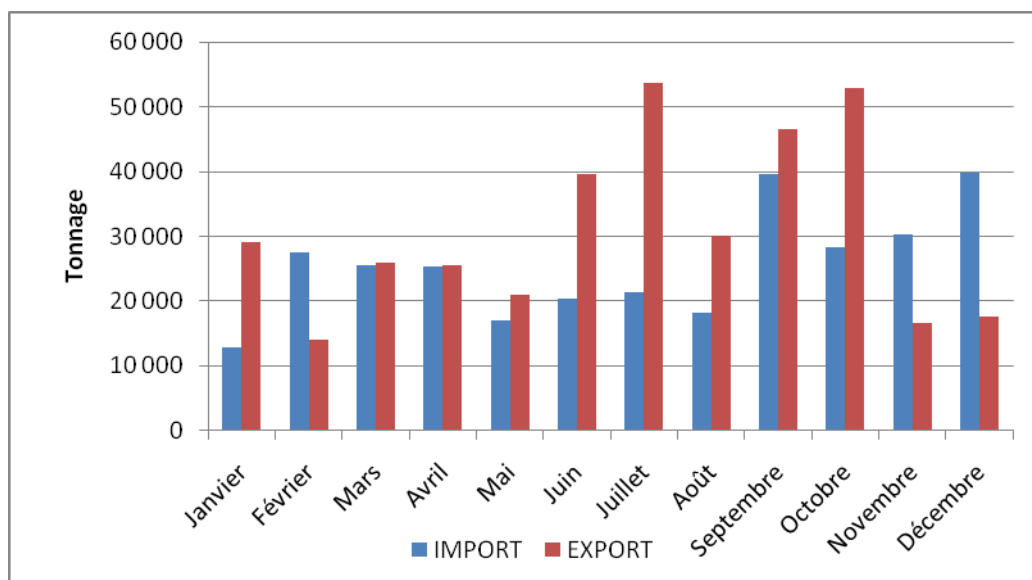


Figure 41 : Répartition des importations et des exportations au cours de l'année 2009 du ports de Rochefort-Tonnay-Charente

7.1.4.3 - Répartition temporelle du trafic en fonction du fret

Trois types de produits caractérisent les importations au ports de Rochefort – Tonnay-Charente (**Figure 42**), il s'agit :

- des sables avec deux périodes de février à juillet (12750 à 7650 tonnes) puis de septembre à novembre (12750 à 5100 tonnes) ;
- du bois -grumes et sciés-avec plus de 4500 tonnes sauf entre août et septembre ;
- des engrais dont l'importation est plus saisonnière principalement sur la deuxième moitié de l'année entre août et décembre (4494 à 24547 tonnes).

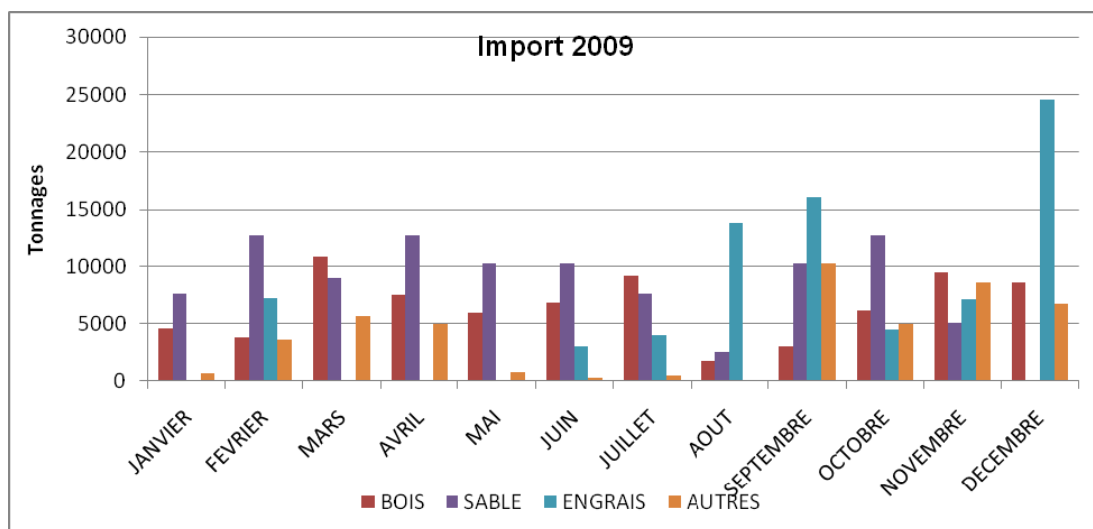


Figure 42 : Fluctuations saisonnières des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port de Rochefort – Tonnay-Charente

Les variations des trafics d'exportation sont très liés à l'hinterland agricole (**Figure 43**). Les exportations de céréales sont prédominantes jusqu'en novembre. Ainsi de janvier à juin ce sont les exportations sont presque exclusivement dues au maïs (9222 à 22 039 tonnes), en juillet viennent les autres céréales comme le blé, le froment, l'orge et le colza. En septembre dominant les exportations de blé, maïs et tournesol auxquels s'ajoutent toujours les exportations de ferraille (ferraille et déchets).

En juillet et octobre les céréales dominent avec plus de 80% du trafic (blé, froment, avoine, orge, maïs, tournesol, autres céréales) ce qui représentent plus de 42 000 tonnes de céréales transportées..

Ces variations mensuelles peuvent évoluer d'une année à l'autre en fonction des périodes de récoltes.

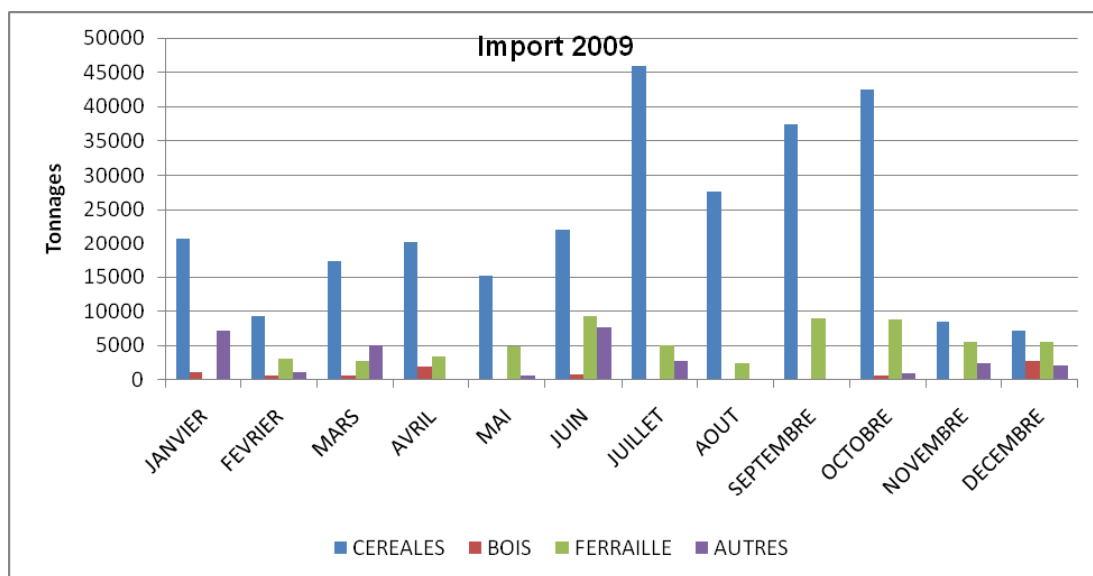


Figure 43 : Fluctuations saisonnières des exportations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port de Rochefort – Tonnay-Charente

7.1.5 - Synthèse du trafic du fret maritime

Le trafic du fret maritime, en 2009, pour les 4 ports de la zone d'étude est au total de 17 753 955 tonnes.

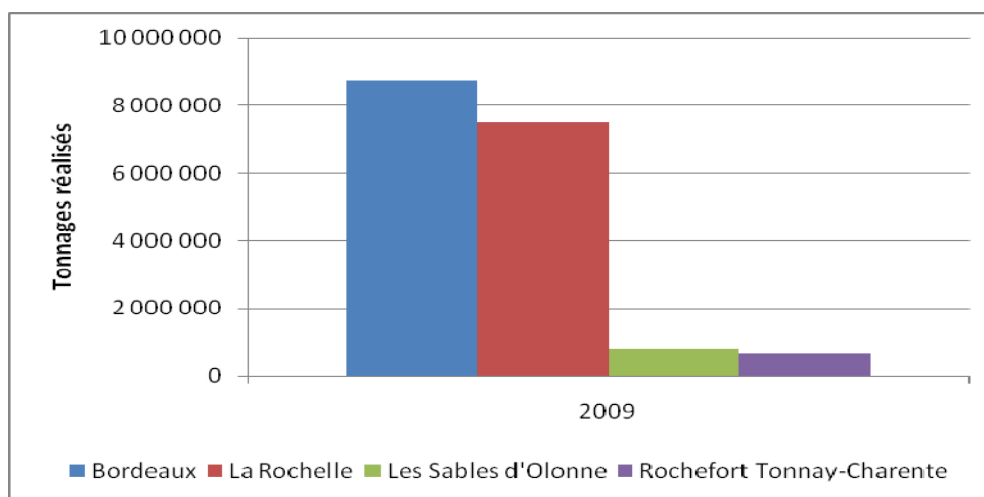


Figure 44 : Comparaison des tonnages réalisés au cours de l'année 2009 pour chacun des ports de la zone d'étude

Les échanges du Grand Port Maritime de Bordeaux reposent sur l'importation de produits pétroliers et l'exportation de céréales tout comme le Grand Port Maritime de La Rochelle.

Les échanges du port des Sables d'Olonne reposent sur l'importation de sables et l'exportation de céréales comme pour les ports de Rochefort - Tonnay-Charente qui ajoutent également à leurs importations des engrais, du sable et du bois scié et à l'exportation de la ferraille.

7.2 - Emplois directs et indirects

7.2.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux

Etablissement public de l'Etat, le Port de Bordeaux emploie trois catégories distinctes de personnel :

- une majorité de salariés de droit privé, régis par la Convention Collective communes aux ports autonomes et aux Chambres de Commerce et d'Industrie maritimes,
- des inscrits maritimes (marins et officiers), relevant du statut applicable aux marins de commerce
- des fonctionnaires, peu nombreux, détachés pour une durée limitée, de leur administration d'origine.

L'effectif moyen du Grand Port Maritime de Bordeaux se situait à 427 personnes en 2007, il est en baisse par rapport à 2004 où il était de 444 personnes (*données 2007 – Plan stratégique du port de Bordeaux 2009*).

Le Grand Port Maritime de Bordeaux génère près de 17 500 emplois avec :

- 3000 emplois directs,
- 1500 emplois dans les activités directes élargies
- 7550 emplois indirects
- 5000 emplois induits

Les emplois générés par le Grand Port Maritime de Bordeaux intéressent principalement le secteur privé tels que :

- Armateurs
- Assureurs maritimes et Agent d'assurances maritimes
- Avitailleurs de navires
- Commissionnaires de transport
- Consignataires de navires et agents maritimes
- Sociétés de contrôle
- Courtiers d'assurances maritimes
- Manutention portuaire
- Entreprises de réparation navale
- Entreprises de stockage
- Experts maritimes
- Industriels portuaires
- Lamanage
- Pilotage
- Remorquage
- Transporteurs terrestres

L'hinterland proche du Grand Port Maritime de Bordeaux est limité aux départements limitrophes (Gironde, Lot et Garonne, Nord des Landes, Sud de la Charente-Maritime et de la Charente).

Grâce aux réseaux routiers en constante amélioration, il peut s'étendre vers le Nord-est (Massif Central et Limousin). Ainsi le Grand Port Maritime de Bordeaux peut approvisionner 13 départements en hydrocarbures raffinés.

Le chiffre d'affaires du Grand Port Maritime de Bordeaux pour l'année 2009 est de 46.5 M€ en hausse de 5.52% par rapport à l'année précédente, il a dégagé un excédent brut d'exploitation de 6.12 M €.

7.2.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle

Le Grand Port Maritime de La Rochelle constitue un poids économique important sur le plan local qui se traduit pour le site rochelais notamment au regard des emplois générés. L'effectif des emplois du Grand Port Maritime de La Rochelle est de 135 collaborateurs.

On compte 14 000 emplois générés par le Grand Port Maritime de La Rochelle sur l'ensemble du territoire (Rapport Sogreah, 2002). On compte 6 000 emplois par des activités directes ou induites répartis en :

- activités directes du port liées aux navires : 626 emplois,
- activités directes élargies : 1225 emplois,
- activités indirectes élargies aux transporteurs, administrations etc. ;: 3996 emplois,
- activités induites directes et indirectes : 849 emplois.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle a engagé une étude auprès de l'INSEE pour réactualiser ces données, étude qui devrait voir le jour en 2011.

Dans le rapport d'activités du Grand Port Maritime de La Rochelle il est annoncé un chiffre d'affaires de 18.7 M € dont 10.7 M € de droit de port générés par 7.5 Mt de trafics 2009.

7.2.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne

Pour le port des Sables d'Olonne, l'effectif global d'emplois directs est de 60 personnes réparties en :

- 47 emplois pour l'activité du port de pêche dont 22 emplois intermittents,
- 11 emplois générés par l'activité du port de commerce (agents du port, agents de terrain porte écluse, personnel d'entretien de la zone portuaire,
- 2 emplois au sein du port plaisance.

Dans l'enceinte portuaire sur le site de la Cabaude, se trouvent de nombreuses entreprises qui totalisent 511 emplois (données 2008, communiquées par la CCI Vendée service maritime) que l'on peut répartir comme suit :

- entreprises de commerce avec 60 emplois,
- entreprises de construction et réparation navale avec 204 emplois,

- plaisance : 204 emplois,
- pêche 43 emplois.

Le Chiffre d'affaires généré par le port de commerce n'a pas été communiqué.

7.2.4 - Port de commerce départemental de Rochefort – Tonnay-Charente

Son activité est liée avant tout à l'agriculture (engrais et céréales). Le port de Rochefort/Tonnay-Charente est également spécialisé dans les imports de bois sciés du Nord et les exports de produits issus du recyclage.

L'effectif du personnel directement concerné par les ports de Rochefort - Tonnay-Charente est de 8 personnes.

Les emplois du port sont de 100-150 salariés en baisse depuis 2003-2004 (200 salariés).

Une dizaine d'entreprises est implantée sur et autour des quais. 250 personnes y travaillent directement et plus de 500 emplois sont induits par la présence du port.

Le port s'autofinance par les recettes que génèrent les droits de port, les prestations de grutage et les locations de hangars et terre pleins, le tout sous le contrôle et avec l'appui des différents services de la CCI. Le Chiffre d'affaires généré par le port de commerce n'a pas été communiqué.

7.2.5 - Synthèse des emplois

L'effectif moyen du Grand Port Maritime de Bordeaux se situait à 427 personnes en 2007 et génère près de 17 500 emplois directs, indirects et induits soit un total de 18 000 emplois.

L'effectif des emplois du Grand Port Maritime de La Rochelle est de 135 collaborateurs. Il génère 14 000 emplois directs, indirects et induits sur l'ensemble du territoire.

Le port départemental de commerce des Sables d'Olonne comprend un effectif global de 11 personnes auquel se rajoutent les 511 emplois des entreprises implantées sur le port et les 49 emplois émanant du port de pêche et du port de plaisance..

L'effectif du personnel directement concerné par les ports de Rochefort - Tonnay-Charente est de 8 personnes. Les emplois du port sont de 100-150 salariés, 250 personnes travaillent directement en relation avec le port (entreprises implantées sur le port) et plus de 500 emplois sont induits par la présence du port.

8 - INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

8.1 - Conflit d'usage

Du fait de la concentration sur le littoral de nombreux usages (tourisme, pêche, nautisme, activité des ports de commerces, ...), des conflits d'usage peuvent apparaître. Les principaux conflits inhérents sur la zone d'étude sont les conflits entre préservation des espaces naturels et développement des activités socio-économiques ainsi que les conflits entre activités socio-économiques qui exploitent les mêmes espaces. Les conflits peuvent apparaître en cas de :

- dégradation de la qualité de la ressource (air, paysage),
- de pollution (eau ou air) et de développement de nuisances (sonores, olfactives, visuelles)
- d'aménagement d'infrastructures portuaires ou de (exemple pour l'implantation d'un terminal méthanier sur le port du Verdon.)
- de concurrence sur l'espace maritime entre les différents acteurs (plaisance, pêche, commerce, installations en mer).

Pour pallier à ces différents conflits, les ports communiquent de plus en plus sur leur activité et sur les moyens qu'ils mettent en œuvre pour réduire leurs impacts sur l'environnement (Grand Port Maritime de La Rochelle réalise des études sur la qualité de l'air sur et aux abords du port. Des bilans environnementaux annuels sont réalisés sur els activités portuaires).

8.2 - Impacts indirects

Le transport maritime est identifié par le Grenelle de l'Environnement comme le transport ayant **le meilleur bilan carbone**. Le risque d'accidents étant beaucoup moins élevé que sur la route, le transport maritime et fluvial est considéré comme sûr, d'où son choix pour le transport de matières dangereuses. De plus, de par sa grande capacité de transport unitaire,

il autorise un gain en terme de coûts. Cependant c'est un mode de transport plus lent que ses concurrents.

En voulant développer le ferroviaire comme autre moyen de transport des marchandises arrivées à quai les gestionnaires des ports s'engagent dans une attitude de développement durable.

Les impacts des ports sont toutefois nombreux compte tenu de leur implantation : artificialisation des milieux, rejets et émissions liés à l'activité et aux industries implantées sur les zones portuaires, impact liée au paysage et à la biodiversité, pollution accidentelle.

L'eau, utilisée comme voie de transport, doit posséder un régime hydraulique tel qu'il n'engendre pas de difficulté supplémentaire à la manœuvrabilité des bateaux. En ce qui concerne le transport maritime, la plupart des ports nécessite un dragage régulier de leur chenal d'accès, opération réalisée par les pouvoirs publics après avoir mené des analyses du volume de sédiment à enlever et de son éventuel niveau de contamination (toxique, métaux).

Potentiellement, les **impacts** d'un port sur l'environnement sont multiples (artificialisation des milieux, rejets et émissions liés à l'activité portuaire et aux industries, impacts paysagers et sur la biodiversité). Les ports consentent d'**importants investissements** pour y remédier.

8.2.1 - Impacts environnementaux dus aux navires

8.2.1.1 - Impacts communs à tous les navires :

- Zone de mouillage : ancrage des navires sur les zones d'attente ou les zones de mouillage portuaire.
- Artificialisation lumineuse : par mesure de sécurité, à quai comme au mouillage les navires restent éclairés entraînant des diffusions lumineuses artificielles susceptibles de gêner les oiseaux
- Nuisance sonore : les moteurs et les hélices des navires produisent des nuisances sonores à la surface ou dans la colonne d'eau. Les manœuvres dans les ports sont également susceptibles d'entraîner des nuisances bien au delà de l'enceinte portuaire – perturbation pour les espèces vivant dans la colonne d'eau

- Pollution atmosphérique : le trafic maritime est l'un des moyens de transport le moins polluant mais il participe quand même à la pollution atmosphérique. Par l'émission de gaz néfastes pour l'environnement.

8.2.1.2 - Impacts spécifiques liés à certains types de transports

Les impacts environnementaux des navires de commerce peuvent être plus ou moins importants selon leur type.

Quelques exemples de navires transporteurs :

- **Vraquiers** : au cours des manœuvres de chargement et de déchargement de la marchandise (céréales, charbon, etc.), certaines particules (sous forme de poussière) peuvent tomber dans l'eau et perturber les habitats et les espèces.
- **Produits chimiques** : l'activité des transporteurs de produits chimiques est très réglementée et contrôlée. Les risques d'accidents dans les ports de commerce sont faibles. Cependant, lors des opérations, certaines fuites peuvent être constatées et nuire à l'environnement du port. Par ailleurs, en cas d'accident, les risques pour l'environnement sont très élevés de part les quantités de plus en plus importantes de produits chimiques transportés dans chaque navire.
- **Rouliers** : le chargement/déchargement de ces navires est assez bruyant.

8.2.1.3 - Impacts liés aux risques de pollution accidentelle

A la suite des naufrages de l'Erika (1999) et du Prestige (2003), l'Union européenne a dressé une liste noire des navires définitivement bannis des ports européens. Elle a programmé l'interdiction des navires à simple coque, demandé un renforcement de la surveillance du trafic maritime dans les eaux européennes et introduits des sanctions pénales.

Pour faire face à l'augmentation future du trafic maritime et dans le but de prévenir tout accident, les ports se dotent des moyens et d'une organisation intégrée de contrôle de la sécurité et de la sûreté maritime et portuaire. Ces dispositifs s'appuient notamment sur un système de surveillance par caméra vidéo associée au système AIS (Automatic Identification System).

Ces dispositifs conféreront à la surveillance du secteur maritime une efficacité optimale et viendront renforcer les mesures de sécurisation maritime déjà existantes (remorqueurs, lamaneurs, systèmes anti-pollution).

8.2.1.4 - Impacts des déchets et des eaux de ballast

Déchets

Les navires véhiculent et produisent un grand nombre de déchets, aussi bien organiques que chimiques. Face à l'absence d'installations de réception dans certains ports et le manque de surveillance, certains navires pouvaient être tentés d'évacuer leurs déchets en pleine mer. C'est pourquoi une réglementation (§4.1.8) a été mise en place afin de permettre aux transporteurs d'évacuer leurs déchets à chaque escale et de contrôler ces dépôts.

Les eaux de ballast

Les navires, en visitant des zones géographiquement et biologiquement très variées, véhiculent dans leurs eaux de ballast des organismes exotiques, des espèces marines, pouvant être considérés comme nuisibles dans un nouveau milieu.

L'équilibre d'un écosystème est extrêmement fragile, l'introduction d'un organisme étranger peut fortement le perturber. Si l'organisme s'adapte à son nouveau milieu, survit, se reproduit, il peut fortement modifier les relations au sein de la chaîne trophique et provoquer la disparition de certaines espèces.

Par ailleurs, il existe des dangers en terme de santé publique si celui-ci est toxique. Certains phytoplanctons, comme les dinophysis (famille des dinoflagellés), se concentrent dans les coquillages, les rendent impropres à la consommation et sont à l'origine de troubles gastriques, de paralysies et d'amnésies. L'introduction d'une espèce indigène peut avoir des répercussions économiques comme une affectation de la production conchylicole locale ou l'activité touristique.

8.2.2 - Impacts liés à la manutention

Les terminaux portuaires ayant différentes activités, les impacts potentiels dus à l'exploitation seront différents en fonction du type de marchandise traitée. Néanmoins avant de traiter de l'incidence de chaque type de marchandise sur l'environnement, un certain type d'impacts se retrouve dans toute activité de manutention, avec notamment :

- La nuisance sonore générée par les grues portuaires et les engins de chantier. Une optimisation de leur utilisation est recommandée (voir impact sonore du trafic). Le seuil réglementaire en période diurne est de 70 dB(A) et de 60 dB(A) en période nocturne.

- La dégradation des terre- pleins qui peuvent prendre l'eau et se détériorer par la mobilité des engins roulants. Une des solutions serait idéalement de construire un terre plein imperméable, apte à soutenir des charges lourdes.
- La dégradation de la qualité de l'eau : le risque est le déversement de marchandises (ou de containers) lors des opérations de chargement/déchargement et de déplacement sur le site du terminal. L'ensemble des matériaux déposés au sol (huile, graisse, marchandise, etc.) est concerné et pourrait parvenir dans les eaux portuaires. Un système de récupération d'eau est souhaitable, en plus d'une pente légèrement inclinée de telle manière que les eaux ruissellent vers le centre du quai. Le niveau de risque est lié à la dangerosité des matériaux et à leur solubilité qui facilite leur entraînement et leur dispersion dans le milieu.
- La poussière engendrée par les opérations de vrac solides, et les possibles fuites générées par le vrac liquide. La poussière peut engendrer un risque non seulement pour la santé à forte concentration mais également une pollution visuelle. Le but est donc de limiter l'envol de poussière en arrosant régulièrement par exemple les marchandises (cas du charbon notamment) ou/et en déchargeant à faible hauteur du sol de manière à limiter les envols de poussière. Ce système ne peut s'appliquer que si un système efficace de récupération des eaux existe. La construction de muret pour protéger peut également être envisagée.
- Concernant l'impact visuel de cette activité, il est recommandé d'éviter des objets réfléchissants qui pourraient attirer les oiseaux. Un rideau d'arbres peut être envisagée pour cacher l'activité.
- La dégradation de la qualité de l'air dus aux émissions de gaz polluants (CO₂, CH₄, N₂O, etc.) des engins roulants. L'utilisation de ces engins doit être optimisé tout comme l'exploitation d'engins moins gourmands en énergie, encouragée. Par ailleurs, ces engins doivent être lavés en sortie de terminal dans le cas où ils traitent des matériaux pulvérulents tel que le charbon.
- Dans le cas du vrac solide, les particules pulvérulentes comme le charbon vont générer de la poussière pouvant affecter, notamment les oiseaux sensibles aux HAPs et autres dérivés d'hydrocarbures. Ces particules si elles sont déversées dans l'eau risquent également de contaminer la faune marine locale (en fonction des courants) et les sédiments. De même le déversement de céréales ou de toutes autres types de matériaux solides va modifier la transparence du milieu, augmenter la turbidité, générer à terme des fermentations (avec production de gaz nocifs, tel l'H₂S) et modifier les conditions de vie des écosystèmes. Une modification de la

composition sédimentaire au niveau local et une mortalité des espèces benthiques enfouies sous les matériaux est possible.

- Si le vrac est liquide, la contamination de l'air sera limitée aux produits volatils, alors que tout déversement dans la mer pourra engendrer un impact qui dépendra des propriétés intrinsèques de liquide (toxicologie, etc.).

8.2.3 - Impacts liés aux aménagements portuaires

L'impact des ouvrages sur l'environnement dépend de l'interface port / extérieur. Par exemple, les eaux intérieures d'un port ouvert en Atlantique soumis à de fortes conditions de houle et marée auront tendance à être plus souvent renouvelées.

Les ouvrages peuvent avoir un impact sur l'hydro-morphologie (courant, vagues et transit sédimentaire) au niveau local, sur la qualité de l'eau, des sédiments et la composition de l'air.

8.2.3.1 - Ouvrages existants

En fonction de la localisation du port et des conditions extérieures, une digue portuaire peut entraver les conditions hydro morphologiques initiales (avant la construction du port) et modifier les phénomènes d'érosion et d'accrétion autour du port. Les ouvrages intérieurs sont en principe abrités des courants et de la houle, et l'impact hydro morphologique de ces ouvrages est donc négligeable.

Les ouvrages existants peuvent se détériorer avec le temps, entraînant des fuites localisées de contaminants (dans le cas des quais à palplanches métalliques). Dans ce cas, une dégradation de la qualité de l'eau autour de ces zones est envisageable. Un glissement de rochers de digues est également envisageable, et une fuite de béton pourrait dégrader la qualité de l'eau. A terme une dégradation de la qualité des sédiments est possible.

Les ouvrages existants présentent un impact négligeable sur la qualité de l'air et sur le bruit.

8.2.3.2 - Ouvrages en construction

Dans la phase de construction, on peut séparer différentes étapes: la préparation préalable du fonds marin pour mettre en place l'ouvrage et la mise en place de l'ouvrage en lui-même. La modification ou la construction de nouveaux ouvrages extérieurs peut modifier la dynamique des courants et le transit sédimentaire dans des zones à forte dérive littorale.

La construction d'ouvrages peut nécessiter de draguer et préparer le fond sous marin pour accueillir les fondations. Les impacts liés au dragage sont indiqués dans un autre chapitre. Les impacts seront une augmentation de la turbidité, une diminution de la transparence, entraînant une dégradation de la qualité de l'eau et des sédiments à terme, le sol étant recouvert par une nouvelle couche de sédiments possiblement contaminés.

En fonction des conditions de vent initiales, il est possible que les opérations de clapage de matériaux et de dragage entraînent localement une dégradation de la qualité de l'air. Le bruit dû aux battages des pieux peut impliquer des nuisances sonores.

8.2.3.3 - Dragages et immersions

Ce chapitre est traité dans la thématique « dragages » et ne sera pas repris.

9 - EVOLUTIONS

9.1 - Historique

9.1.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux

Le port autonome de Bordeaux a été institué par un décret du 13 novembre 1924. Suite à la réforme de 1965, il a été régi par le décret n° 65-939 du 8 novembre 1965.

Une nouvelle réforme entraîne sa transformation en Grand Port Maritime par le décret n° 2008-1034 du 9 octobre 2008.

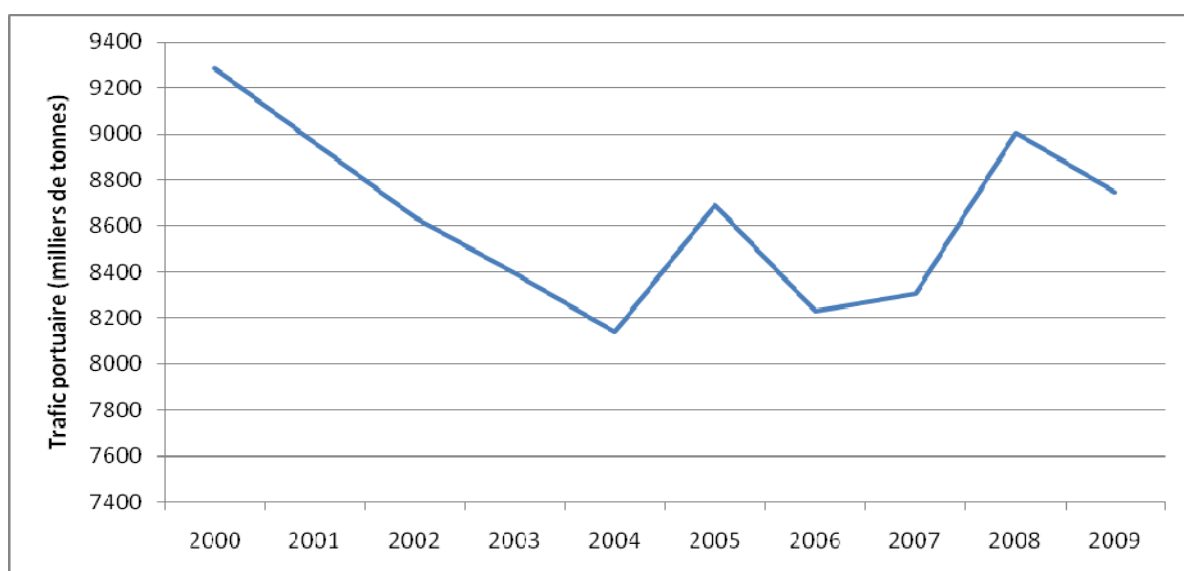


Figure 45 : Evolution du trafic maritime au Grand Port Maritime de Bordeaux entre 2000 et 2009

Le trafic portuaire est passé de 9 286 087 tonnes en 2000 à 8 745 513 tonnes en 2009. La tempête de la fin 1999 avait généré un pic de trafic exceptionnel sur les exportations de bois. Les années suivantes se traduisent par une diminution du trafic jusqu'en 2004 ((8 139 872 tonnes). L'année 2008 est marquée une relance due notamment à la reprise partielle des exportations de pétrole brut.

Depuis 1999, le chiffre d'affaires a enregistré une hausse de 6.6 M€ passant de 39.9 M€ en 1991 à 46.5 M€ en 2009. Il est en hausse de 5.52% par rapport à l'année 2008, il a dégagé un excédent brut d'exploitation de 6.12 M €.

Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
CF (M€)	39.9	41.0	40.0	40.4	40.5	40.7	42.2	42.3	43.3	44.0	46.5

Tableau 15 : Evolution du chiffre d'affaires du Grand Port Maritime de Bordeaux au cours des 10 dernières années (données communiquées par le GPM Bdx).

9.1.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle

En 1876, l'ingénieur hydrographe Bouquet de la Grye détermine l'emplacement du port de La Pallice et les travaux commencent en 1881 avec les mises en place de forme de radoub (1883). Le port étant excentré une ligne de chemin de fer est relié en 1889. En 1891 l'établissement maritime de La Rochelle-La Pallice est ouvert à la navigation par arrêté préfectoral.

Les aménagements sur le Grand Port Maritime de La Rochelle entre 1980 et 2009 (1981 Création de Chef de Baie, 1989 Aménagement du quai Lombard, 1999 : Aménagement du port de service, 2004 Extension de Chef de Baie, 2008 Aménagement de l'anse Saint-Marc I, 2010 Aménagement de la Repentie) ont contribué à l'augmentation du trafic en permettant à de plus nombreuses unités de venir

L'évolution du trafic entre 1980 et 2009 peut se transcrire au travers un graphe ci-joint

	LA ROCHELLE - LA PALLICE		
	Entrées	Sorties	Total
1994	3 623	1 603	5 226
1995	4 220	1 914	6 134
1996	3 974	1 552	5 526
1997	4 061	2 452	6 513
1998	4 189	2 639	6 828
1999	4 488	3 258	7 746
2000	4 823	2 808	7 631
2001	4 735	2 184	6 919
2002	4 651	2 664	7 315
2003	4 648	3 226	7 874
2004	4 830	2 180	7 010
2005	4 624	2 292	6 916
2006	4 780	2 554	7 334
2007	5 132	2 449	7 581
2008	4 770	3 134	7 904
2009	4 392	3 119	7 511

Tableau 16 : Evolution du trafic entre 1994 et 2009 au Grand Port Maritime de La Rochelle

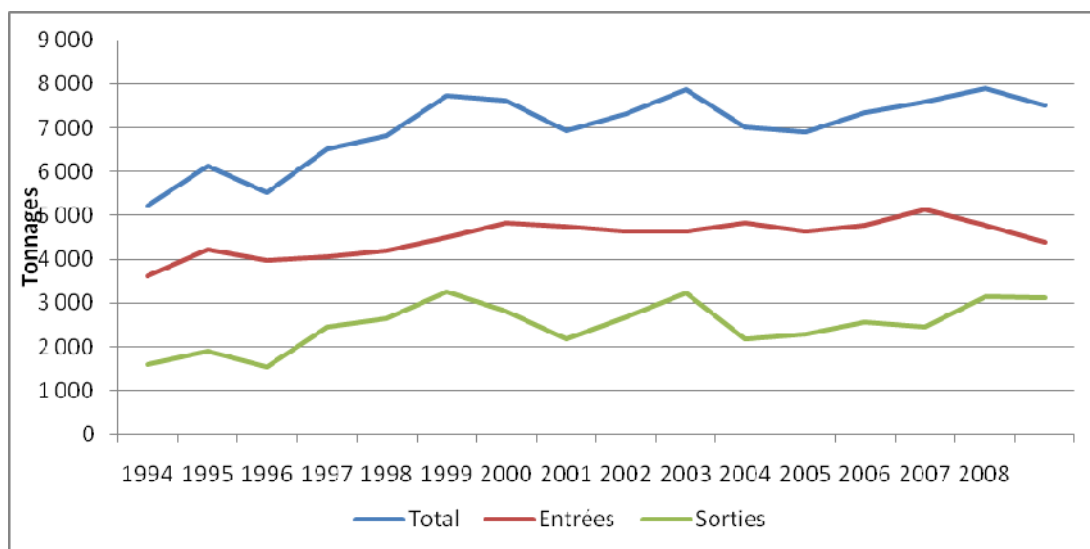


Figure 46 : Evolution du trafic du Grand Port Maritime de La Rochelle entre 1994 et 2009 (données ORT- Poitou-Charentes - Statistiques de transport)

Le trafic suit une progression régulière depuis 1994 (5 226 milliers tonnes) jusqu'en 2008 (7 904 milliers tonnes), l'année 2008 ayant été l'année la plus favorable.

9.1.3 - Port de commerce départemental de Rochefort-Tonnay Charente

L'évolution du trafic du port de Rochefort - Tonnay-Charente depuis 1994 montre des fluctuations historiques. Si Rochefort a été jusqu'en 2000 le seul port de commerce, il se voit soutenu depuis cette date par le développement de Tonnay-Charente.

	Rochefort			Tonnay-Charente			Total
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	
1994	599	176	776	351	295	646	1422
1995	626	137	763	67	324	390	1153
1996	649	121	770	17	221	237	1007
1997	690	118	808	15	245	260	1068
1998	700	107	807	10	312	322	1129
1999	602	152	754	15	283	298	1052
2000	617	278	895	15	270	285	1180
2001	489	369	858	7	279	286	1144
2002	343	189	532	13	355	368	900
2003	406	208	614	80	316	396	1010
2004	384	218	602	94	250	344	946
2005	349	205	554	130	329	459	1013
2006	296	183	479	153	225	378	857
2007	416	115	531	155	160	315	846
2008	359	117	476	154	213	367	843
2009	197	101	298	109	271	380	678

Tableau 17 : Evolution du trafic entre 1994 et 2009 au port de commerce de Rochefort-Tonnay-Charente.

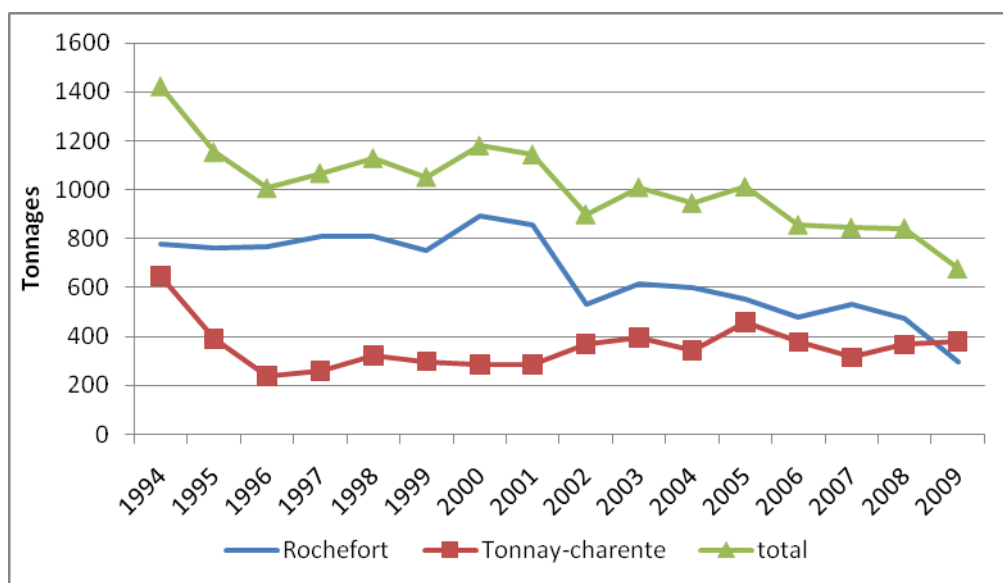


Figure 47 : Evolution du trafic entre 1994 et 2009 pour les ports de Rochefort - Tonny-Charente (données ORT – Poitou-Charentes - Statistiques de transport)

On note une diminution des trafics entre 1994 (1422 milliers tonnes) et 2009 (678 milliers tonnes).

9.1.4 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne

Le Port de commerce est installé sur l'île de la Cabaude depuis le XIXe siècle favorise depuis cette époque le commerce et les échanges de bois, pétrole, charbon, céréales et engrais.

L'évolution du trafic entre 2003 et 2009 est en hausse depuis 2003 avec toutefois un léger recul en 2009 comme il a pu être constaté dans tous les autres ports. L'année 2008 a été marquée par une forte augmentation des trafics import comme export.

Tonnage	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Import	506 452	542 235	556 597	621 160	663 995	645 116	528 346
Export	240 009	237 242	275 799	212 347	175 180	254 292	289 786
TOTAL	746 461	779 477	832 396	833 507	839 175	899 408	818 132

Tableau 18 : Trafic importations-exportations du port des Sables d'Olonne entre 2003 et 2009

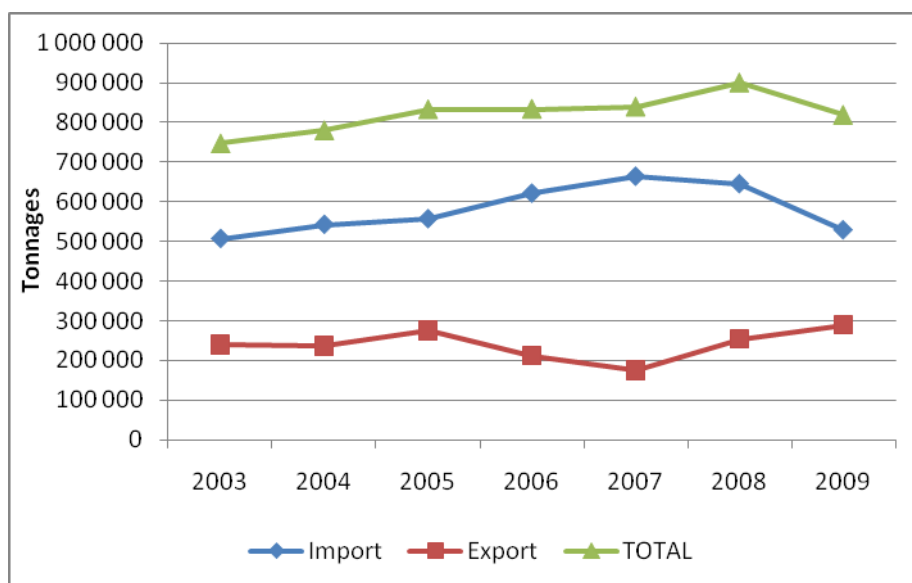


Figure 48 : Evolution du trafic maritime au port des Sables d'Olonne entre 2003 et 2009

9.2 - Perspectives d'évolution

Les ports français doivent adapter en permanence leurs équipements et leurs offres de service pour répondre aux besoins de leurs clients armateurs ou chargeurs et à l'évolution du transport maritime et du commerce mondial.

On peut citer notamment : la très forte croissance des trafics de conteneurs liée à la mondialisation de l'économie et portée notamment par la croissance très importante des échanges entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe

- le développement du « short sea shipping » comme alternative à la route dans les transports intracommunautaires ou à destination des pays limitrophes de l'Union européenne
- la croissance des importations de GNL par voie maritime pour sécuriser les approvisionnements de gaz et le développement des biocarburants.

Les enjeux des ports sont multiples et concilier protection du littoral et développement économique n'est pas toujours aisé.

Les grands ports maritimes axent leur développement en accord avec les engagements du Grenelle de l'environnement en adaptant les pré et post acheminements non routiers. Le **report modal** est l'une des priorités du développement portuaire français (grenelle de l'environnement). Il est mis en œuvre à La Rochelle par le rachat des voies ferroviaires portuaires, et est envisagé à Bordeaux pour son terminal du Verdon.

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports en Aquitaine propose aussi de favoriser le report des échanges vers des modes alternatifs à la route.

9.2.1 - Grand Port Maritime de Bordeaux

(*extrait de la présentation du port : site du port de Bordeaux <http://www.bordeaux-port.fr/>- Et du document Grand Port Maritime de Bordeaux - Projet stratégique 2009 – Transports en Aquitaine – le Grand Port Maritime de Bordeaux et son trafic*)

9.2.1.1 - Politique économique

Les axes de développement du Grand Port Maritime de Bordeaux visent des principes fondamentaux. Ils concernent le maintien prioritaire des accès nautiques et l'amélioration continue du traitement des marchandises tels que :

- Le développement du trafic maritime, outil de report modal par excellence
- Le développement de la desserte ferrée des terminaux en substitution de la route
- Le développement du trafic fluvial
- La concertation d'aménagement industriels des principales zones de développement comme Bassens et le Verdon.

Compte des caractéristiques géographiques du Port de Bordeaux, celui-ci dispose toutefois d'opportunités de développement réelles :

- la réalisation d'infrastructures terrestres modernes (amélioration de la desserte ferroviaire du Verdon, accès aux différents sites portuaires et équipements autoroutiers -autoroute des estuaires- et liaison vers l'Est -A89-) améliorera la compétitivité des pré et post-acheminements ;
- le site du Verdon bénéficie de véritables atouts, réunissant de vastes réserves foncières et un terminal en eau profonde ;
- le site de Bassens, par ses développements récents, démontre sa capacité à accueillir des installations logistiques modernes, dans des domaines très variés : pôle bois, importation d'engrais, tourteaux pour alimentation animale, plate-forme de distribution automobile. Les perspectives de développement du trafic, au regard des investissements privés qui sont et vont être réalisés, sont réelles (ciment, clinker, granulats, plaquettes de bois, ...) ;
- la zone industrialo-portuaire de la presqu'île d'Ambès offre de son côté des capacités d'accueil d'installations classées. Les réserves foncières disponibles ont permis d'inscrire dans le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise les zones industrialo-portuaires de Bassens et d'Ambès comme pôles de développement économique ; La sensibilité de cette zone au PPRI doit toutefois être précisément analysée,

Le Port de Bordeaux, enfin, devrait tirer profit des incitations politiques nationales et communautaires pour le développement du cabotage maritime, il pourra aussi jouer un rôle actif dans le développement de chaînes logistiques nouvelles, à l'image du transport actuel des éléments d'Airbus A380, ou en perspective d'importations maritimes de matériaux de construction.

Ainsi, avec le concours de la place portuaire et en partenariat avec les collectivités locales, afin de renforcer sa position concurrentielle en qualité de service et en coûts, et de satisfaire au mieux les chargeurs et conforter les armateurs dans leur choix de Bordeaux, le Port de Bordeaux doit chercher, pour l'avenir, à garantir :

- - le meilleur accès aux navires : correction des déformations de la passe de l'Ouest, maintien et amélioration de la navigabilité dans le chenal (Natura 2000), efficience des services aux navires (pilotage, remorquage) ;
- la performance des installations portuaires de Bassens et d'Ambès en garantissant un niveau de service optimal (modernisation électrique, réfection de l'éclairage,

poursuite de la mise en sûreté) et en confortant le site d'Ambès en tant que pôle pétrochimique majeur du Sud-Ouest ;

- la préservation du potentiel du Verdon ;
- l'efficacité de la structure, donc la réduction des coûts ;
- le respect des principes du développement durable, par la poursuite d'une politique environnementale exigeante

9.2.1.2 - Politique foncière

L'objectif premier de la politique foncière du Grand Port Maritime de Bordeaux vise à préserver la possibilité d'accueil des activités susceptibles de développer le trafic maritime et fluvial tout en respectant les règles et les enjeux de son domaine de gestion. La politique foncière du Port de Bordeaux préserve son patrimoine productif tout en le mariant harmonieusement à la gestion des espaces naturels. Ainsi, le Grand Port Maritime de Bordeaux a identifié trois types de secteurs au sein de son domaine. Tels que

- Les secteurs sans avenir portuaire destinés à la vente sur lesquels le Grand Port Maritime de Bordeaux prévoit :
 - o un transfert à la ville de Bordeaux de 33 ha sur la rive droite en vue d'un aménagement d'un parc urbain,
 - o le transfert au Conservatoire de l'espace littoral de plus de 1500 ha de rives naturelles charentaises,
 - o la vente de parcelles isolées en Nord Médoc et Blanquefort, la remise au département de la Charente-Maritime des petits ports de la rive droite,
 - o la remise à l'Office National des Forêts de 72 ha sur la côte atlantique de la pointe du Médoc,
 - o la vente de 20 ha sur la zone A. Daney à Bordeaux pour le développement d'un programme mixte commerce/logement
- Les secteurs à sanctuariser réservés à une activité strictement portuaire

- principales zones de Bassens et du Verdon qui font l'objet de conventions de réservation pour le développement de projets industriels générateurs de trafics maritimes
- sur la presqu'île d'Ambés, le taux de réservation milite pour une politique d'acquisition volontariste dans le prolongement de la zone industrialo-portuaire.
- Les secteurs intermédiaires à valoriser par des activités économiques ou environnementales
 - Mise en valeur du site naturel du Marais du Conseiller sur la commune du Verdon
 - Concession des bassins à flot de Bordeaux en port de plaisance
 - Mutation des anciens hangars des bassins à flot en hôtels industriels pour l'accueil de l'activité tertiaire.

9.2.2 - Grand Port Maritime de La Rochelle

(extrait de l'Étude Environnementale Directrice – Grand Projet pour la DG Environnement – CREOCEAN, 2010 – Rapport d'activité 2009 du Grand Port Maritime de La Rochelle)

Le Grand Port Maritime de La Rochelle a approuvé le projet stratégique le 27 mars 2009 développé selon 5 axes :

- Conduire les projets de développement des trafics en favorisant le report modal
- Renforcer la compétitivité
- Favoriser une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences
- Poursuivre une rationalisation de sa gestion
- Développer une conduite sociétale des activités du port

Le Grand Port Maritime de La Rochelle a mené des négociations de gré à gré avec les entreprises de manutentions portuaire pour l'attribution des terminaux et la cession des

outillages. Sur la base de ces négociations et des avis de la Commission nationale d'évaluation des Outillages (CNE) trois terminaux sur cinq pu être attribués en avril 2010. Les deux autres font l'objet d'un appel à projet.

Les projets de développement portés par le Grand Port Maritime de La Rochelle sont directement issus du positionnement stratégique du port. Six projets d'aménagements sont actuellement soit en cours de réalisation soit en projet. Il s'agit :

- L'aménagement de l'Anse Saint Marc 1 (terre-plein et quai).qui est l'opération « emblématique du port inscrite au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013.
- L'aménagement de la Repentie avec la création d'un terre-plein de 35 hectares gagné sur la mer et remblayé au moyen de déchets inertes du BTP en provenance de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Ce projet, permet d'améliorer sur un plus long terme, les capacités d'accueil des activités de stockage et de transformation du GPM LR.
- L'aménagement du quai nord du bassin à flot vise à établir un terminal moderne et exploitable, adapté aux besoins des filières actuelles. Les conditions de circulation au niveau de la chaussée de ceinture seront ainsi améliorées et sécurisées.
- L'aménagement de l'anse Saint Marc 2 consiste en la construction d'un quai supplémentaire dans le prolongement de celui de l'anse Saint-Marc I
- L'aménagement des accès nautiques qui permettra au GPM LR d'acquérir des caractéristiques nautiques semblables à celles des grands ports français en eaux profondes, tels Dunkerque, Le Havre et Marseille. Cette étape est indispensable pour terminer l'aménagement nautique du GPM LR.
- La réfection du réseau ferroviaire portuaire, projet qui illustre la volonté du GPM LR de relancer ce mode de pré et post acheminement, comme un des axes de son développement. Le projet a pour but d'optimiser et de fluidifier le trafic ferroviaire portuaire.

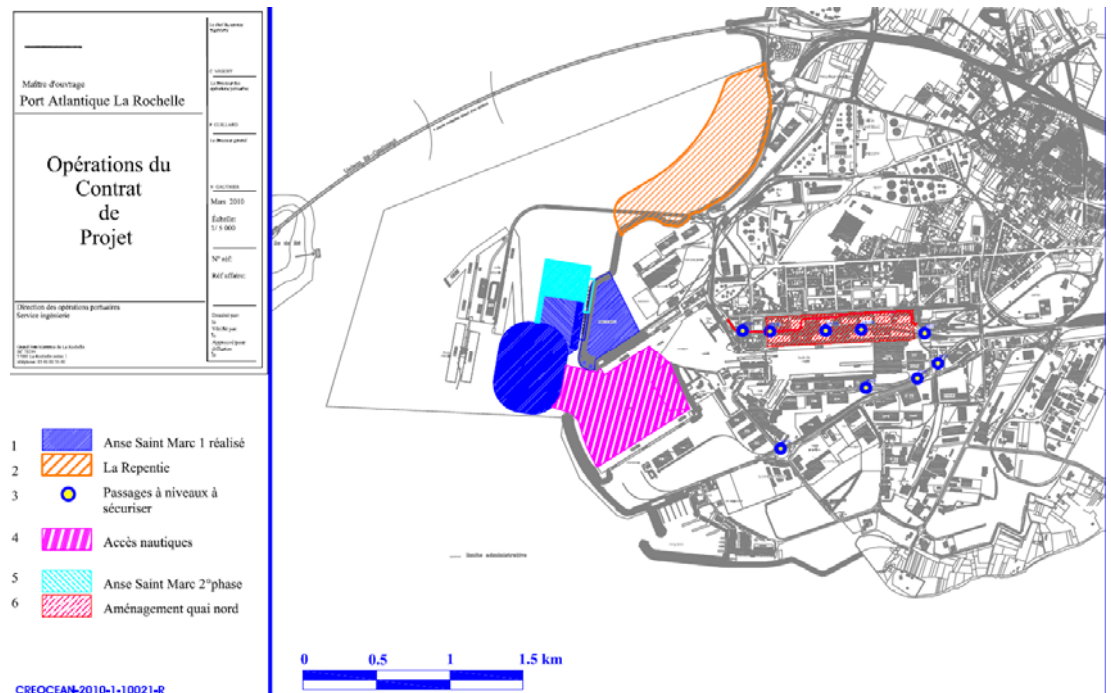


Figure 49 : Opérations du contrat Grand Projet du Grand Port Maritime de La Rochelle

Le Grand Port Maritime de La Rochelle intègre les préoccupations de développement durable dès l'élaboration de sa stratégie, à travers de l'un des cinq axes majeurs de sa politique approuvée par le Conseil de Surveillance le 26 mars 2009. Cet axe consiste à adopter une « **conduite sociétale des activités du port** ».

Pour le port, cela se traduit par la volonté d'assumer la responsabilité des impacts que ses activités et ses décisions induisent sur la société et l'environnement et d'en rendre compte.

Ceci implique un comportement à la fois transparent et éthique qui contribue au développement durable, à la santé et au bien-être de la société, prend en compte les attentes des parties prenantes, respecte les lois en vigueur et est en accord avec les normes internationales. Ce comportement doit s'intégrer dans l'ensemble de l'organisation et être mis en œuvre dans ses relations. Ainsi, les enjeux sociétaux à prendre en compte s'expriment dans les trois dimensions : économique, environnementale et sociale. Chaque orientation est donc traduite dans les faits par des actions concrètes

Le développement du port ne pourra se poursuivre qu'en minimisant ses impacts sur l'eau et sur l'air. L'enjeu est d'importance compte tenu de sa situation géographique au cœur d'un

espace maritime sensible et aux multiples usages, les pertuis Charentais, et de sa proximité avec le quartier d'habitation de La Pallice.

Comme le Grand Port Maritime de Bordeaux au travers des opérations de dragage et/ou d'immersions, les ports engagent des suivis environnementaux de plus en plus réguliers avec des expertises biologiques. Ils participent ainsi à l'amélioration de la connaissance de l'estuaire de la Gironde ou de la baie de La Rochelle. Les résultats permettent de mieux appréhender leurs activités et de participer à leurs réductions.

9.2.3 - Port de commerce départemental des Sables d'Olonne

Les investissements vont vers la réorganisation des pôles d'activités à la Cabaude.

L'activité de commerce restera centrée sur les quais nord, ouest et est. Un réaménagement de la voirie est prévue ainsi que le confortement de quais.

D'ici quatre ans, le port de la Cabaude va faire peau neuve. De nombreux travaux d'assainissement et d'aménagement sont prévus.

Le Conseil général en lien avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Vendée prévoit des travaux d'assainissement et d'aménagement sur ce port des Sables d'Olonne afin de diminuer l'impact écologique des activités portuaires.

Le Conseil général et la CCI prévoient la construction de deux bâtiments dénommés Vendéomer ainsi que la modernisation du réseau d'assainissement des eaux usées et de récupération des eaux pluviales. Dans les quatre années à venir, l'ensemble des voies desservant l'intérieur de la Cabaude aura été changé.

9.2.4 - Port de commerce départemental de Rochefort et Tonnay Charente

Il n'y a pas de développement de nouvelles activités envisagées, l'augmentation de trafic prévue devrait atteindre 100 tonnes en 2012.

Des orientations nouvelles pourront être envisagées comme l'arrêt des collectes de pneus celles-ci étant dirigées vers Montoir ou Bordeaux. Des nouveaux axes peuvent se développer comme celui du recyclage du bois en granulés utilisés dans les chaudières.

Par contre des aménagements importants sont envisagés sur le port de Rochefort au niveau des terre-pleins et des quais en vue d'améliorer la collecte et le traitement des eaux pluviales (étude en cours).

Le réseau de collecte comportera 3 décanteurs-déshuileurs dans lesquelles passeront les eaux de ruissellement avant d'être rejetées dans le bassin.

La mise en place de ces travaux demande une gestion des zones de travaux, les terre-pleins à aménager doivent être libérés. L'exploitation du terre-plein situé au droit du poste 7 dédié à la ferraille risque de poser quelques problèmes car les dépôts de ferraille sur les quais sont très limités.

Liste des figures

Figure 1 : Localisation de l'aire d'étude pour le futur Parc Naturel Marin sur l'Estuaire de la Gironde et les Pertuis Charentais

Figure 2 : Trafic total de marchandises des ports français métropolitains en 2009

Figure 3 : Schéma synthétique représentant les différents acteurs et leurs interactions au sein d'un port.

Figure 4 : Schéma synthétique présentant les multiples acteurs pouvant être présents sur un port de commerce

Figure 5 : Zone de prise en charge au large de l'estuaire – au niveau de la bouée BXA matérialisée par la flèche rouge

Figure 6 : Représentation cartographique du point sur lequel le navire doit accéder

Figure 7 : Présentation géographique des terminaux du Grand port maritime de Bordeaux

Figure 8 : Plan du Grand Port Maritime de La Rochelle (extrait de la présentation de Mr Plisson)

Figure 9 : Plan du port des Sables d'Olonne (fourni par la CCI de Vendée)

Figure 10 : Plan du port de Rochefort (extrait du site en ligne www.rochefort.port.fr).

Figure 11 : Plan du port de Tonnay-Charente (extrait du site www.rochefort.port.fr)

Figure 12 : Variations des flux de navires au cours de l'année 2009 au GPM de Bordeaux.

Figure 13 : Nombre total de navires de commerce transitant par le GPM La Rochelle

Figure 14 : Nombre total de navires transitant dans le port des Sables d'Olonne au cours de l'année 2008 et 2009.

Figure 15 : Nombre de rotations en fonction du type de navires dans le port des Sables d'Olonne au cours de l'année 2009.

Figure 16 : Nombre d'escales réalisés aux ports de Rochefort Tonnay-Charente au cours de l'année 2009.

Figure 17 : Nombre de mouvements de navires dans les ports au cours de l'année 2009. (données MEEDAM et données communiquées par les ports).

Figure 18 : Répartition du trafic maritime du Grand Port Maritime de Bordeaux au cours de l'année 2009.

Figure 19 : Répartition des importations en fonction du fret au GPM Bordeaux au cours de l'année 2009

Figure 20 : Répartition des exportations en fonction du fret au GPM Bordeaux au cours de l'année 2009

Figure 21 : Répartition des importations et exportations pour le GPM de Bordeaux au cours de l'année 2009

Figure 22 : Représentation graphique de la répartition des importations et exportations à chaque terminal portuaire du GPM Bordeaux

Figure 23 : Fluctuations du trafic des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au GPM de Bordeaux

Figure 24 : Fluctuations des exportations en fonction du fret au cours de l'année 2009.

Figure 25 : Répartition du trafic maritime extérieur par zones géographiques du Grand Port Maritime de Bordeaux pour l'année 2009.

Figure 26 : Répartition du trafic maritime au GPM La Rochelle pour l'année 2009.

Figure 27 : Répartition des importations en fonction du fret au GPM La Rochelle au cours de l'année 2009

Figure 28 : Répartition des exportations au GPM La Rochelle au cours de l'année 2009.(exprime en Log)

Figure 29 : Répartition des importations et des exportations au cours de l'année 2009 pour le GPM La Rochelle

Figure 30 : Fluctuations des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au GPM La Rochelle.

Figure 31 : Fluctuations des exportations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au GPM de La Rochelle (données MEEDAM) ;

Figure 32 : Répartition du trafic en fonction de principales marchandises pour l'année 2009.

Figure 33 : Répartition des importations en fonction du fret pour l'année 2009 au port des Sables d'Olonne

Figure 34 : Répartition des exportations en fonction du fret pour l'année 2009 au port des Sables d'Olonne

Figure 35 : Répartition des importations et des exportations au cours de l'année 2009.

Figure 36 : Fluctuations saisonnières des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port des Sables d'Olonne.

Figure 37 : Fluctuations du trafic export en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port des Sables d'Olonne

Figure 38 : Bilan du trafic des ports de Rochefort et Tonnay-Charente pour l'année 2009

Figure 39: Répartition des importations en fonction du fret pour l'année 2009 au port de Rochefort – Tonnay-Charente

Figure 40 : Répartition des exportations en fonction du fret pour l'année 2009 au port Rochefort – Tonnay-Charente

Figure 41 : Répartition des importations et des exportations au cours de l'année 2009 du ports de Rochefort-Tonnay-Charente

Figure 42 : Fluctuations saisonnières des importations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port de Rochefort – Tonnay-Charente

Figure 43 : Fluctuations saisonnières des exportations en fonction du fret au cours de l'année 2009 au port de Rochefort – Tonnay-Charente

Figure 44 : Comparaison des tonnages réalisés au cours de l'année 2009 pour chacun des ports de la zone d'étude

Figure 45 : Evolution du trafic maritime au Grand Port Maritime de Bordeaux entre 2000 et 2009

Figure 46 : Evolution du trafic du Grand Port Maritime de La Rochelle entre 1980 et 2009

Figure 47 : Evolution du trafic entre 1994 et 2009 pour les ports de Rochefort - Tonnay-Charente (données ORT – Poitou-Charentes - Statistiques de transport)

Figure 48 : Evolution du trafic maritime au port des Sables d'Olonne entre 2003 et 2009

Figure 49 : Opérations du contrat Grand Projet du Grand Port Maritime de La Rochelle

Liste des tableaux

Tableau 1 : Evolution du trafic national entre 1999 et 2009

Tableau 2 : Bilan du trafic 2009 pour les principaux ports français

Tableau 3 : Nombre total de mouvements de navires du Grand Port Maritime Bordeaux en 2009

Tableau 4 : Nombre de mouvements de navires au GPM La Rochelle au cours de l'année 2009.

Tableau 5 : Répartition des mouvements de navires en fonction du type de navires au port des Sables d'Olonne entre 2008 et 2009

Tableau 6 : Mouvements de navires opérés au cours de l'année 2009 sur la zone d'étude

Tableau 7 : Répartition du trafic maritime du Grand Port maritime de Bordeaux au cours de l'année 2009.

Tableau 8 : Répartition des importations et exportations au cours de l'année 2009 au GPM Bordeaux

Tableau 9 : Répartition du trafic importation/exportation par terminal

Tableau 10 : Répartition du trafic en fonction des marchandises au GMP La Rochelle

Tableau 11 : Répartition des importations et exportations au cours de l'année 2009 au Grand Port Maritime de La Rochelle

Tableau 12 : Trafic des principales marchandises en 2008-2009 au port des Sables d'Olonne

Tableau 13 : Récapitulatif du trafic des ports de Rochefort et Tonny-Charente entre 2008 et 2009.

Tableau 14 : Bilan des trafics au port de Rochefort et au port de Tonny-Charente pour l'année 2009

Tableau 15 : Evolution du chiffre d'affaires du Grand Port Maritime de Bordeaux au cours des 10 dernières années

Tableau 16 : Evolution du trafic entre 1994 et 2009 au Grand Port Maritime de La Rochelle

Tableau 17 : Evolution du trafic entre 1994 et 2009 au port de commerce de Rochefort-Tonny-Charente

Tableau 18 : Trafic importations-exportations du port des Sables d'Olonne entre 2003 et 2009

Sources des données bibliographie*

Données extraites des documents fournis par les AAMP :

<http://www.vendee-cci.com/ports-vendeens/com-lessables/prestataires.html>

<http://www.larochelle.port.fr/>

<http://www.rochefort.port.fr/index-fr.php>

<http://www.bordeaux-port.fr/fr/accueil/accueil.asp>.

<http://www.lessablesdolonne.fr/mer-nautisme/les-ports/port-de-commerce/>

(<http://www.bordeaux-port.fr/fr/terminaux/terminaux.asp>) animation des différents terminaux

Port de Bordeaux

Projet stratégique ; Grand Port Maritime de Bordeaux (2009)

Bordeaux – Ambles oil and chemical products terminal (2009)

Bassens bulk carriers terminal (2009)

Données recueillies auprès des ports étudiés

Les Sables d'Olonne contact CCI Vendée – plaquettes CCI ports de Vendée – données

La Rochelle contact Grand Port Maritime de La Rochelle – données extraites des études CREOCEAN (Etude environnementale Directrice) – site du Port Atlantique – données transmises par les services portuaires –

Rochefort Tonnay-Charente contact avec responsable du port CCI Rochefort – fournitures de données trafic – autres informations extraites du site du ports de Rochefort-Tonnay-Charente

Bordeaux : contact avec responsable - données extraites du site du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Présentation de Mr Amouroux –du 26 janvier 2010 « Transport maritime, développement portuaire et industries » –

Présentation de Mr Kerverdo du 23 décembre 2009 « Armateurs de France – Le transport maritime »

Présentation du « Le pilotage maritime »

CNPE du Blayais « Politique environnementale. Surveillance de l'environnement »

« Mission d'étude pour la création d'un parc naturel marin sur l'estuaire de la Gironde et els pertuis charentais : 12 Le transport maritime et les industries »

« Union maritime et portuaire de Bordeaux – présentation commission littoral du 24 novembre 2009 »

« Dossier Sureté des ports » - La revue technique CETMF 2009

« Ports de commerce et Natura 200 en mer » Guide pratique 2009.

« Rapport d'activités 2009 du port de Bordeaux »

« Rapport d'activité 2009 du port de la Rochelle »

Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables – résultats 2009 provisoires – MEEDAT

« Ports de commerce et Natura 2000 » document du 5 octobre 2009

« Mission d'étude pour la réalisation du parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et les Pertuis Charentais » n°12 « Le transport maritime et les industries : des moteurs de l'économie littorale ».

ANNEXES



ANNEXE 1



DECRET

Décret du 23 mars 2007 portant délimitation de la circonscription du Port autonome de La Rochelle

NOR: EQU0602143D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 111-3 et R. 111-3 à R. 111-5 ;

Vu le décret n° 2004-1378 du 20 décembre 2004 portant création du Port autonome de La Rochelle ;

Vu les résultats de l'enquête préalable à la détermination de la circonscription ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

La circonscription du Port autonome de La Rochelle, telle qu'elle est indiquée par une ligne jaune sur le plan annexé au présent décret joignant les points dont les coordonnées Lambert II sont données dans le tableau également annexé (1), est délimitée :

I. - Du côté de la mer, du sud vers le nord, par :

- une ligne longeant l'extérieur de la jetée sud de l'avant-port depuis son enracinement (point A) jusqu'à son musoir (point B) ;
- une ligne brisée joignant les points suivants :
- le musoir de la digue sud de l'avant-port (point B) ;
- le mouillage de la bouée de « Roche du Sud » (point Ba) ;
- le mouillage de la bouée de « Chauveau » (point Bb) ;
- un point au nord du viaduc de l'île de Ré (point Bc) ;
- l'extrémité sud-ouest de la ZNIEFF de Pampin (point C).

II. - Du côté de la terre, du nord vers le sud, par :

- la limite sud de la ZNIEFF de Pampin depuis l'extrémité sud-ouest (point C) jusqu'à l'extrémité sud-est (point D) ;
- la piste cyclable depuis l'extrémité sud-est de la ZNIEFF de Pampin (point D) jusqu'à la ferme de Monsidun (point E) ;
- le bord des terrains de l'aéroport de Laleu, depuis la ferme de Monsidun (point E) jusqu'à l'extrémité sud-ouest du funérarium de Mireuil (point F) ;
- la RN 237 (nord de la rocade), depuis l'extrémité sud-ouest du funérarium de Mireuil (point F) jusqu'à la rue de Béthencourt (point G) ;
- la limite ouest des parcelles cadastrées EY12, 13, 30, 48, 32, 34, 35, depuis la rue de Béthencourt (point G) à la rue de la Repentie (point H) ;
- la limite ouest des parcelles cadastrées BH143 et 44, depuis la rue de la Repentie (point H) jusqu'à l'intersection du chemin des Remblais et de la rue Bracq (point I) ;
- le chemin des Remblais, depuis l'intersection du chemin des Remblais et de la rue Bracq

(point I) jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle cadastrée BI881 (point J) ;

- une ligne joignant l'angle nord-est de la parcelle cadastrée BI881 (point J) et l'avenue Denfert-Rochereau à l'angle sud-est de la parcelle cadastrée BH104 (point K) ;
- l'avenue Denfert-Rochereau, depuis l'angle sud-est de la parcelle cadastrée BH104 (point K) jusqu'à son intersection avec l'avenue Bouquet-de-la-Grye (point L) ;
- l'avenue Bouquet-de-la-Grye, depuis son intersection avec l'avenue Denfert-Rochereau (point L), puis l'avenue Montcalm jusqu'à l'intersection de celle-ci avec le boulevard Emile-Delmas (point M) ;
- le boulevard Emile-Delmas, depuis son intersection avec l'avenue Montcalm (point M) jusqu'à la limite ouest de la parcelle cadastrée BL268 (point N) ;
- une ligne joignant la limite ouest de la parcelle cadastrée BL268 (point N) et son angle sud-est (point O) ;
- la limite sud des parcelles riveraines de l'avenue de Saintonge cadastrées BL199, 116, 114, 113, 112, 183, 110, 109, 108, 311, 263, 121, 122, 123, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 247, depuis l'angle sud-est de la parcelle BL268 (point O) jusqu'au carrefour giratoire entre la route de Jeumont et la bretelle des Guiardes, sur la RN 537 (point P) ;
- une ligne joignant la bretelle des Guiardes sur la RN 537 (point P) et la limite nord-ouest du faisceau des voies de triage de la gare de Vaugouin (point Q) en passant à l'ouest des parcelles cadastrées BL232 et 233 ;
- les limites nord et nord-est du faisceau des voies de triage de la gare de Vaugouin depuis sa limite nord-ouest (point Q) jusqu'à l'avenue du Président-Wilson (point R) ;
- l'avenue du Président-Wilson depuis la limite du faisceau des voies de triage de la gare de Vaugouin (point R) jusqu'à son intersection avec la rue de Chef-de-Baie (point S) ;
- la limite nord du parc naturel de Chef-de-Baie depuis l'intersection de l'avenue du Président-Wilson avec la rue de Chef-de-Baie (point S) jusqu'à l'extrémité de la rue Champlain (point T) ;
- la limite nord des parcelles cadastrées HB150, 151, 152, 153 et 154, depuis l'extrémité de la rue de Champlain (point T) jusqu'à l'angle nord-ouest de la parcelle HB154 (point U) ;
- le segment de droite partant de l'angle nord-ouest de la parcelle HB154 (point U) en direction du giratoire du boulevard Wladimir-Morch jusqu'à l'angle sud-ouest de la parcelle HB158 (point V) ;
- une ligne tracée parallèlement au boulevard Wladimir-Morch à une distance de 230 mètres de l'axe de celui-ci, depuis l'angle sud-ouest de la parcelle HB158 (point V) jusqu'à l'intersection avec le prolongement de la limite est de la parcelle HA77, puis segment constitué de ce prolongement et de cette limite jusqu'au boulevard Wladimir-Morch (point W) ;
- le boulevard Wladimir-Morch, depuis l'angle nord-est de la parcelle HA77 (point W) jusqu'à l'enracinement de la digue sud de l'avant-port (point A).

Article 2

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Relevé des points côté mer de la circonscription du Port autonome de La Rochelle

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 72 du 25/03/2007 texte numéro 18

Relevé des points côté terre de la circonscription du Port autonome de La Rochelle

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 72 du 25/03/2007 texte numéro 18

Fait à Paris, le 23 mars 2007.

Dominique de Villepin

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,

Dominique Perben

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,

Thierry Breton

Décret no 2001-669 du 20 juillet 2001 portant modification des limites de la circonscription du Port autonome de Bordeaux

NOR : EQUK0100900D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement et du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 111-3, R. 111-3 à R. 111-5-1, R. 113-3, R. 122-4 et R. 122-9 ;

Vu le [décret no 65-939](#) du 8 novembre 1965 créant, au port de Bordeaux, un port autonome sous le régime de la loi no 65-491 du 29 juin 1965 ;

Vu le décret no 66-424 du 22 juin 1966 portant délimitation de la circonscription du Port autonome de Bordeaux ;

Vu le [décret no 93-1043](#) du 31 août 1993 portant modification des limites de la circonscription du Port autonome de Bordeaux ;

Vu les résultats de l'enquête préalable à la modification de la circonscription du Port autonome de Bordeaux sur le territoire de la commune du Verdon-sur-Mer ;

Vu les délibérations du conseil d'administration du Port autonome de Bordeaux en date des 20 avril 1998 et 21 octobre 1999 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,
Décrète :

Art. 1er. - Est exclue de la circonscription du Port autonome de Bordeaux, sur la commune du Verdon-sur-Mer, la zone figurée par un trait rouge continu aux plans SI nos 1 et 2, annexés au présent décret (1), et définie par le périmètre ci-après :

Du point 1 de coordonnées Lambert :

Les limites :

- sud de la parcelle AC 20 ;
- ouest de la parcelle AH 107 ;
- nord-est des parcelles :
 - section AH nos 109, 15 à 20, lieudit « le Pastin » ;
 - section AI nos 1 à 8, 10, 11, 12, 51, 52, 54, 57, 58, 62, 63, lieudit « Le Grenouilleau » ;
 - 65 à 77, 79 à 83, 85, 86, 119, 87, 88, 90, lieudit « Faille-Marais » ;
 - section AM nos 138, 137, 49, 50, 114, lieudit « La Grande Sarretièrre », confrontant la Gironde, jusqu'au point 2 et successivement les points 3, 4 et 1 de coordonnées Lambert.

Art. 2. - Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la secrétaire d'Etat au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 20 juillet 2001.

Lionel Jospin
Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,
Laurent Fabius

La secrétaire d'Etat au budget,
Florence Parly

(1) Ces plans peuvent être consultés au ministère de l'équipement, des transports et du logement (direction du transport maritime, des ports et du littoral), ainsi qu'à la direction du Port autonome de Bordeaux, 3, place Gabriel, 33075 Bordeaux Cedex.

ANNEXE 2



DECRET

Décret du 23 mars 2007 portant délimitation de la circonscription du Port autonome de La Rochelle

NOR: EQU0602143D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 111-3 et R. 111-3 à R. 111-5 ;

Vu le décret n° 2004-1378 du 20 décembre 2004 portant création du Port autonome de La Rochelle ;

Vu les résultats de l'enquête préalable à la détermination de la circonscription ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

La circonscription du Port autonome de La Rochelle, telle qu'elle est indiquée par une ligne jaune sur le plan annexé au présent décret joignant les points dont les coordonnées Lambert II sont données dans le tableau également annexé (1), est délimitée :

I. - Du côté de la mer, du sud vers le nord, par :

- une ligne longeant l'extérieur de la jetée sud de l'avant-port depuis son enracinement (point A) jusqu'à son musoir (point B) ;
- une ligne brisée joignant les points suivants :
- le musoir de la digue sud de l'avant-port (point B) ;
- le mouillage de la bouée de « Roche du Sud » (point Ba) ;
- le mouillage de la bouée de « Chauveau » (point Bb) ;
- un point au nord du viaduc de l'île de Ré (point Bc) ;
- l'extrémité sud-ouest de la ZNIEFF de Pampin (point C).

II. - Du côté de la terre, du nord vers le sud, par :

- la limite sud de la ZNIEFF de Pampin depuis l'extrémité sud-ouest (point C) jusqu'à l'extrémité sud-est (point D) ;
- la piste cyclable depuis l'extrémité sud-est de la ZNIEFF de Pampin (point D) jusqu'à la ferme de Monsidun (point E) ;
- le bord des terrains de l'aéroport de Laleu, depuis la ferme de Monsidun (point E) jusqu'à l'extrémité sud-ouest du funérarium de Mireuil (point F) ;
- la RN 237 (nord de la rocade), depuis l'extrémité sud-ouest du funérarium de Mireuil (point F) jusqu'à la rue de Béthencourt (point G) ;
- la limite ouest des parcelles cadastrées EY12, 13, 30, 48, 32, 34, 35, depuis la rue de Béthencourt (point G) à la rue de la Repentie (point H) ;
- la limite ouest des parcelles cadastrées BH143 et 44, depuis la rue de la Repentie (point H) jusqu'à l'intersection du chemin des Remblais et de la rue Bracq (point I) ;
- le chemin des Remblais, depuis l'intersection du chemin des Remblais et de la rue Bracq

(point I) jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle cadastrée BI881 (point J) ;

- une ligne joignant l'angle nord-est de la parcelle cadastrée BI881 (point J) et l'avenue Denfert-Rochereau à l'angle sud-est de la parcelle cadastrée BH104 (point K) ;
- l'avenue Denfert-Rochereau, depuis l'angle sud-est de la parcelle cadastrée BH104 (point K) jusqu'à son intersection avec l'avenue Bouquet-de-la-Grye (point L) ;
- l'avenue Bouquet-de-la-Grye, depuis son intersection avec l'avenue Denfert-Rochereau (point L), puis l'avenue Montcalm jusqu'à l'intersection de celle-ci avec le boulevard Emile-Delmas (point M) ;
- le boulevard Emile-Delmas, depuis son intersection avec l'avenue Montcalm (point M) jusqu'à la limite ouest de la parcelle cadastrée BL268 (point N) ;
- une ligne joignant la limite ouest de la parcelle cadastrée BL268 (point N) et son angle sud-est (point O) ;
- la limite sud des parcelles riveraines de l'avenue de Saintonge cadastrées BL199, 116, 114, 113, 112, 183, 110, 109, 108, 311, 263, 121, 122, 123, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 247, depuis l'angle sud-est de la parcelle BL268 (point O) jusqu'au carrefour giratoire entre la route de Jeumont et la bretelle des Guiardes, sur la RN 537 (point P) ;
- une ligne joignant la bretelle des Guiardes sur la RN 537 (point P) et la limite nord-ouest du faisceau des voies de triage de la gare de Vaugouin (point Q) en passant à l'ouest des parcelles cadastrées BL232 et 233 ;
- les limites nord et nord-est du faisceau des voies de triage de la gare de Vaugouin depuis sa limite nord-ouest (point Q) jusqu'à l'avenue du Président-Wilson (point R) ;
- l'avenue du Président-Wilson depuis la limite du faisceau des voies de triage de la gare de Vaugouin (point R) jusqu'à son intersection avec la rue de Chef-de-Baie (point S) ;
- la limite nord du parc naturel de Chef-de-Baie depuis l'intersection de l'avenue du Président-Wilson avec la rue de Chef-de-Baie (point S) jusqu'à l'extrémité de la rue Champlain (point T) ;
- la limite nord des parcelles cadastrées HB150, 151, 152, 153 et 154, depuis l'extrémité de la rue de Champlain (point T) jusqu'à l'angle nord-ouest de la parcelle HB154 (point U) ;
- le segment de droite partant de l'angle nord-ouest de la parcelle HB154 (point U) en direction du giratoire du boulevard Wladimir-Morch jusqu'à l'angle sud-ouest de la parcelle HB158 (point V) ;
- une ligne tracée parallèlement au boulevard Wladimir-Morch à une distance de 230 mètres de l'axe de celui-ci, depuis l'angle sud-ouest de la parcelle HB158 (point V) jusqu'à l'intersection avec le prolongement de la limite est de la parcelle HA77, puis segment constitué de ce prolongement et de cette limite jusqu'au boulevard Wladimir-Morch (point W) ;
- le boulevard Wladimir-Morch, depuis l'angle nord-est de la parcelle HA77 (point W) jusqu'à l'enracinement de la digue sud de l'avant-port (point A).

Article 2

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Relevé des points côté mer de la circonscription du Port autonome de La Rochelle

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 72 du 25/03/2007 texte numéro 18

Relevé des points côté terre de la circonscription du Port autonome de La Rochelle

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 72 du 25/03/2007 texte numéro 18

Fait à Paris, le 23 mars 2007.

Dominique de Villepin

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,

Dominique Perben

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,

Thierry Breton

ANNEXE 3





Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER ORIGINAL

Arrêté
portant validation du rapport d'évaluation de la sûreté portuaire
du port autonome de La Rochelle

LE PREFET MARITIME
DE L'ATLANTIQUE
Commandeur de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre national du mérite

LE PREFET
DE LA CHARENTE-MARITIME
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite

N°2007/33

N°

- VU le règlement européen n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- VU le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;
- VU le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ;
- VU l'arrêté du 25 août 2003 relatif à la protection du secret de la défense nationale et son annexe : instruction générale interministérielle 1300 ;
- VU l'arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat ;
- VU l'avis du Comité local de sûreté portuaire en date du 15 mai 2007 ;

ARRENTENT :

ARTICLE 1^{er} : L'évaluation de la sûreté du port autonome de La Rochelle, annexée au présent arrêté, est approuvée.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Charente-Maritime, à l'exception de son annexe.

Fait à Brest, le 6 JUILLET 2007
Le vice-amiral d'escadre,
préfet maritime de l'Atlantique,

Xavier ROLIN

Fait à La Rochelle, le 24 JUIL. 2007
Le préfet de la Charente-Maritime,

Jacques REILLER



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER ORIGINAL

Arrêté
portant validation du rapport d'évaluation de la sûreté portuaire
des ports départementaux de Tonny-Charente et Rochefort

LE PREFET MARITIME
DE L'ATLANTIQUE
Commandeur de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre national du mérite

LE PREFET
DE LA CHARENTE-MARITIME
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite

N°2007/34

N°

- VU le règlement européen n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- VU le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;
- VU le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ;
- VU l'arrêté du 25 août 2003 relatif à la protection du secret de la défense nationale et son annexe : instruction générale interministérielle 1300 ;
- VU l'arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat ;
- VU l'avis du Comité local de sûreté portuaire en date du 15 mai 2007 ;

ARRESENT :

ARTICLE 1^{er} : L'évaluation de la sûreté des ports maritimes de Rochefort et Tonny-Charente, annexée au présent arrêté, est approuvée.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Charente-Maritime, à l'exception de son annexe.

Fait à Brest, le 6 juillet 2007
Le vice-amiral d'escadre,
préfet maritime de l'Atlantique,

Xavier ROLIN

Fait à La Rochelle, le 24 JUL. 2007
Le préfet de la Charente-Maritime,

Jacques REILLER



SECOND ORIGINAL

Préfecture de la Vendée
Direction Départementale de l'Équipement
n° 08/CAB-SIDPC/009

Préfecture Maritime de l'Atlantique
Division « Action de l'Etat en mer »
n°2008/15

ARRETE INTERPREFECTORAL

portant approbation du rapport d'évaluation de la sûreté portuaire du port des Sables d'Olonne

Le Préfet de la Vendée
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite

Le Vice-Amiral d'Escadre
Préfet Maritime de l'Atlantique
Commandeur de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du mérite

VU le code des Ports maritimes du 30 mars 2007 ;

VU le règlement européen n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

VU le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ;

VU l'arrêté du 25 août 2003 relatif à la protection du secret de la défense nationale et son annexe, l'instruction générale interministérielle n° 1300/SGDN/SSO du 25 août 2003 ;

VU l'arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat ;

VU l'avis favorable du Comité Local de Sûreté Portuaire en date du 4 février 2008 ;

SUR proposition de M. le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet du Préfet de la Vendée et de M. le Directeur Départemental de l'Équipement ;

ARRETEMENT :

ARTICLE 1^{er} : L'évaluation de la sûreté du port maritime des Sables d'Olonne, annexée au présent arrêté, est approuvée.

ARTICLE 2 : Le sous-préfet, directeur de cabinet du Préfet de la Vendée, le sous-préfet des Sables d'Olonne, le président du Conseil Général de la Vendée, le directeur départemental de l'Équipement, le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, le maire des Sables d'Olonne, les directeurs interdépartementaux et départementaux des services concernés, 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 de la Vendée, à l'exception de son annexe (rapport d'évaluation de la sûreté du port des Sables d'Olonne).

Fait à La Roche-sur-Yon, le 5 MAI 2008
Le Préfet de la Vendée,


Thierry LATASTE

Fait à Brest, le 8 MAR. 2008
Le Vice-Amiral d'Escadre
Préfet Maritime de l'Atlantique,


Xavier ROLIN

ANNEXE 4



EMERGENCY PROCEDURES

Steps to be taken on board

- Take initial safety and fire fighting measures on board
- Stop commercial operations
- Disconnect hoses or loading arms
- Make the ship ready to get under way
- Ship's crew must be able to guide emergency services on board the ship.



Meteorological information - tide heights

Meteorological information available with meteo France.
Gale warning : information available at the harbour master office.

The web site www.bordeaux-port.fr provides an annual tidal tables and a map showing the tide-gauge stations.

Tide heights available on VHF : 17 (station «Bassens »).

ENVIRONMENTAL INFORMATION



Garbage disposal

Food waste facilities are available on the pier.
Harbour master gives a «certificate of ship's waste delivery» according to directive 2000/59/ec.
Other waste and residue must be disembarked by an approved company according to the port of Bordeaux ship's waste and residue plan.

ALARM

Any person discovering a fire or emergency situation must immediately raise the alarm.

Harbour master office :
VHF (channel 12)
or Phone :
+33 (0)556 315 864

Fire brigade
Phone : 18
mob : 112

Terminal
(details on berth form)



Port and terminal pollution prevention regulations

Marpol 73/78 convention must be observed.
Any pollution of port waters must be immediately reported to the harbour master's office.
Anti pollution equipment described on berth form.

MIISCELLANEAOUS INFORMATION AND REQUIREMENTS



Terminal local drug and alcohol policy

Alcohol, controlled substances and weapons are prohibited.

Repairs alongside

No repairs without the permission of the harbour master's office and terminal operator. Firefighting and mooring equipment must be in working order.



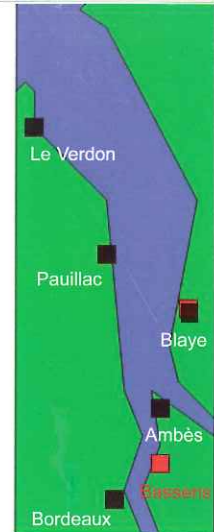
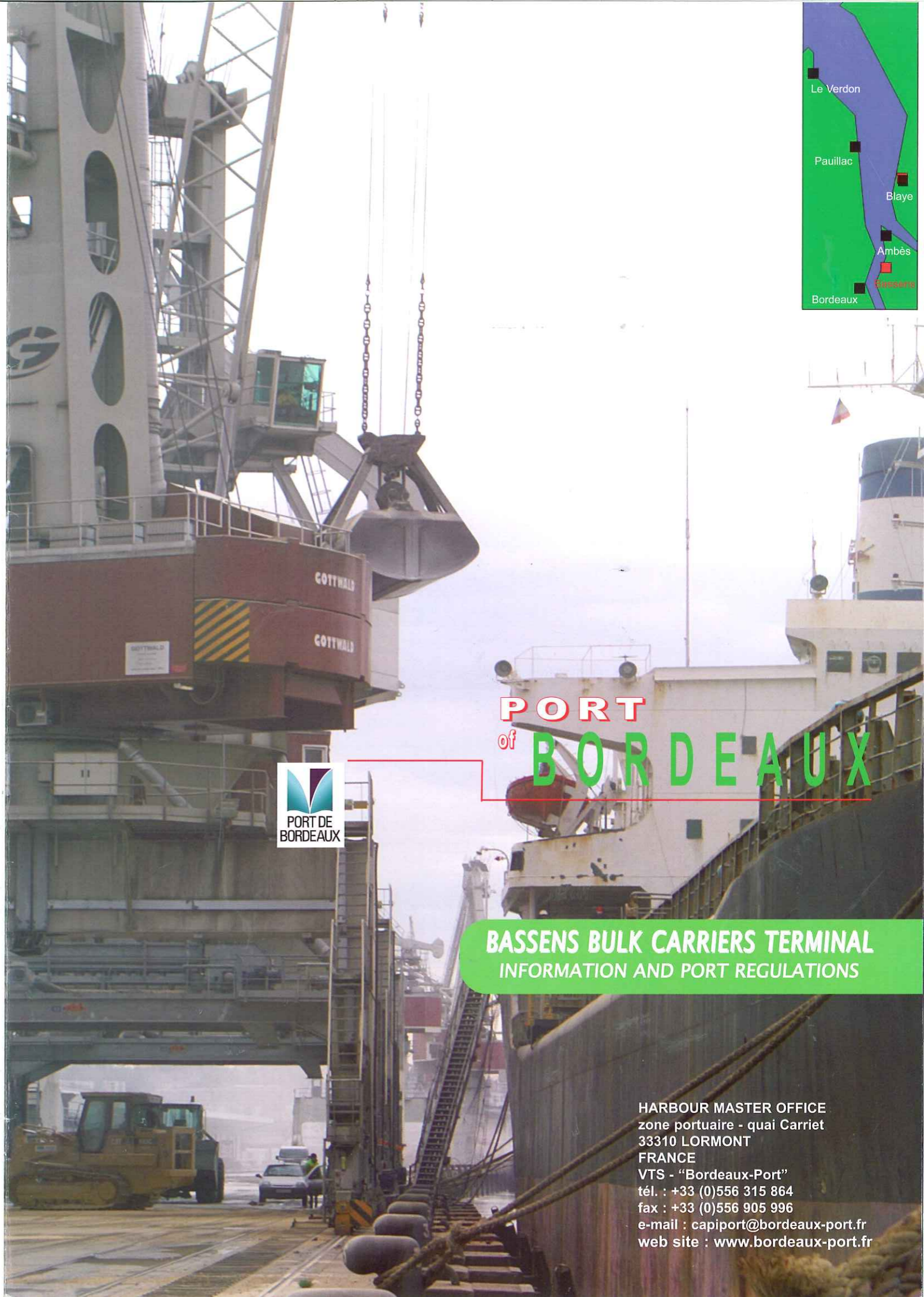
Ship stability

Ships with anormal trim or list must warn the harbour master's office.

Security information

According to the International Ship and Port Facility Security code - PFSO can be reach at any time (Harbour Master Office).

Crédit photos : J.-P. Lemerque - PAB - Vertigo



PORT
of
BORDEAUX

BASSENS BULK CARRIERS TERMINAL
INFORMATION AND PORT REGULATIONS

HARBOUR MASTER OFFICE
zone portuaire - quai Carrier
33310 LORMONT
FRANCE
VTS - "Bordeaux-Port"
tél. : +33 (0)556 315 864
fax : +33 (0)556 905 996
e-mail : capiport@bordeaux-port.fr
web site : www.bordeaux-port.fr

Pre-arrival information required for the port

- Ship admittance request
- 12 hours pre-arrival message with ETA and mooring equipment state
- Dangerous goods declaration
- Ship security pre-arrival information
- Waste and residue notification
- Inward declaration

Depths and maximum vessel drafts and dimensions

Maximum drafts on the river are calculated for each tide (under keel clearance is 0.80 m and 1.00 m above sandy ground).
Ships over 215 m : take the advice of the Pilot Station for maximum draft allowed on the river
Under keel clearance alongside berth is 0.50 m.



The ship's Master's attention is particularly drawn to the following points :

- The tidal currents are strong, especially at change of ebb tide.
- The tidal range is between 2 and 5 meters.
- Sharp watch on mooring lines during the call.
- Water density : 1
- Mooring lines must be in good conditions.
- Ships must be moored using a sufficient number of mooring lines according to their deadweight (cf : berth form).

VTS-Pilot -Tugs- Boatmen

V.T.S. and radar assistance available for anchorage area and entrance chanel
Pilot is compulsory above 50 m (70 m on entrance chanel)
VHF chanel : pilot station VHF : 14
Bordeaux port VHF : 12



Tugs : 3 tugs available
Pomerol : 25 tons, 2 x 640 kw, 2 aquamasters
Moulis : 25 tons, 1700 kw, 2 fix jets
Margaux : 25 tons, 1700 kw, 2 fix jets

Access to the river for bulk carriers

Access is allowed if the berth is available.
River speed : speed must be reduced when passing berth with ship alongside (Ambes and Pauillac) or shallow water (Cussac).



Mooring arrangements and requirements

Minimum mooring lines requested by port authority is detailed on berth form. The mooring remain under the responsibility of the ship's master and he must increase the number of mooring lines if necessary.

Side alongside the berth

Big ships with heavy draft are moored portside alongside the berth.



Berth and tidal current

The tidal current in the river could set aside big ship with heavy draft from her berth (between 0 and 5 meters).

Ship/shore access arrangements and requirements

Ship or shore gangway can be used.

Operating wind limits

72 km/h

Safe operations requirements

Sufficient crew members are required on board to move the ship in case of emergency.

Communications

Working chanel with "Bordeaux Port" is vhf : 12.
Phone of harbour master office (24/24h) and operator are mentioned herewith.

Organisation and management of marine terminal ship/shore interface

Terminal operator contacts detailed on the berth form and the check list.

Unloading procedures

The relevant check list must be raised and signed before any commercial operation
The unloading plan should be prepared as requested on BLU code.
The plan must be preserved on board and at the terminal for six months.



Oil/ore carriers (OBO or O/O)

Should advise of the following information :
nature of the preceding three cargoes, date and place at which the last oil cargo was discharged, advise as to content of slop tanks wether fully inerted and sealed and date, place and name of authority that issued the last gas free certificate (isgott).

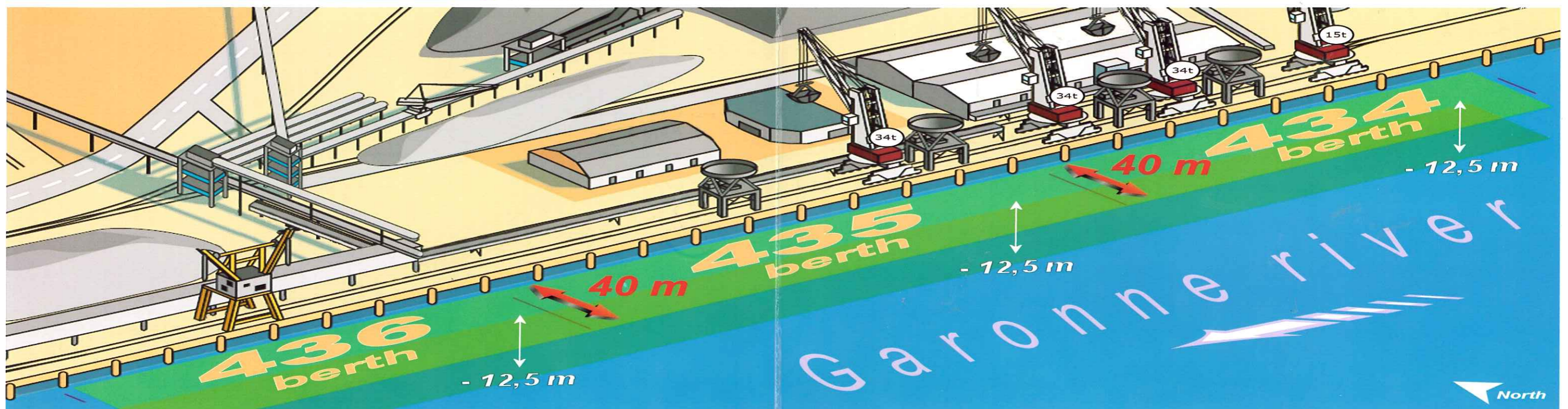


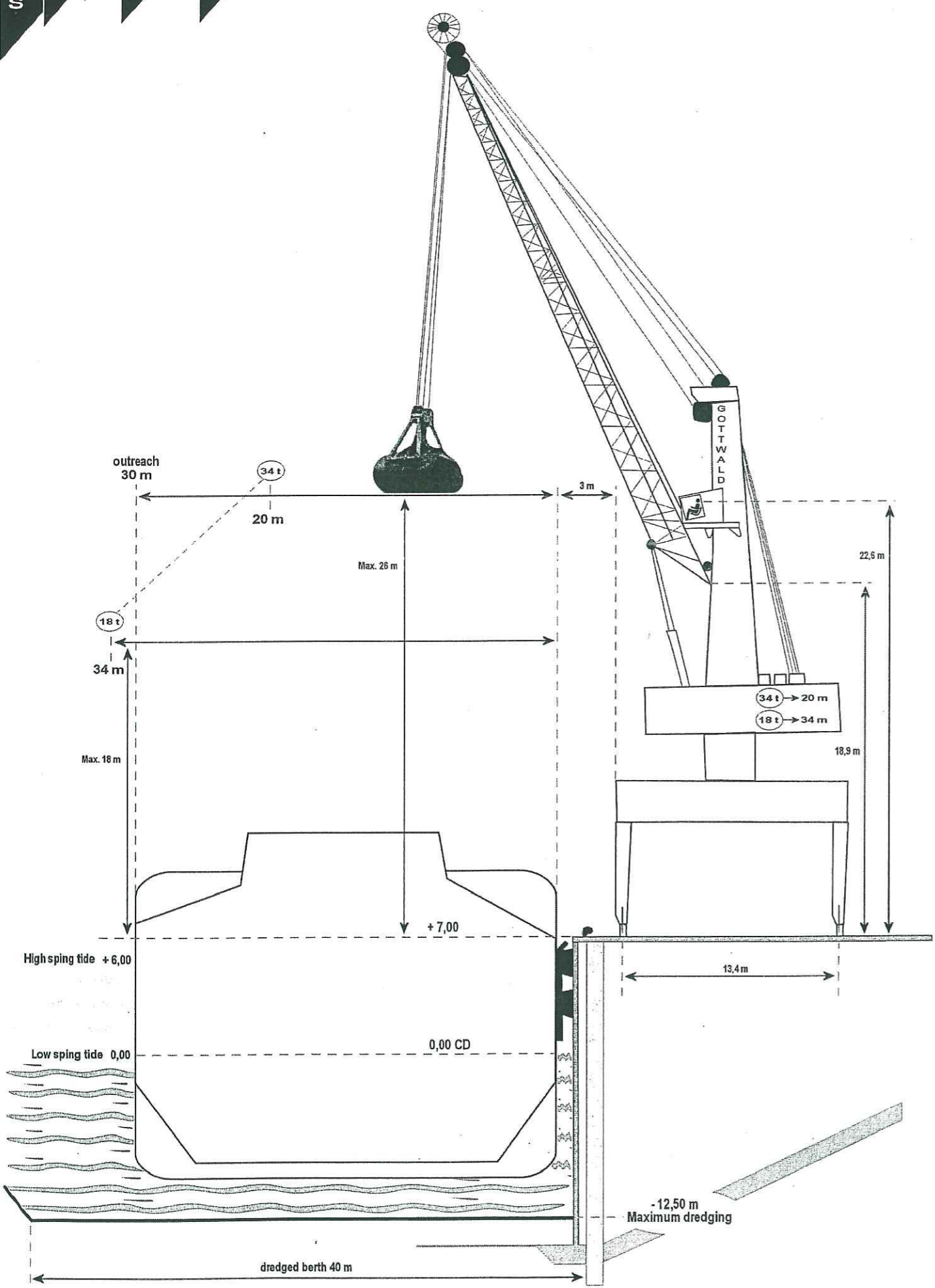
Ballast procedure

It is strictly forbidden to pump out dirty water.

Role of the competent authorities

If the competent authority is informed of disagreement between master and the terminal representative, they prevent or halt the unloading whenever they have clear indications that the safety of the ship, the crew or the harbour would be endangered thereby.





BERTH FACILITIES 434-435-436				
Estimated time of sailing from BXA buoy to berth		5 hours		
mooring bitts (every 21m)		50 t each		
Fenders (every 21m-between 2 mooring bitts) 2 x SEIBU TTV 800H 1200L		Height protected 0.5 to 7m (above C.D.) Thickness = 1.10 m Width = 0.45 m		
gangway		Ship or shore on request		
bunkering		by tanker lorry		
stores		by lorry		
Fresh water		Available on berth		
VESSEL BERTH COMPATIBILITY CRITERIA				
Maximum draft		10,50 m (11m if river conditions)		
Underkeel clearance		0.50m		
Maximum deadweight		-		
Maximum length over all (LOA)		250		
Minimum length over all (LOA)		-		
Maximum beam		-		
Maximum air draft		46.56		
High of the pier above chart datum level - CD -		7m		
Maximum allowable speed of approach to the berth		0.2 m/s		
Fenders calculated for		50.000 t		
MINIMUM MOORING PLAN REQUESTED				
	Head/stern lines	Breast line	Spring line	
L > 180 m or Draft > 10m	5	3	2	
Heavy ship	Boatmen (2) on board to assist crew for mooring			
The mooring remain under the responsibility of the ship's master and he must increase the number if necessary				
BERTH EQUIPMENT				
Crane GOTTWALD HSK 260 EG Number = 3	Hoisting strength : with a grab	34 tons		
	Below the hook	45 tons		
	Outreach at 26m above pier	0 to 30 m	away fender	
	Outreach at 18m above pier	30 to 34 m	away fender	
Conveyor belt and 2 hoppers		1000 t/h (2 cranes working a single cargo grade)		
Working hours overtime		6h-22h on request		
BERTH FIRE FIGHTING EQUIPMENT				
Fire pump berth 449 near bitt n° 63		360 m³/h at p = 8b 8 fire hydrants for 100 mm hoses		
TERMINAL CONTACTS		SEA INVEST Bordeaux		
Rank	Name	phone	mobile	Fax
Manager	Franck Humbert	00(33) 557 774 951	00(33) 611 669 178	00(33) 557 778 211
Terminal representative	Patrice Mignonet	00(33) 557 774 972	00(33) 675 322 157	00(33) 557 774 977
Forman	Erick Bocher	00(33) 557 774 954	00(33) 675 208 778	00(33) 557 774 977
Forman	Christophe Borgniet	00(33) 557 778 215	00(33) 677 033 981	00(33) 557 774 977
Forman	Jacques Delpech	00(33) 557 778 216	00(33) 670 483 848	00(33) 557 774 977
Forman	Jacques Gutierrez	00(33) 557 778 213	00(33) 607 227 925	00(33) 557 774 977
Forman	Pascal Hamoniaux	00(33) 557 778 214	00(33) 680 223 307	00(33) 557 774 977
Forman	Jean Pierre Michaux	00(33) 557 778 217	00(33) 674 355 259	00(33) 557 774 977
BALGUERIE				
Manager	J. Charles Saignol	00(33) 557 573 307	00(33) 680 645 527	00(33) 557 573 318
Terminal representative	J. Louis Latapie	00(33) 557 573 392	00(33) 614 118 841	00(33) 557 573 480
Forman	Patrick Dorignac	00(33) 556 383 590	00(33) 680 645 546	00(33) 556 061 778
Forman	Jacky Payen	00(33) 556 383 590	00(33) 673 372 611	00(33) 556 061 778

EMERGENCY PROCEDURES

Steps to be taken on board

- Take initial safety and fire fighting measures on board
- Stop commercial operations
- Disconnect hoses or loading arms
- Make the ship ready to get under way
- Ship's crew must be able to guide emergency services on board the ship.



501 berth

Emergency Shut Down (ESD) procedure

The arrangements for emergency shut down procedures and equipment to be used should be discussed and agreed at the pre-cargo transfer conference (check list).

Meteorological information - tide heights

Meteorological information available with meteo France. Gale warning : information available at the harbour master office.

The web site www.bordeaux-port.fr provides an annual tidal tables and a map showing the tide-gauge stations. Tide heights available on VHF: 17 (station «Le Marquis»).

ENVIRONMENTAL INFORMATION



511 berth

Port and terminal pollution prevention regulations

Marpol 73/78 convention must be observed. Any pollution of port waters must be immediately reported to the harbour master's office. Anti pollution equipment described on berth form.

ALARM

Any person discovering a fire or emergency situation must immediately raise the alarm.

Harbour master office :
VHF (channel 12)
or Phone :
+33 (0)556 315 864

Fire brigade
Phone : 18

Terminal
(details on berth form)



517 berth

Garbage disposal

Food waste facilities are available on the pier. Harbour master gives a «certificate of ship's waste delivery» according to directive 2000/59/ec. Other waste and residue must be disembarked by an approved company according to the port of Bordeaux ship's waste and residue plan.

MISCELLANEOUS INFORMATION AND REQUIREMENTS



512 berth

Terminal local drug and alcohol policy

Alcohol, controlled substances and weapons are prohibited



515 berth

Repairs alongside

No repairs without the permission of the harbour master's office and terminal operator. Firefighting and mooring equipment must be in working order.

Ship stability

Ships with anormal trim or list must warn the harbour master's office.

Ship's stores handling and bunkering arrangements

If handling and bunkering is allowed by terminal operator, it must be done out of loading and ballasting operations.

Ship's stores handling is allowed by terminal operator during unloading operations only if :

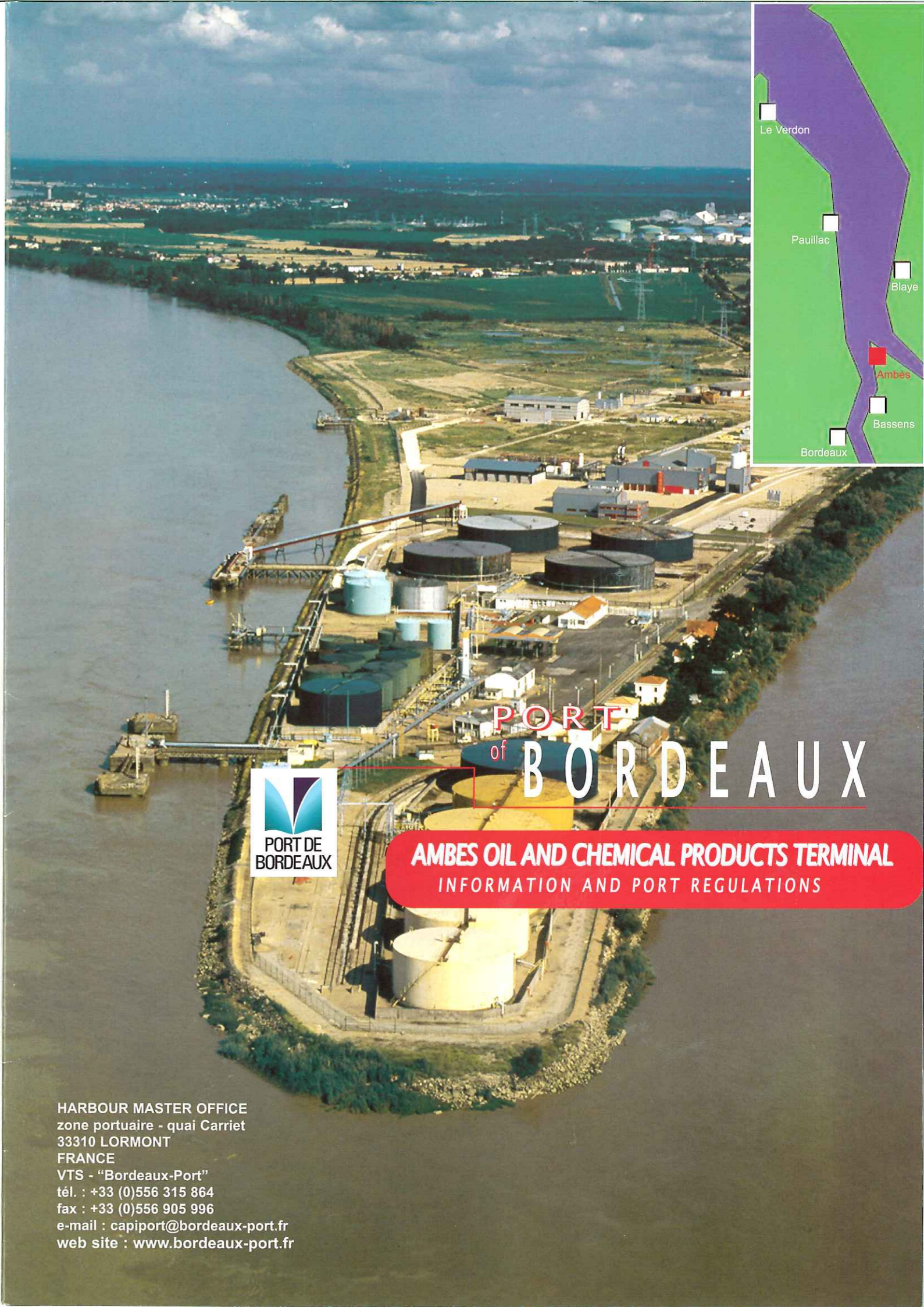
- ship's deck is protected to prevent any risk of sparks by contact of metal on metal,
- operations are done more than 25 m away from manifold or not watertight hatch cover tank.

Harbour master office must be informed before any operation.

Security information

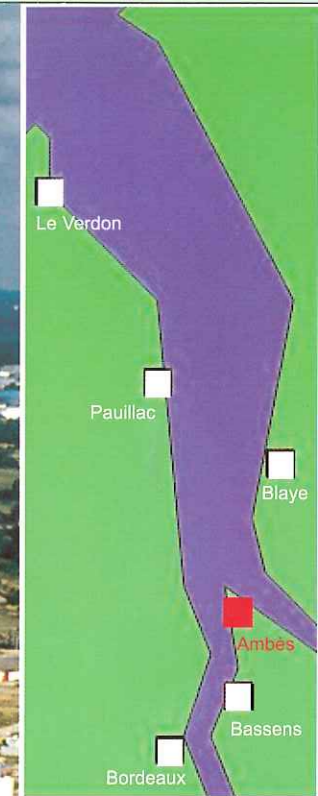
According to the International Ship and Port Facility Security code - PFSO can be reach at any time (terminal contact on berth form).

Credit photos : Michel Le Collan - Ocif - Média - PAB - Philippe Roy - Vertigo



AMBES OIL AND CHEMICAL PRODUCTS TERMINAL
INFORMATION AND PORT REGULATIONS

HARBOUR MASTER OFFICE
zone portuaire - quai Carriet
33310 LORMONT
FRANCE
VTS - "Bordeaux-Port"
tél. : +33 (0)556 315 864
fax : +33 (0)556 905 996
e-mail : capiport@bordeaux-port.fr
web site : www.bordeaux-port.fr



Pre-arrival information required for the port

- Ship admittance request
- 12 hours pre-arrival message with ETA and mooring equipment state
- Certificate of insurance or other financial guarantee for damage due to oil pollution
- Dangerous goods declaration
- Ship security pre-arrival information
- Waste and residue notification
- Inward declaration

Depths and maximum vessel drafts and dimensions

Maximum drafts on the river are calculated for each tide (under keel clearance is 0.80 m and 1.00 m above sandy ground)
Under keel clearance alongside berth is 0.50 m



The ship's Master's attention is particularly drawn to the following points :

- **The tidal currents are strong, especially at change of ebb tide.**
- **The tidal range is between 2 and 5 meters.**
- **Sharp watch on mooring lines during the call.**
- **Water density : 1**
- **Mooring lines must be in good conditions.**
- **Ships must be moored using a sufficient number of mooring lines according to their deadweight (cf berth form).**

VTS-Pilot -Tugs- Boatmen

V.T.S. and radar assistance available for anchorage area and entrance chanel
Pilot is compulsory above 50 m (70 m on entrance chanel)
VHF chanel : pilot station VHF : 14
Bordeaux port VHF : 12



Tugs : 3 tugs available
Pomerol : 25 tons, 2 x 640 kw, 2 aquamasters
Moulis : 25 tons, 1700 kw, 2 fix jets
Margaux : 25 tons, 1700 kw, 2 fix jets
Tug compulsory for oil tanker > 10 000 t of dwt and for gas tanker > 120 m.

Access to the river for tanker

Access is allowed if the berth is available.
River speed : speed must be reduced when passing berth with ship alongside (Ambes) or shallow water (Cussac).

Mooring arrangements and requirements

Minimum mooring lines requested by port authority is detailed on berth form. The mooring remain under the responsibility of the ship's master. He must increase the number of mooring lines if necessary.

Safe operations requirements

Sufficient crew members are required on board to disconnect or move the ship in case of emergency.
Watchman : Watchman on board is compulsory during operations or if the ship is not gas free.
Watchman on berth is required to any vessel carrying hazardous liquid cargo or if the vessel is not gas free.



Communications

Working chanel with « Bordeaux port » is VHF : 12
The harbour master office and terminal operator's phone are mentioned on the berth form.

Organisation and management of marine terminal ship/shore interface

The terminal operator contacts are detailed on the berth form.

Pre-transfer procedures

The relevant check list must be raised and signed before any commercial operation.

Pump room

The pump room bilge must be clean and dry. There must not be any leakage. Ventilation must be in good working order. During operations, inspection must occur regularly by the crew.

Inert gas system

If vessel is equipped with an inert gas system, it must be operable during the cargo discharging.

Ship/shore access arrangements and requirements

Detail on berth form.



Health and environmental hazards associated with the cargo handled

Ventilation and gas freeing are forbidden alongside and in the river.
Terminal must be informed of cargo containing H²S or other toxic vapour.

Cargo transfer equipment connection details

Details on berth form.

Ballast procedures

It is strictly forbidden to pump out dirty water.

Naked lights and smoking regulations

Any operation involving a naked flame is forbidden. Smoking is strictly forbidden except in spaces designated in accommodations by the ship's master.



Safety tow lines

Steel-wire tow lines must be hung on the seaward side of the forecastle and at the back of the poop-deck with the eye of the tow line permanently maintained one meter above the surface of the water.

Thunderstorm

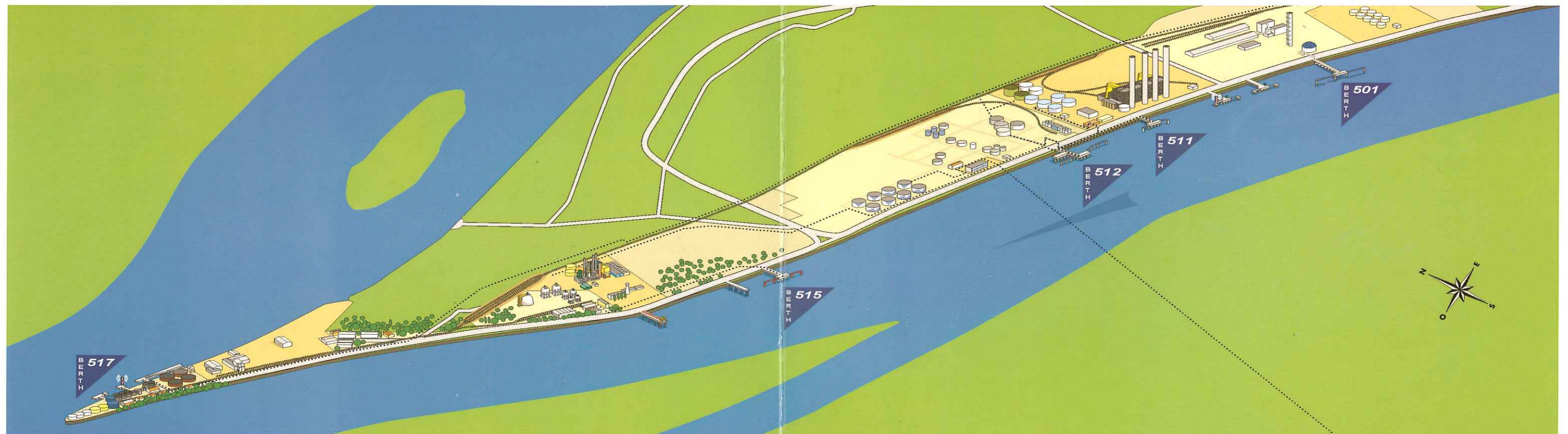
When a thunderstorm is approaching the Captain must stop any cargo handling .

Operating wind limits

Must be specified with terminal operator before operations.

Tank cleaning

No tank washing or cleaning without the permission of the terminal operator and port authority.



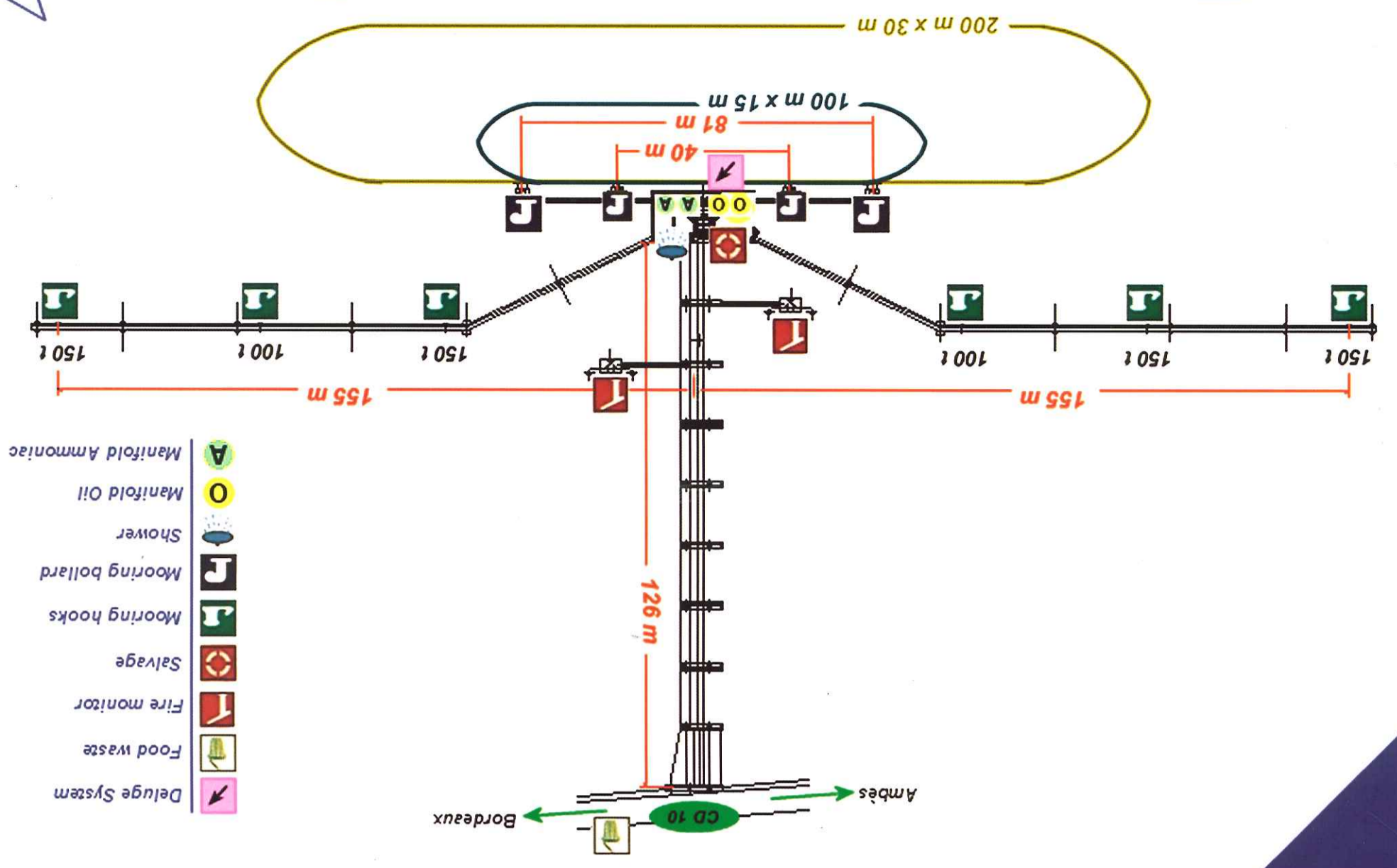


BERTH FACILITIES				
12 mooring hooks on 6 dolphins	100 t and 150 t			
4 mooring bollards				
2 manifolds 8' (upriver side)	Ammoniac			
2 manifolds 8' (downriver side)	Oil Product			
Cargo transfer max. flow : oil product (1000 to 1500 m ³ /h) ammoniac 700 t/h (2,8 b)				
Gangway	-			
Bunkering	by tanker lorry			
Stores	by lorry			
Fresh water	available on berth			
VESSEL BERTH COMPATIBILITY CRITERIA				
Maximum draft	10m (10,5m if river conditions)			
Underkeel clearance	0.50m			
Maximum deadweight	70.000 t			
Maximum length over all (LOA)	200			
Minimum length over all (LOA)	100			
Maximum beam	-			
Maximum air draft	-			
Minimum parallel body length required	84 m			
High of the pier above chart datum	7 m			
Maxi/mini. allowable manifold height above the water	-			
MINIMUM MOORING PLAN REQUESTED				
	Head/stern lines	45° lines	Breast lines	Spring lines
Vessel < 130m		3	2	2
130m < vessel < 150m and dwt < 20.000t	2	2	2	2
> 150m or dwt > 20.000t	2	3	3	2
The mooring remain under the responsibility of the ship's master and he must increased the number if necessary				
BERTH FIRE FIGHTING EQUIPMENT				
Fire pump	290 m ³ /h at 10 bars			
Deluge system	2 nozzle on river side			
2 foam and water monitors	2100 l/mn each – foam tank 6000 l			
Fire extinguishers	powder 9 and 50 kg			
others	fire blanket			
BERTH ANTI-POLLUTION EQUIPMENT				
Convention with boatmen co	yes			
quick coupling release	yes			
shower	1			
TERMINAL CONTACTS				
Standard EPG	0033(0)556773480	Standard YARA	0033(0) 556 772 323	
Berth to control room	Phone on berth	berth	0033(0) 556 772 359	
Port officer Ambes : mobile phone (24/24h) : 0033(0)664499245				
Fresh water service, Lyonnaise des eaux co. Phone : 0033(0)557572424				



BERTH FACILITIES					
8 shore lines	75 t				
4 mooring bollards	50t/20t				
Manifold 12' white products (upriver side)	jet/petrol/fod				
Cargo transfer max. flow : jet (600 m ³ /h) – petrol (900 m ³ /h) FOD (1700 m ³ /h) pressure= 12b					
Manifold 12' black products (downriver side)	Crude/carbonblack				
Cargo transfer max. flow : crude: 600m ³ /h, p=17b – carbonblack: 1000 t/h, p=12b (43° < t < 70°c)					
Gangway	yes				
Bunkering	by tanker lorry				
Stores	by lorry				
Fresh water	available on berth				
VESSEL BERTH COMPATIBILITY CRITERIA					
Maximum draft	10m				
Underkeel clearance	0.50m				
Maximum deadweight	40.000 t (cargo 25000t)				
Maximum length over all (LOA)	215				
Minimum length over all (LOA)	95				
Maximum beam	-				
Maximum air draft	-				
Minimum parallel body length required	75 m				
High of the pier above chart datum level	7m				
Maxi/mini. allowable manifold height above the water	Manifold 15m above chart datum				
MINIMUM MOORING PLAN REQUESTED					
	Shore head/stern lines	Shore 60° line	Shore 45° line	Shore breast line	Spring line
5000t < dwt < 15.000t		1	1	1	2
15000t < dwt < 30.000t	1	1	1	1	2
30.000t < dwt	2	1	1	1	2
The mooring remain under the responsibility of the ship's master and he must increased the number if necessary					
BERTH FIRE FIGHTING EQUIPMENT					
Fire pump					
3 foam and water monitors	3000 l/mn each – foam tank 1000 l				
Fire extinguishers	powder 9 and 50 kg				
others	fire blanket/fire equipment/sand				
BERTH ANTI-POLLUTION EQUIPMENT					
Convention with boatmen co	yes				
6 antipol stations with hose and monitor	2x3000 l dispersant INIPOL IPF				
Shower	1				
TERMINAL CONTACTS					
TPB-SPBA standard	0033(0)556770820				
Berth to control room	Walkies-talkies				
Port officer Ambes : mobile phone (24/24h) : 0033(0)664499245					
Fresh water service : by watchman					

A M B E S

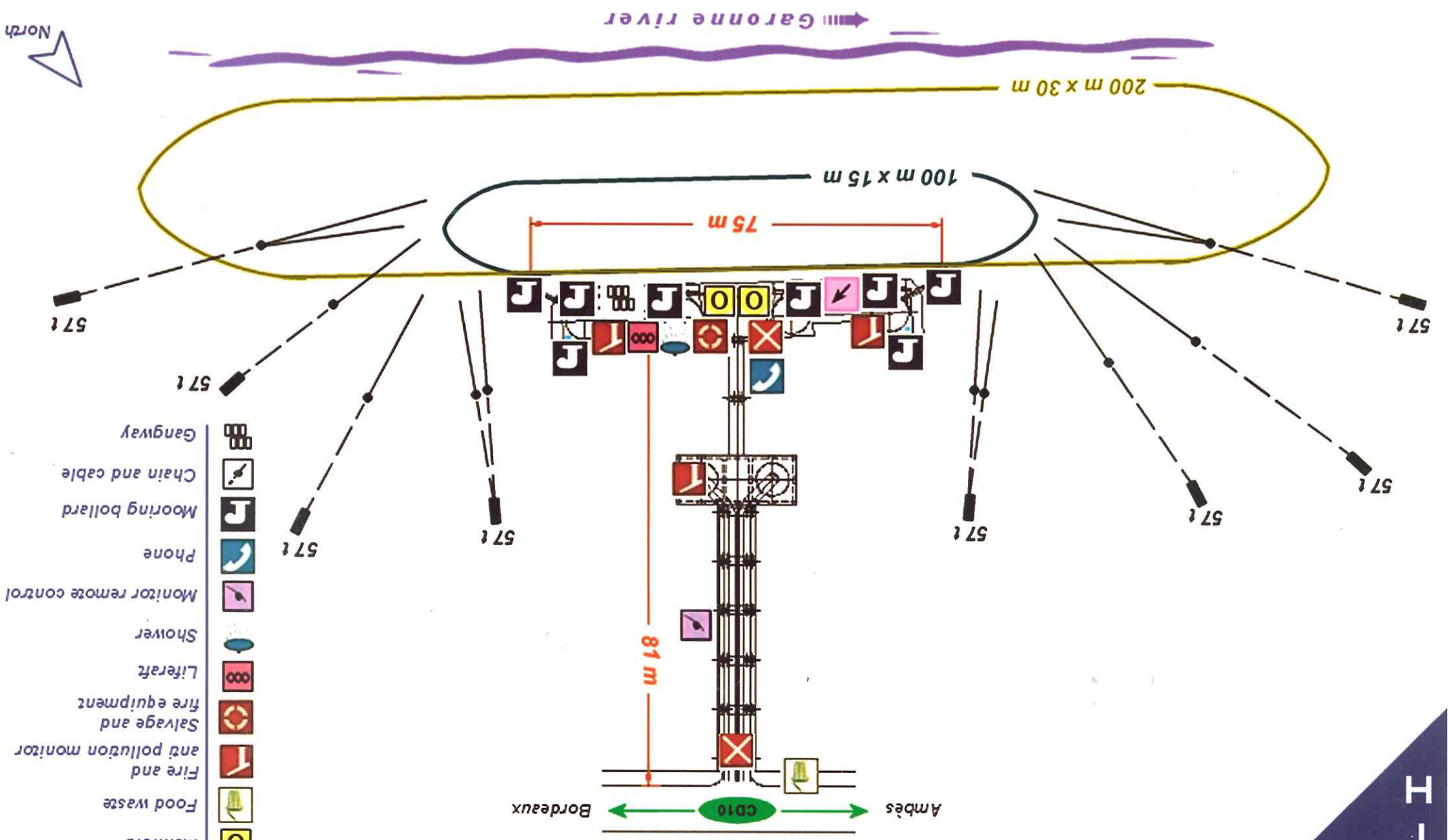


This map is subject to amendment without any notice

Garonne river



A M B E S



Garonne river

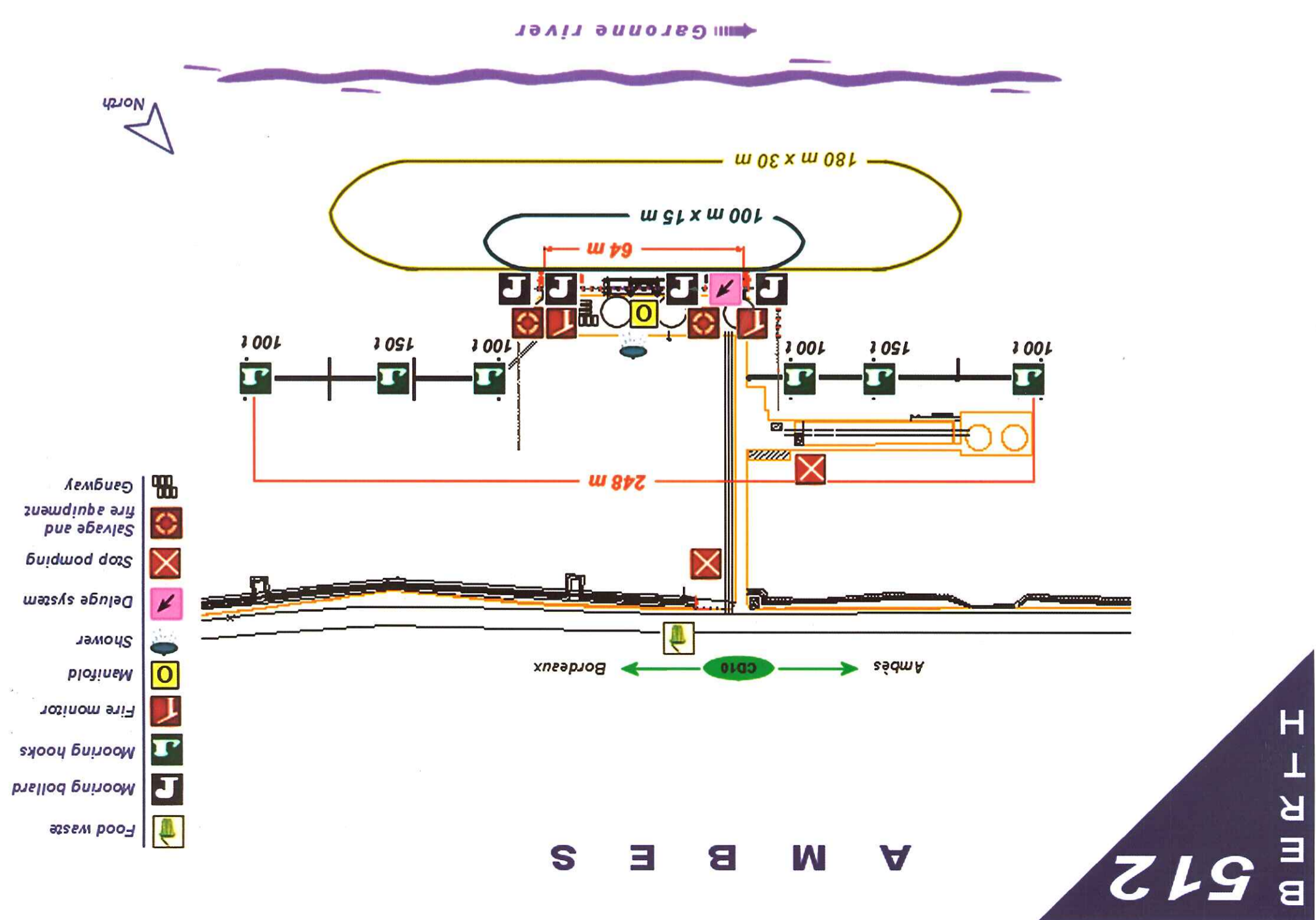
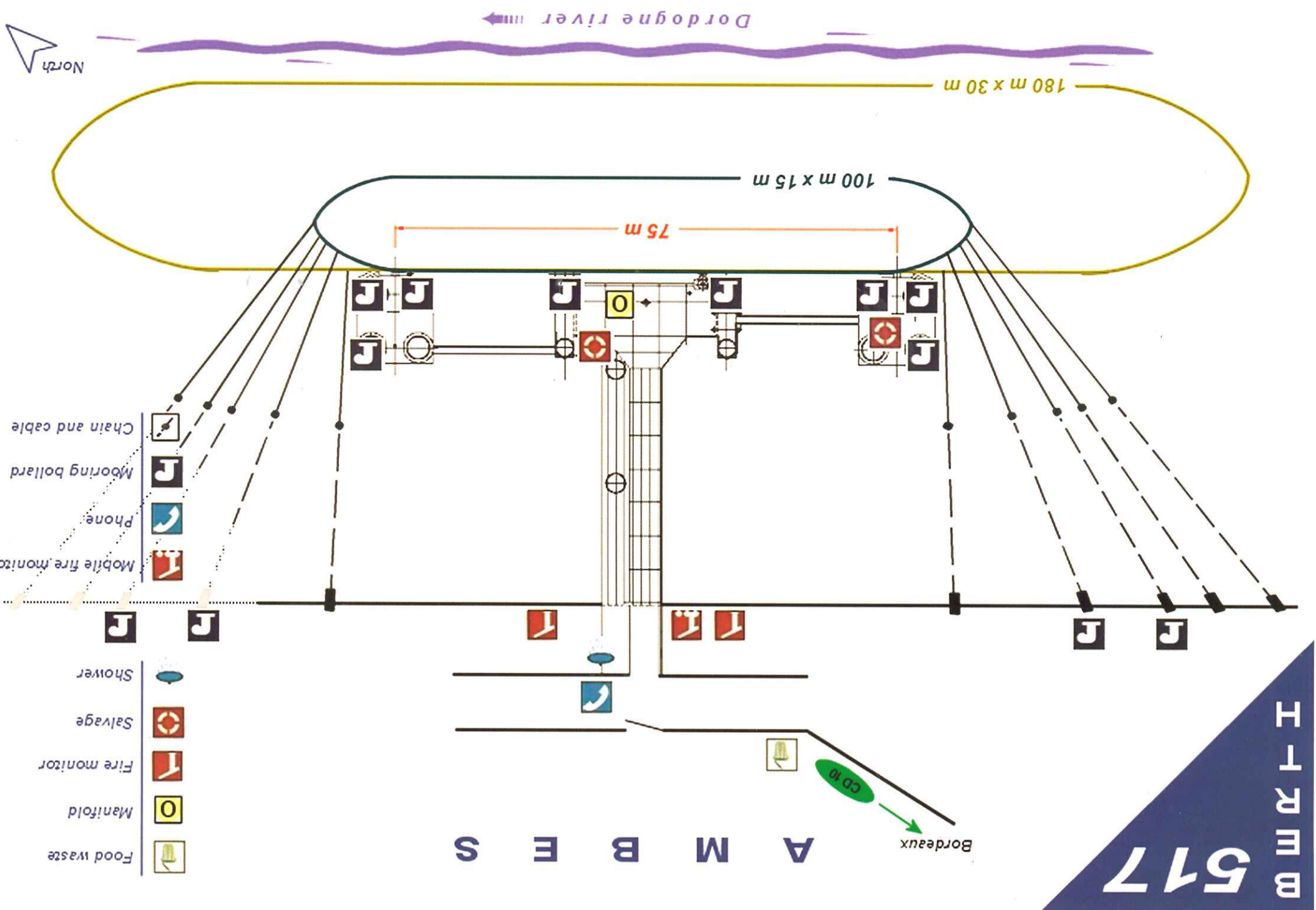




BERTH FACILITIES				
12 mooring hooks on 6 dolphins	100 t and 150 t			
4 mooring bollards				
1 manifold 12'	Go/petrol 95.98/fod			
Cargo transfer max. flow : jet (600 m ³ /h) – petrol (900 m ³ /h) FOD (1700 m ³ /h) pressure= 12b				
Gangway	telescopic gangway			
Bunkering	by tanker lorry			
Stores	by lorry			
Fresh water	available on berth			
VESSEL BERTH COMPATIBILITY CRITERIA				
Maximum draft	10,50m			
Underkeel clearance	0.50m			
Maximum deadweight	50.000 t			
Maximum length over all (LOA)	185 (special request 190)			
Minimum length over all (LOA)	90			
Maximum beam	-			
Maximum air draft	-			
Minimum parallel body length required	64 m			
High of the pier above chart datum level	7m			
Maxi/mini. allowable manifold height above the water	Manifold 21 m above CD			
MINIMUM MOORING PLAN REQUESTED				
	Head/stern lines	45° line	Breast line	Spring line
5000t<dwt<15.000t		2	3	2
15.000t<dwt<30.000t	2	2	2	2
30.000<dwt	3	3	2	2
The mooring remain under the responsibility of the ship's master and he must increased the number if necessary				
BERTH FIRE FIGHTING EQUIPMENT				
Fire pump				
Deluge system	2 nozzles on river side			
2 foam and water monitors	3000 l/mn each – foam tank 7000 l			
Fire extinguishers	powder 9 and 50 kg			
Others	fireproof blanket/fire hydrant			
BERTH ANTI-POLLUTION EQUIPMENT				
Convention with boatmen co	yes			
Quick coupling release	yes			
shower	1			
TERMINAL CONTACTS				
TPB-SPBA standard	0033(0)556770820			
Berth to control room	Walkies-talkies			
Port officer Ambes : mobile phone (24/24h) : 0033(0)664499245				
Fresh water service : by watchman				



BERTH FACILITIES					
9 shore lines- 9 mooring bollards					
manifold 8'	Fo2/turpentine/talloil/clamc/coprah/palm				
Cargo transfer maximum flow for : FO	2000 m ³ /h (10b.)				
Gangway	-				
Bunkering	by tanker lorry				
Stores	by lorry				
Fresh water	No drinking water				
VESSEL BERTH COMPATIBILITY CRITERIA					
Maximum draft	6.5m				
Underkeel clearance	0.50m				
Maximum deadweight	45.000 t (cargo 2500 t)				
Maximum length over all (LOA)	180m				
Minimum length over all (LOA)	80				
Maximum beam	-				
Maximum air draft	-				
Minimum parallel body length required	75 m				
High of the pier above chart datum level	7m				
Maxi/mini. allowable manifold height above the water	-				
MINIMUM MOORING PLAN REQUESTED					
	head/ stern lines	60° lines	45° line	Breast lines	Spring lines
L<100m		2		2	2
100<L<120 m	2	2		2	2
120 m < L<130m	1 shore l.		1 shore l.	2	2
L > 130m	1 shore l.	1 shore l.	1 shore l.	1 shore l.	2
The mooring remain under the responsibility of the ship's master and he must increased the number if necessary					
BERTH FIRE FIGHTING EQUIPMENT					
Fire pump					
2 foam and water monitors	1500 l/mn each – foam tank 10000 l				
1 movable foam and water monitor	2000l/mn				
Fire extinguisher	powder 9 and 50 kg				
others	Fireproof/ blanket/fire hydrant				
BERTH ANTI-POLLUTION EQUIPMENT					
Convention with boatmen co	yes				
4x200l anti pollution product	drums				
Shower	1				
TERMINAL CONTACTS					
DPA Ambès	0033(0) 5.56.33.83.49	Bassens	0033(0) 5.56.33.83.56		
Berth	0033(0) 5.56.33.82.10				
Port officer Ambes : mobile phone (24/24h) : 0033(0)664499245					
Fresh water service	DPA				



ANNEXE 5



Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses



*La Rochelle. Tous temps. Tout le temps.
La Rochelle. Whatever the weather. Whenever.*

www.larochelle.port.fr



CAPITAINEURIE DU PORT AUTONOME DE LA ROCHELLE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral n° *28-2802* du *10 juillet 2008*

La Rochelle, le **10** JUL. 2008

Le Secrétaire Général,
Chargé de l'administration de l'Etat dans le département,


Patrick DALLENNES

Capitainerie du Port Autonome de la Rochelle – B.P. 70394
17001 La Rochelle Cedex 1 Tél : 05 46 00 56 30 Mail : capitainerie@larochelle.port.fr



PREFECTURE DE LA CHARENTE-MARITIME

Cabinet du Préfet
-
SERVICE
INTERMINISTÉRIEL
DE DEFENSE
ET DE
PROTECTION CIVILES

Bureau de la Planification
et de la Défense Civile

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n° 08 – 2802 du 10 juillet 2008
définissant le règlement local applicable sur le Port Autonome de La Rochelle
pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses

Le Préfet de la Charente-Maritime

VU le Code des Ports Maritimes ;

VU le décret n° 2004-1378 du 20 décembre 2004 portant création du port autonome de La Rochelle au 1^{er} janvier 2006 ;

VU le décret n° 2007-700 du 3 mai 2007 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application de l'article L.551-2 du Code de l'environnement ;

VU l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et son règlement annexé,

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

VU l'arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par route (dit arrêté « ADR ») ;

VU l'arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit arrêté « RID ») ;

VU l'arrêté ministériel du 9 mai 2008 fixant la liste des ouvrages des ports intérieurs et des ports maritimes soumis aux dispositions du décret n° 2007-700 du 3 mai 2007 susvisé ;

VU l'avis favorable émis par le Conseil d'Administration du Port Autonome de La Rochelle, le 21 septembre 2007 ;

VU l'avis favorable émis le 18 décembre 2007 par la Commission Interministérielle du Transport des Matières Dangereuses,

SUR proposition de Monsieur le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet ;

ARRETE

Article 1 : l'arrêté préfectoral n° 89-1056 du 16 octobre 1989 portant modification du règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses institué par l'arrêté préfectoral n° 88-677 du 20 juillet 1988 est abrogé.

Article 2 : la décision préfectorale du 25 octobre 2004 portant restriction au règlement local pour la manutention des matières dangereuses sur le port de La Rochelle-Pallice est abrogée.

Article 3 : le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses applicable sur le port autonome de La Rochelle est défini tel qu'annexé au présent arrêté.

Article 4 : le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet du Préfet de la Charente-Maritime et le Directeur Général du port autonome de La Rochelle, sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture de la Charente-Maritime.

Fait à la Rochelle, le 10 JUL. 2008

Le Secrétaire Général,
Chargé de l'administration de l'Etat dans le département,

Patrick DALLENNES

SOMMAIRE

CHAPITRE 1: DISPOSITIONS GENERALES	9
TITRE I – PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT	11
<i>SECTION I : REGLEMENTATION</i>	<i>11</i>
11-1. REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS	11
11-2. AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES	11
11-3. DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES.....	11
<i>SECTION II – EXPERTS ET EXPLOITANTS</i>	<i>11</i>
12-1. EXPERTS.....	11
12-2. ROLE DE L'EXPLOITANT	11
TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DES PORTS	12
<i>SECTION I - DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT</i>	<i>12</i>
21-1. DECLARATION	12
21-2. CONDITIONS	12
21.3. SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES	14
21-4. AVITAILLEMENT ET APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX	14
21-5. APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION	14
<i>SECTION II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRES PLEINS ET HANGARS</i>	<i>15</i>
22-1. OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS	15
22-2. CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS	15
22-3. DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE	15
22-4. FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRE-PLEINS	15
22-5. MATERIELS D'ECLAIRAGE	15
22-6. MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE	15
22-7. TELEPHONE – RADIOTELEPHONE	15
<i>SECTION III – DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES</i>	<i>16</i>
23-1. DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE	16
23-2. PRECAUTIONS PARTICULIERES POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT	16
23-3. PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS	17
<i>SECTION IV : GARDIENNAGE/SURVEILLANCE</i>	<i>17</i>
24-1. LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT	17
24-2. LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION	17
TITRE III : DISPOSITIONS SPECIALES Á LA MANUTENTION	18
<i>SECTION I – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT</i>	<i>18</i>
31-1. CONDITIONS	18
31-2. INTERDICTIONS	18
<i>SECTION II – OPERATIONS PARTICULIERES</i>	<i>18</i>
32-1. OPERATIONS VISANT LES ENGIN DE TRANSPORT	18
32-2. OPERATIONS DE NUIT	18
<i>SECTION III – MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC</i>	<i>18</i>
33-1. LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES	18
33-2. CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPERATIONS DE MANUTENTION EN VRAC	18

33-3. CONTROLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC	19
33-4. FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT	19
33-5. LIAISONS EQUIPOTENTIELLES.....	19
<i>SECTION IV : MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES CONCUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC : OBO (Ore Bulk oil)</i>	<i>19</i>
34-1. CONDITIONS	19
<i>SECTION V. MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES</i>	<i>20</i>
35-1. DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT	20
35-2. DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS	20
<i>SECTION VI : ADMISSION – CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS et citernes</i>	<i>20</i>
36-1. DISPOSITIONS GENERALES.....	20
36-2. PLAQUE C.S.C. (Container Safety Convention).....	20
TITRE IV - DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX.....	21
<i>SECTION I- MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX</i>	<i>21</i>
41-1. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'INERTAGE ET DE DEGAZAGE	21
41-2. PRESCRIPTIONS DIVERSES.....	21
<i>SECTION II - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES</i>	<i>21</i>
42-1. REGLES APPLICABLES	21
<i>SECTION III - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGINS DE SERVITUDE.....</i>	<i>21</i>
43-1. REGLES APPLICABLES	21
<i>SECTION IV - PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE</i>	<i>22</i>
44-1. MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX	22
44-2. MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRESENTANT L'INFLAMMABILITE OU L'EXPLOSIVITE COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE	23
44-3. MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE	23
<i>SECTION V - ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX</i>	<i>23</i>
45-1 REGLES APPLICABLES	23
<i>SECTION VI - CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE.....</i>	<i>23</i>
46-1 REGLES APPLICABLES	23
<i>SECTION VII - REPARATION A BORD</i>	<i>24</i>
47-1 REGLES APPLICABLES	24
<i>SECTION VIII - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX</i>	<i>24</i>
48-1 REGLES APPLICABLES	24
<i>SECTION IX - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT.....</i>	<i>24</i>
49-1 REGLES APPLICABLES	24
TITRE V : TRAVAUX D'AMENAGEMENT, D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS SPECIALISES DES PORTS MARITIMES.....	25
51 - PERSONNEL A MAINTENIR A BORD	25
52 - AUTORISATION D'ADMISSION.....	25
53 - VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES.....	25
53-1.....	25
53-2.....	25
54 - NAVIRES INERTES.....	25
54-1 – Dispositions générales	25
54-2 – Précautions particulières.....	25
54-3 - Travaux autorisés	25
55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES.....	25

CHAPITRE II : PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES26

CLASSE 1 : MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES 26

- 100 - CHAMP D'APPLICATION 26
- 111- EXEMPTIONS 26
- 112 - ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES. 26
 - 112-1 Déclaration des marchandises 26
- 113 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LES PORTS...26
 - 113-1 Admission des navires et bateaux..... 26
 - 113-2 Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement 26
 - 113-3 Masse nette de matière explosible admissible sur le navire à quai..... 26
 - 113-4 Cas particulier du navire ayant à bord des marchandises de la classe 1 en transit dans le port..... 27
 - 113-5 Distances minimales entre navires et bateaux 27
 - 113-6 Admission et circulation des véhicules 27
- 114 - DEPOTS A TERRE..... 27
 - 114-1 Classement 28
 - 114-2 Etude de danger 28
 - 114-3 Distances applicables 28
 - 114-4 Conditions d'aménagement des distances..... 28
 - 114-5 Conditions d'aménagement des quantités 28
 - 114-6 Dispositions liées aux accidents pyrotechniques..... 28
 - 114-7 Admission des personnes 28
 - 114-8 Dispositions relatives aux manipulations de colis de marchandises de la classe 1..... 28
- 115 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE..... 28
- 116 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT..... 29
 - 116-1 Autorisations et interdictions..... 29
 - 116-2 Autres dispositions 29
- 117 - ADMISSION -CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS 29
- 118 - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX 29
- 119 - AVITAILLEMENT 29
- 120 - NITRATE D'AMMONIUM 29

CLASSE 2 : GAZ COMPRIMES, LIQUEFIES OU DISSOUS..... 30

- 210 - CHAMP D'APPLICATION 30
- 211 - PROPRIETES..... 30
- 212 - DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC..... 30
 - 212 - Distance de protection 30
- 213 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS..... 30
 - 213 - 1 Durée de séjour..... 30
 - 213 - 2 Sécurité des mouvements 30
- 214 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS 31
- 215 - SURVEILLANCE 31
- 216 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES..... 31
- 217 - MANUTENTION 31
- 218 - RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES..... 31
- 219 - PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ..... 31
- 220 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD 31

CLASSE 3 : LIQUIDES INFLAMMABLES 31

- 310 - CHAMP D'APPLICATION 31
- 311 - PROPRIETES..... 31
- 312 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX..... 32
- 313 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE et SÉCURITÉ..... 32
- 314 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES..... 32
- 315 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD 32

CLASSE 4-1 : SOLIDES INFLAMMABLES..... 32

- 410 - PROPRIETES..... 32
- 411 - DEPOTS A TERRE..... 33
- 412 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE..... 33

<i>CLASSE 4-2 : MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE</i>	33
420 - PROPRIETES.....	33
421 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE.....	33
<i>CLASSE 4-3 : MATIERES QUI AU CONTACT DE L'EAU DEGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES</i>	33
430 - PROPRIETES.....	33
431 - MANUTENTION DES COLIS.....	34
<i>CLASSE 5-1 : MATIERES COMBURANTES</i>	34
510 - PROPRIETES.....	34
511 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	34
<i>DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM</i>	34
512 - PROPRIETES.....	34
512- 1 Risques liés à la décomposition.....	34
512-2 Risques d'explosion.....	34
513 - TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM.....	34
514 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS.....	35
515 - RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT.....	35
516 - DEPOTS A TERRE.....	35
517 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE.....	36
518 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	36
519 - CONTROLE DU DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES NAVIRES.....	36
<i>CLASSE 5-2 : PEROXYDES ORGANIQUES</i>	37
520 - PROPRIETES.....	37
521 - DEPOTS A TERRE.....	37
522 - SURVEILLANCE.....	37
523 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	37
<i>CLASSE 6-1. : MATIERES TOXIQUES</i>	37
610 - PROPRIETES.....	37
<i>CLASSE 6-2. : MATIERES INFECTIEUSES</i>	38
620 - PROPRIETES.....	38
621 - DEPOTS A TERRE - STOCKAGE.....	38
622 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	38
<i>CLASSE 7 : MATIERES RADIOACTIVES</i>	38
710 -PROPRIETES.....	38
711 - REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES.....	38
711-1 Dispositions relatives à la protection et au contrôle des matières nucléaires.....	38
711-2 Dispositions relatives à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants.....	38
712 DEPOTS A TERRE.....	39
712-1 Séparation des autres marchandises et des lieux occupés par des personnes.....	39
712-2 Limitation de la quantité de matières radioactives entreposées.....	39
713 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE.....	39
714 - PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS.....	39
714-1 Quais et terre-pleins.....	39
714-2 Décontamination.....	39
715 - MANUTENTION DES COLIS.....	39
<i>CLASSE 8 : MATIERES CORROSIVES</i>	39
810 - PROPRIETES.....	39
811 - PRESCRIPTIONS.....	39
<i>CLASSE 9 : MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS</i>	40
910 - CHAMP D'APPLICATION.....	40
911 - DEPOTS A TERRE.....	40
912 - ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM.....	40
913 - AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9.....	40

ANNEXE I : DECLARATION PREVUE A L'ARTICLE 21-1 DU RPM	41
ANNEXE II : LISTE DE CONTROLE NAVIRE/TERRE OU NAVIRE/NAVIRE ET DIRECTIVES S'Y RAPPORTANT	42
ANNEXE III : FORMULAIRE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE MISE EN DEPOT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	43
ANNEXE IV : TABLEAU DE SEPARATION DES CONTENEURS TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES	44
ANNEXE V - MOYENS MIS EN ŒUVRE PAR LA SOCIETE DE LAMANAGE	45
ANNEXE VI – PLAN GENERAL DU PORT AUTONOME DE LA ROCHELLE	46
ANNEXE VII – AVIS DE LA SOUS-COMMISSION INTERMINISTERIELLES TMD PORTS MARITIMES	47

CHAPITRE 1: DISPOSITIONS GENERALES

CHAMP D'APPLICATION

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites administratives du port autonome de la Rochelle, sont soumis aux prescriptions du Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (R.P.M.), annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié et au présent règlement qui le complète.

ABREVIATIONS

Les abréviations suivantes sont employées dans le présent règlement :

BF	Bassin à flot et quai correspondant (affectation d'un numéro)
Code IMDG	Code Maritime International des Marchandises Dangereuses
GRV	Grand Récipient pour Vrac
NASC	Solution Chaude Concentrée au Nitrate d'Ammonium
OBO	Ore Bulk Oil
APOO	Quai Modéré Lombard Ouest
APO1 – APO1 b	Quai Modéré Lombard Milieu
APO2	Quai Modéré Lombard Est
CB01 – CB02 – CB03	Quais de Chef de Baie
ROR1	Quai RoRo du Bassin à flot
ROR2	Poste RoRo du quai de chef de baie 03 (Ponton passerelle)
ME01 – ME02 – ME03 – ME05 – ME06 – ME07	Quais du Môle d'escale
APES	Appontement pétrolier Est
APWE	Appontement pétrolier Ouest
RPM	Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (arrêté du 18 juillet 2000)
PALR	Port autonome de La Rochelle

PRESENTATION DU DOCUMENT

Seuls sont repris dans le Règlement local les articles comportant des éléments qui complètent le RPM.

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

CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Voir RPM.

DEFINITIONS

Voir RPM

REPRESENTANTS QUALIFIES DE L'AUTORITE PORTUAIRE :

La Capitainerie, désigne l'ensemble des Officiers de port et les Officiers de port Adjoints, qui sont les représentants qualifiés de l'Autorité portuaire pour l'exécution du présent règlement. Elle fixe pour chaque opération les conditions d'exécution et le périmètre de sécurité adéquat.

ZONE DE PROTECTION :

L'accès des personnes dans les zones de protection sur les quais et terre-pleins utilisés pour le débarquement/embarquement ou la manutention de marchandises dangereuses ou polluantes est interdite aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité et dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité et la sûreté.

TITRE I – PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT

SECTION I : REGLEMENTATION

11-1. REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

Voir RPM

11-2. AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES

Voir RPM

11-3. DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES

Voir RPM

SECTION II – EXPERTS ET EXPLOITANTS

12-1. EXPERTS

Voir RPM

12-2. ROLE DE L'EXPLOITANT

Voir RPM

TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DES PORTS

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

21-1. DECLARATION

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

Voir RPM

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

Voir RPM

Tout moyen écrit de transmission des déclarations et demandes d'autorisations est accepté.

21-1-3 - Obligation d'information

Voir RPM

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

Voir RPM

21-2. CONDITIONS

21-2-1 - Les navires transportant des marchandises dangereuses, déclarées conformément à l'article 21-1-1, reçoivent, au plus tard, sur rade du port autonome de la Rochelle, l'autorisation d'engainer le chenal d'accès.

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

En dehors des cas de force majeure ou d'autorisation spéciale donnée par la Capitainerie, le mouillage des navires et bateaux chargés de marchandises dangereuses, et d'une façon particulière celui des pétroliers de mer chargés ou non dégazés, en attente d'opération ou de mouvement, est interdit dans le chenal d'accès au port autonome de la Rochelle.

Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses en vrac doivent accoster au poste spécialisé qui leur est attribué par la Capitainerie :

La manutention de ces marchandises dangereuses en vrac ne peut s'effectuer qu'aux postes spécialisés mentionnés ci-dessous :

21-2-2 - Postes spécialisés pour les hydrocarbures liquides :

- APWE : Appontement pétrolier ouest (Essences : code ONU 1203 et Gasoil : code ONU : 1202)
- APES : Appontement pétrolier est (Essences, gasoil, pétrole lampant : code ONU 1223 pour les classés

A défaut de poste spécialisé pour cette manutention, l'autorité portuaire pourra autoriser une telle opération sous réserve que le poste désigné soit équipé de moyens fixes ou mobiles de sécurité, d'intervention et de protection de l'environnement, adaptés à la nature et à la quantité de marchandise en cause, tel que :

- AP02 (quai modéré Lombard) : pétrole lampant – alcool éthylique : code ONU 1987
- ME03 ou ME05 (môle d'escale) : alcool éthylique

21-2-3 - Postes spécialisés pour les autres marchandises :

- ME01/02 : Môle d'escale Postes 1 et 2 : Nitrates d'ammonium et engrais de la classe 5.1 : codes ONU 1942 et 2067
- BF17/ BF16 : Bassin à flot – Epi de l'ancienne base sous-marine : acide phosphorique : code ONU 1805
- Autres quais :

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

Les Postes spécialisés pour les marchandises dangereuses sont impérativement des zones d'accès restreint (ZAR) et nécessitent des moyens en infrastructure et ressources en personnels dédiés à la sûreté.

21-2-4 : Les navires opérant ces marchandises, recevront des instructions spécialisées de la Capitainerie. Le consignataire ou l'agent du navire reçoit un double de ces prescriptions et accuse réception, en fournissant les documents demandés.

21-2-5 : Les opérations de manutention des marchandises dangereuses aux postes non spécialisés autres que ceux désignés par le PSP du port Autonome sont soumises à autorisation temporaire de l'autorité portuaire. Les frais induits par la mise en œuvre des mesures particulières liées à la sécurité et à la sûreté des opérations sont à la charge de celui qui a la garde de la marchandise.

21-2-6 : Dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé, la réception, la circulation et le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses sont soumis à l'accord du gestionnaire du terminal ou à défaut du PALR

21-2-7 : Les conditions d'accès des engins à l'appontement pétrolier sont précisées dans le document intitulé « Consignes de sécurité à destination des navires citernes ».

21.3. SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES

Voir RPM

Ces dispositions s'appliquent à tous les bateaux transportant des matières dangereuses, indifféremment de leur taille.

21-4. AVITAILLEMENT ET APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Le soutage des navires transportant des marchandises dangereuses en vrac depuis un bateau est tenu d'être effectué en dehors des opérations commerciales.

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

- accord du ou des réceptionnaires
- citernes inertées,
- déchargement ou déballastage,
- produits d'un point éclair supérieur à 60°C.

L'avitaillement par véhicules citernes et autres opérations d'enlèvement de résidus d'exploitation ainsi que les approvisionnements sont autorisés pour les navires pétroliers lorsqu'ils répondent aux conditions du point 12 décrites dans les prescriptions et consignes de sécurité à destination des capitaines des navires citernes.

Toute opération d'avitaillement est soumise à l'autorisation préalable de la Capitainerie et doit respecter les consignes établies par la Capitainerie.

21-5. APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION

Le ravitaillement des engins de manutention est autorisé à une distance supérieure à 30 mètres de toute autre marchandise dangereuse

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

Voir RPM

22-1. OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS

Voir RPM

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

Seules les personnes en possession d'une carte d'accès portuaire en cours de validité (la délivrance de l'accès est soumise à habilitation préfectorale), délivrée par l'autorité portuaire sont autorisées à circuler sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses.

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

22-3. DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE

22-3-1. Dépôts à terre

Les quantités maximales de marchandises dangereuses susceptibles d'être mises en dépôt sur les terre-pleins ainsi que les distances de séparation entre îlots et les mesures de sécurité à imposer sont précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le chapitre II du présent règlement.

22-3-2. Dépôts de sécurité

22-4. FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRE-PLEINS

Voir RPM

22-5. MATERIELS D'ECLAIRAGE

Voir RPM

22-6. MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE

Voir RPM

22-7. TELEPHONE – RADIOTELEPHONE

22-7-1.

Voir RPM

22-7-2.

Voir RPM

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

23-1. DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE

Voir RPM

23-1-1. Dispositions générales

Voir RPM

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

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

Tout capitaine, patron ou gardien, au cas où un sinistre viendrait à se déclarer à son bord, doit impérativement prévenir :

- la capitainerie (VHF 16/12 et téléphone)
- les sapeurs pompiers (Tél. 18).

Tout navire ou bateau dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite, doit immédiatement en faire la déclaration à la Capitainerie. Toute intervention sur ces équipements ne peut s'effectuer qu'après accord préalable de la Capitainerie.

Tout navire ou bateau chargeant, déchargeant ou ayant en transit des marchandises dangereuses doit maintenir à bord des officiers et un équipage suffisant pour assurer une veille efficace, intervenir immédiatement si besoin est ou déplacer le navire.

23-1-2. Diffusion de l'alerte

Voir RPM

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

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

23-2-2. Les résidus (liquides, solides) provenant de la manutention des matières dangereuses doivent être réduits à leur plus petit volume à bord des navires et bateaux. L'évacuation des résidus est effectuée sous la responsabilité des Capitaines des navires et patrons des bateaux.

L'accord de la Capitainerie doit être sollicité et obtenu avant le début des opérations. En aucun cas ces résidus conditionnés ou non ne doivent séjourner dans les limites administratives du port.

Les bons d'enlèvement et les bordereaux de suivi des déchets (BSD) devront être adressés à la capitainerie en copie.

Les déchets et résidus devront être conservés à bord dans les mêmes conditions que pour leur transport en mer. Les conditions de leur débarquement devront être conformes aux prescriptions énoncées dans le Plan de réception et de traitement des déchets du port autonome de la Rochelle, tel que défini à l'article R.*121-2 du Code des Ports Maritimes.

23-2-3. Les moyens anti-pollution sont conventionnellement mis en œuvre par la société de lamanage. Voir annexe 5.

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

Voir RPM

SECTION IV : GARDIENNAGE/SURVEILLANCE

Pour être en conformité avec le Plan de Sûreté Portuaire, le terme « Surveillance » sera utilisé lorsqu'il s'agit de l'application des mesures de sûreté (mise en œuvre et surveillance de la ZAR générée par la présence du navire transportant des marchandises dangereuses); pour ce qui est de la mise en œuvre des mesures de sécurité propres à chaque classe de marchandise, c'est le terme « Gardiennage » qui prévaut.

24-1. LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT

Dans tous les cas, le gardiennage/la surveillance doit être effectué par une entreprise agréée par l'autorité préfectorale et du personnel justifiant d'une formation dans le domaine des marchandises dangereuses reconnue par l'autorité portuaire. Elle est exercée aux frais et risques de celui qui a la garde de la marchandise.

24-2. LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION

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

Voir RPM.

TITRE III : DISPOSITIONS SPECIALES Á LA MANUTENTION

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

31-1. CONDITIONS

Voir RPM

31-2. INTERDICTIONS

Voir RPM

SECTION II – OPERATIONS PARTICULIERES

32-1. OPERATIONS VISANT LES ENGINES DE TRANSPORT

La circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies routières du Port doivent respecter le Code de la route et l'Arrêté préfectoral du 23 septembre 1994 modifié (règlement particulier de police du port).

La circulation des wagons, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies ferrées doit respecter l'Arrêté préfectoral du 27 mai 1986.

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

32-2. OPERATIONS DE NUIT

Voir RPM

SECTION III – MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC

33-1. LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES

Voir RPM.

33-2. CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPERATIONS DE MANUTENTION EN VRAC

33-2-1.

Voir RPM

33-2-2.

Voir RPM

33-2-3.

Voir RPM

33-3. CONTROLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC

Voir RPM

33-4. FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT

Voir RPM

33-5. LIAISONS EQUIPOTENTIELLES

33-5-1

Voir RPM

33-5-2.

Voir RPM

33-5-3.

Voir RPM

SECTION IV : MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES CONCUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC : OBO (Ore Bulk oil)

34-1. CONDITIONS

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

- Lorsqu'ils n'ont pas transporté d'hydrocarbures durant leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci devra être inertée préalablement : les informations sur leur état doivent parvenir, par moyens VHF, à l'autorité portuaire au plus tard lorsque le navire arrive au mouillage d'attente sur rade.
- Lorsqu'ils ont transporté des hydrocarbures durant 1 de leurs 3 derniers voyages, les navires ne sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie, qu'après que le contrôle de l'explosivité des cales, des ballasts, de la chambre des pompes et de toutes les capacités vides aient donné lieu à la délivrance par un expert agréé d'un certificat de dégazage. Le contrôle doit être effectué au mouillage et les résultats doivent être immédiatement transmis à la Capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci doit être inertée préalablement à la mise à quai.

En ce qui concerne les navires dont la dernière escale a donné lieu à un certificat de dégazage établi par un expert agréé du port de provenance et datant de moins de 5 jours, ce dernier doit parvenir à l'autorité portuaire du Port au plus tard lorsque le navire atteint le mouillage d'attente sur rade. La Capitainerie peut alors exempter le navire d'un contrôle sur rade.

SECTION V. MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

35-1. DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT

Voir RPM

35-2. DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS

Voir RPM

SECTION VI : ADMISSION – CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS et citernes

36-1. DISPOSITIONS GENERALES

Voir RPM

Les citernes non lavées, non dégazées, sont soumises aux mêmes dispositions que celles relatives au dernier produit transporté.

Pour qu'une citerne soit déclarée non dangereuse, un certificat indiquant que la citerne a été lavée et dégazée doit être délivré par un expert agréé.

L'ouverture éventuelle des conteneurs chargés de marchandises dangereuses doit être effectuée avec toutes les précautions concernant la protection du personnel et sous réserve de l'autorisation de la Capitainerie et au besoin des autres autorités concernées.

Les distances de protection sont adoptées en fonction du type de marchandise dangereuse et précisées par la Capitainerie.

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

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

36-2. PLAQUE C.S.C. (Container Safety Convention)

Voir RPM

TITRE IV - DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX

SECTION I- MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

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

Les opérations systématiques de nettoyage et de lessivage des citernes ayant contenu des hydrocarbures doivent être exécutées au mouillage d'attente sur rade. Elles sont soumises à l'autorisation de la Capitainerie et doivent, en outre, respecter les conditions suivantes :

- en dehors d'une période d'orage ;
- vitesse du vent supérieure à 4 nœuds.

La ventilation et le nettoyage minutieux par l'équipage à l'intérieur des citernes peuvent être autorisés par la capitainerie, aux postes pétroliers, après contrôle de l'atmosphère par un expert chimiste agréé et accord des réceptionnaires du terminal.

41-2. PRESCRIPTIONS DIVERSES

Voir RPM

SECTION II - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES

42-1. REGLES APPLICABLES

Voir RPM.

SECTION III - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGIN DE SERVITUDE

43-1. REGLES APPLICABLES

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

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

Voir RPM.

SECTION IV - PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE

44-1. MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX

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

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

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

En cas d'incendie à bord ou à proximité, les navires doivent se tenir prêts à se déplacer ou être pris en remorque, sur ordre du Commandant de Port ou de son représentant.

Les navires citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac disposeront des remorques de sécurité métalliques tournées aux bittes, à l'avant et à l'arrière, l'œil maintenu à environ 1 mètre du niveau de l'eau et un mou suffisant lové sur le pont.

Circulation :

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

Cette autorisation tiendra compte de la situation météorologique, du type de navire, des conditions de chargement ou de déchargement et du poste à quai considéré.

44-2. MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRESENTANT L'INFLAMMABILITE OU L'EXPLOSIVITE COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE

44-2-1. Amarrage

Voir RPM

44-2-2. Canots de sauvetage

Voir RPM

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

44-3-1. Dispositions générales

Le stationnement à couple des navires peut être autorisé ou imposé par la Capitainerie ainsi que des instructions particulières imposant des défenses spécifiques et dans tous les cas la largeur du navire accostant ne devra pas être supérieur à celle du navire accosté.

Le transfert (transbordement) entre bateaux de produits en vrac d'un point éclair inférieur à 60°C est interdit.

Le transfert entre bateaux de produits en vrac d'un point éclair supérieur à 60°C est soumis à l'autorisation de la Capitainerie. Il ne peut avoir lieu que de jour. L'accord préalable expresse du gestionnaire du terminal est obligatoire.

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

44-3-2. Manœuvres d'amarrage ou d'appareillage à couple d'un navire-citerne.

Voir RPM

SECTION V - ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX

45-1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

SECTION VI - CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE

46-1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

SECTION VII - REPARATION A BORD

47-1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

SECTION VIII - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

48-1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

SECTION IX - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT

49-1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

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

Voir RPM

51 - PERSONNEL A MAINTENIR A BORD

Voir RPM

52 - AUTORISATION D'ADMISSION

Voir RPM

53 - VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES

53-1

Voir RPM

53-2

Voir RPM

54 - NAVIRES INERTES

54-1 – Dispositions générales

Voir RPM

54-2 – Précautions particulières

Voir RPM

54-3 - Travaux autorisés

Voir RPM

55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES

Voir RPM

CHAPITRE II : PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES

CLASSE 1 : MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES

DISPOSITIONS GENERALES

100 - CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

111- EXEMPTIONS

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

112 - ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES.

112-1 Déclaration des marchandises

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

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

113-1 Admission des navires et bateaux

Voir RPM

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

Voir RPM

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

Aux quais du bassin à flot, de Chef de Baie et du môle d'escale, l'accostage et la manutention d'un navire transportant ou devant transporter des matières de classe 1.1 – 1.2 – 1.3 – 1.5 – 1.6 sont subordonnés à l'absence de navires à passagers

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

Voir RPM

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

Voir RPM

113-5 Distances minimales entre navires et bateaux

Voir RPM

113-6 Admission et circulation des véhicules

Voir RPM

114 - DEPOTS A TERRE

Voir RPM

Tout engin de transport contenant des marchandises de la classe 1 est considéré comme étant un îlot.

Les masses maximales de marchandises de classe 1 admissibles par îlot à quai sont indiquées dans le tableau 1.

Les tonnages admissibles indiqués dans le tableau 1 ci-dessous ont été calculés en considérant que les marchandises dangereuses de la classe 1 sont déposées en bord à quai.

Ces quantités admissibles et distances minimales sont tirées de l'étude de danger du 24 Mars 2004 notamment de l'annexe 18 fixant les rayons Z3, Z4, Z5

La valeur du coefficient K est celle du RPM.

Tableau 1 – Masse nette maximale de matière explosible admissible par îlot à quai – classe 1

Emplacement		Division			
Lieu	Poste	1.1 / 1.5	1.2 / 1.6	1.3	1.4
Bassin à flot	BF03	0,4 t	0	5 t	Quantité non limitée
	BF04				
	BF09				
	BF10				
Môle d'escale	ME01	0,4 t	0	5 t	Quantité non limitée
	ME07	0,4 t	0	5 t	
	ME02	8 t	27 000 t	216 t	
	ME06	4,6 t	64 000 t	125 t	
	ME03	1 t	0	27 t	
	ME05	0 t (37 kg)	0	1 t	

Chef-de-Baie	CB01	93 t	5 600 t	1 492 t	Quantité non limitée
	CB02	48 t	1 400 t	1 492 t	
	CB03	20 t	262 t	786 t	

114-1 Classement

Voir RPM

114-2 Etude de danger

Une étude de danger du 24 mars 2004 a été effectuée par la société TAG. Elle a été approuvée par l'Autorité portuaire, dans les conditions réglementaires.

Voir RPM

114-3 Distances applicables

Voir RPM

114-4 Conditions d'aménagement des distances

Voir RPM

114-5 Conditions d'aménagement des quantités

Voir RPM

114-6 Dispositions liées aux accidents pyrotechniques

Voir RPM

114-7 Admission des personnes

Voir RPM

114-8 Dispositions relatives aux manipulations de colis de marchandises de la classe 1

Voir RPM

115 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE

Voir RPM

Une fiche de consignes spéciales est remise aux navires.

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

116-1 Autorisations et interdictions

Tous les appareils de levage et engins de manutention doivent être à jour de leur visite réglementaire.

116-2 Autres dispositions

Voir RPM

117 - ADMISSION -CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS

Voir RPM

118 - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

119 - AVITAILLEMENT

Voir RPM

120 - NITRATE D'AMMONIUM

Le nitrate d'ammonium et les engrais au nitrate d'ammonium relevant de la classe 1 sont soumis aux dispositions relatives à la classe 1.



CLASSE 2 : GAZ COMPRIMES, LIQUEFIES OU DISSOUS

DISPOSITIONS GENERALES

210 - CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

211 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

212 - DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC

Voir RPM

212 - Distance de protection

Voir RPM

213 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

213 - 1 Durée de séjour

Voir RPM

213 - 2 Sécurité des mouvements

Voir RPM

ACCES :

Les navires transportant des marchandises dangereuses de la classe 2 en vrac peuvent être autorisés à titre exceptionnel par la Capitainerie, à accoster à certains postes commerciaux du port autonome de la Rochelle, pour des raisons techniques, d'avitaillement ou de soutage.

Ils se conformeront aux dispositions du RPM.

Ces navires seront assistés d'un remorqueur si leur longueur est supérieure à 80 mètres ou 100 mètres si ceux ci possèdent un propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement.

Une distance minimale de 50 mètres avec les autres navires sera appliquée.

Une surveillance sera mise en place ainsi qu'un périmètre de sécurité de 50 mètres autour du navire.

Des prescriptions supplémentaires pourront être prescrites par l'Autorité portuaire, notamment en ce qui concerne un renfort de gardiennage, un élargissement du périmètre de sécurité, un dispositif de barrièrage et de contrôle ainsi qu'un renforcement de l'amarrage.

214 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS

Des mesures de sécurité spécifiques peuvent être indiquées par la Capitainerie en fonction de la nature de la marchandise, de la quantité manutentionnée et de l'emballage.

Les dépôts sous hangars sont interdits.

215 - SURVEILLANCE

Voir RPM

216 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Voir RPM

217 - MANUTENTION

Voir RPM

218 - RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES

Voir RPM

219 - PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ

Voir RPM

220 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD

Voir RPM



CLASSE 3 : LIQUIDES INFLAMMABLES

DISPOSITIONS GENERALES

310 - CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions relatives aux opérations d'avitaillement en hydrocarbures sont précisées dans l'article 21-4 du présent règlement

Voir RPM

311 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

312 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

313 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE et SÉCURITÉ

Voir RPM

Un dossier spécial de « consignes sécurité à destination des navires citernes », en français et en anglais est remis à chaque navire à son arrivée.

314 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Voir RPM

En période d'activité orageuse (orage à moins de 5000 mètres), les opérations commerciales de navires et bateaux de vrac sont interrompues.

En période de vent dont la force est inférieure à 4 nœuds, la manutention du pétrole lampant sera interrompue au quai Modéré Lombard.

Ces interruptions seront laissées à l'initiative des réceptionnaires des produits, ou à défaut, ordonnées par la Capitainerie.

Ces réceptionnaires auront également à charge de vérifier en permanence les données météorologiques correspondantes.

315 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD

Voir RPM

A noter :

Une étude de risque liée à la cohabitation d'accostage des navires de croisière au Môle d'Escale en même temps que des navires pétroliers reçus à l'appontement pétrolier est en cours.

Celle-ci devrait conduire à l'adoption de fiches réflexes et de consignes qui feront l'objet d'une modification du Règlement d'exploitation.



CLASSE 4-1 : SOLIDES INFLAMMABLES

DISPOSITIONS GENERALES

410 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

En raison d'un trafic nul, pas d'étude de danger pour la détermination des quantités maximales admissibles par îlot ainsi que leur distance de séparation.

411 - DEPOTS A TERRE

Voir RPM.

412 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE

Voir RPM



CLASSE 4-2 : MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE

DISPOSITIONS GENERALES

420 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

421 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE

Voir RPM.



CLASSE 4-3 : MATIERES QUI AU CONTACT DE L'EAU DEGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES

DISPOSITIONS GENERALES

430 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

431 - MANUTENTION DES COLIS

Voir RPM



CLASSE 5-1 : MATIERES COMBURANTES

DISPOSITIONS GENERALES

510 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

Des consignes de sécurité particulières sont remises aux capitaines des navires et bateaux transportant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9.

Le consignataire ou l'agent du navire reçoit un double de ces prescriptions et accuse réception, en fournissant les documents demandés.

511 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

Voir RPM

DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

512 - PROPRIETES

512- 1 Risques liés à la décomposition

Voir RPM.

512-2 Risques d'explosion

Voir RPM

513 - TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

514 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

Les tonnages maxima de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1. ou 9 admis au chargement ou au déchargement sur un même navire ou bateau, sont :

- **5000 tonnes** si le chargement est homogène et qu'une seule matière constitue le chargement du navire ou d'une cale
- **2000 tonnes** pour un chargement non homogène

La manutention et le stockage de ces matières dangereuses sont autorisés uniquement aux emplacements suivants :

Môle d'escale poste 01 et 02 et sont subordonnés à l'absence de navires à passagers sur l'ensemble du môle.

Les emballages seront uniquement constitués de sacs ou de grands récipients vrac (G.R.V.) répondant aux normes du code I.M.D.G.

Les navires ne sont admis qu'à l'unité au Môle d'escale, amarrés cap au sud et tant que la disponibilité en eau imposée sur ces postes, sera conforme au tableau de **l'article 518** du RPM.

515 - RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT

Voir RPM

516 - DEPOTS A TERRE

Voir RPM

Le dépôt à terre de ces marchandises et dans les hangars est interdit à l'intérieur des limites administratives du port.

Un stock tampon sur le quai de déchargement, facilitant les opérations de manutention et commerciales pourra être autorisé par l'Autorité portuaire.

Ce stockage temporaire sera :

- limité à 200 tonnes et entreposé en restant accessible par les moyens de lutte incendie sur zone
- enlevé à la fin de la période de manutention de la journée ou surveillé à la fin du shift et jusqu'à la reprise des opérations commerciales par un gardien supplémentaire.

Des voies ferrées permettent le stockage de wagons chargés de ces marchandises au Môle d'escale.

517 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE

Voir RPM

La surveillance des navires transportant des nitrates d'ammonium et des engrais aux nitrates de classe 5.1 ou 9 sera le suivant :

- 2 agents de surveillance pendant la manutention des engrais de classe 5.1 et un seul la nuit, hors manutention et sans stock tampon à quai.
- 3 agents de surveillance en permanence pour les nitrates d'ammonium.

La Capitainerie pourra imposer un nombre supérieur de gardiens en fonction des circonstances ou du trafic.

Ces agents agréés par l'Autorité Portuaire devront justifier d'une formation agréée et reconnue et connaître parfaitement les installations mobiles et fixes de lutte incendie qu'ils mettent en œuvre à chaque navire en opération.

518 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Voir RPM et constatations de l'Etude de danger concernant le débit et la pression disponibles (page 91).

Des essais de pression et débit ont lieu mensuellement.

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

Les débits d'eau disponibles sur le poste de réception sont imposés et répertoriés dans le tableau de l'article 518 du Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes et peuvent entraîner en conséquence la limitation des tonnages maxima admis.

Ils sont fournis par :

- Une installation fixe, propriété du PALR, qui en assure l'entretien, les réparations et le bon fonctionnement.
- une installation mobile complémentaire à charge de l'exploitant (le manutentionnaire du navire)

Le fonctionnement des moyens de pompage d'eau complémentaire doit être contrôlé régulièrement par du personnel du manutentionnaire, chargé de l'entretien de la maintenance, et de la mise en place de ces moyens.

Les essais comporteront la mise en eau et en pression des dispositifs de secours.

Des essais opérationnels de disponibilité de tous ces moyens seront réalisés par les agents de surveillance à chaque réception de navire, sous les directives et le contrôle du manutentionnaire.

Au cours de l'escale de ces navires, des contrôles inopinés peuvent être effectués par la Capitainerie qui peut faire cesser les opérations commerciales en cas de constatation de dysfonctionnement ou de non application de ces prescriptions.

Une fois par an, une commission, dont la composition suit, vérifie que les moyens de pompage d'eau sont conformes aux dispositions fixées par l'article 518 déjà mentionné.

La commission chargée des contrôles est composée de :

- un représentant de la Capitainerie
- un représentant de la Direction des Opérations Portuaires du PALR
- un représentant du SDIS



CLASSE 5-2 : PEROXYDES ORGANIQUES

DISPOSITIONS GENERALES

520 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

En raison d'un trafic nul, pas d'étude de dangers fixant les quantités maximales admissibles par îlot et leur distance de séparation.

521 - DEPOTS A TERRE

Voir RPM

522 - SURVEILLANCE

Voir RPM

523 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

Voir RPM



CLASSE 6-1. : MATIERES TOXIQUES

DISPOSITIONS GENERALES

610 - PROPRIETES

Voir RPM



CLASSE 6-2. : MATIERES INFECTIEUSES

DISPOSITIONS GENERALES

620 - PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

621 - DEPOTS A TERRE - STOCKAGE

Voir RPM

622 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

Voir RPM



CLASSE 7 : MATIERES RADIOACTIVES

DISPOSITIONS GENERALES

710 -PROPRIETES

Voir RPM

711 - REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

Voir RPM

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

Voir RPM

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

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

712 DEPOTS A TERRE

Voir RPM

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

Voir RPM

712-2 Limitation de la quantité de matières radioactives entreposées.

Voir RPM

713 - GARDIENNAGE/SURVEILLANCE

Voir RPM

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

714-1 Quais et terre-pleins

Voir RPM

Un contrôle d'absence de contamination radioactive est systématiquement réalisé dès l'enlèvement des quais et terre-pleins.

714-2 Décontamination

Voir RPM

715 - MANUTENTION DES COLIS

Voir RPM



CLASSE 8 : MATIERES CORROSIVES

DISPOSITIONS GENERALES

810 - PROPRIETES

Voir RPM

811 - PRESCRIPTIONS

Voir RPM.

Le poste de réception de l'acide Phosphorique est situé à l'épi de l'ancienne base sous-marine :

BF 16 / BF 17

Les capitaines des navires transportant cette marchandise reçoivent des prescriptions particulières.

Les navires sont autorisés à sasser et s'amarrent au cap décidé conjointement entre la capitainerie, la manutention et le capitaine du navire, par dérogation aux dispositions de l'article 21.1.3. (Amarrage cap à la sortie).



CLASSE 9 : MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS

DISPOSITIONS GENERALES

910 - CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

911 - DEPOTS A TERRE

Voir RPM

912 - ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

Les prescriptions particulières définies à la classe 5.1 sont applicables à ces engrais.

913 - AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9

Voir RPM

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché à la Capitainerie du port autonome de la Rochelle.

ANNEXE I : DECLARATION PREVUE A L'ARTICLE 21-1 DU RPM

Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

Voir RPM

ANNEXE II : LISTE DE CONTROLE NAVIRE/TERRE OU NAVIRE/NAVIRE ET DIRECTIVES S'Y RAPPORTANT

Voir RPM

« Check List » - RPM – Titre III – Section III – Article 33-3 et renvoi à l'annexe II

ANNEXE III : FORMULAIRE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE MISE EN DEPOT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

RPM. art.22-3-1

DATE :

DESTINATAIRES	
A L'INTENTION DE	
DE LA PART DE	
OBJET	Entreposage matières dangereuses (remorque)
NOMBRE DE PAGE (S)	

Nom du transporteur:

Immatriculation de la remorque:

<u>Appellations des marchandises:</u>	<u>Classe</u>	<u>N'ONU</u>	<u>Quantité</u>	<u>Conditionnement</u>	<u>Nombre de colis :</u>	<u>Durée de l'entreposage souhaitée</u>

AUTORISATION CAPITAINERIE POUR L'OPERATION CITEE EN OBJET SOUS RESERVE DE LA REALISATION DES PRESCRIPTIONS SUIVANTES:

DUREE AUTORISEE :

LIEU D'ENTREPOSAGE :

CONSIGNES PARTICULIERES :

ANNEXE IV : TABLEAU DE SEPARATION DES CONTENEURS TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES

Ce tableau indique les distances minimales en mètres

CLASSE	1.1;1.2;1.5	1.3;1.6	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
1.1;1.2;1.5	*	*	*	24	6	6	24	24	24	24	24	24	6	24	6	24	-
1.3;1.6	*	*	*	24	6	6	24	12	12	24	24	24	6	24	6	6	-
1.4	*	*	*	6	3	3	6	6	6	2	6	6	-	24	6	6	-
2.1	24	24	6	-	-	24	6	3	2	-	6	6	24	24	6	3	-
2.2	6	6	3	-	-	-	3	-	3	-	-	3	-	6	3	-	-
2.3	6	6	3	24	-	-	6	-	6	-	-	6	-	6	3	-	-
3	24	24	6	6	3	6	-	-	6	3	6	6	-	12	6	-	-
4.1	24	12	6	3	-	-	-	-	3	-	3	6	-	12	6	3	-
4.2	24	12	6	6	3	6	6	3	-	3	6	6	3	12	6	3	-
4.3	24	24	6	-	-	-	3	-	3	-	6	6	-	6	6	3	-
5.1	24	24	6	6	-	-	6	3	6	6	-	6	3	12	3	6	-
5.2	24	24	6	6	3	6	6	6	6	6	6	*	3	12	6	6	-
6.1	6	6	-	24	-	-	-	-	3	-	3	3	-	3	-	-	-
6.2	24	24	24	24	6	6	12	12	12	6	12	12	3	-	12	12	-
7	6	6	6	6	3	3	6	6	6	6	3	6	-	12	-	6	-
8	24	6	6	3	-	-	-	3	3	3	6	6	-	12	6	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ANNEXE V - MOYENS MIS EN ŒUVRE PAR LA SOCIÉTÉ DE LAMANAGE

- 1 barrage Baléar 323, en conteneur, à l'entrée et de chaque côté de la plate-forme pétrolière, de 2 x 300m de longueur, assemblés en 6 éléments de 50 mètres, paré à être largué par le lamanage.
- 2 x 105m barrage flexi MP 500 de 500mm de hauteur, en conteneur, stocké sur l'écluse coté amont.
- 1 x 300m de barrage Barracuda 420 de 1080 mm de hauteur, équipé d'un tapis de lancement, en conteneur stocké sur l'écluse coté aval.
- 132m de barrage absorbant type « Dipsorb » de diamètre = 0.20m et de longueur = 3m à assembler à la demande, stocké au sas couvert.
- 2 citernes mobiles galvanisées stockées au hangar M2.
- 1 écrémeur Foilex stocké au hangar M2.
- 1 pompe péristaltique M20D (antidéflagrante) et ses accessoires de pompage stockés au hangar M2.
- 45 sacs de 20 kg de produits absorbants flottants (huiles et hydrocarbures au sol ou sur l'eau) stockés au sas couvert.

Ces moyens peuvent être mis en œuvre par la SCOP du lamanage 24h/24, qui fournit moyens nautiques (3 vedettes : 2 de 1750 Kn – 1 de 4000 Kn) et personnels, qui font l'objet d'une convention d'emploi et de rémunération entre cette société et le PALR. Le service de lamanage fait l'objet d'un agrément du Directeur Général du port.

ANNEXE VII – AVIS DE LA SOUS-COMMISSION INTERMINISTERIELLE TMD PORTS MARITIMES

Commission Interministérielle du Transport des Matières Dangereuses
sous-commission des « Ports Maritimes »

Séance du 18 décembre 2007

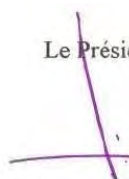
modifications au règlement local du port de LA ROCHELLE

Vu le décret n° 2007-618 du 26 avril 2007 relatif à la Commission Interministérielle du Transport des Matières Dangereuses;
Vu le code des ports maritimes;
Vu l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié, réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes;
Vu le règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuse au port de LA ROCHELLE (arrêté préfectoral du 20 août 2004);
S'étant réunie le 18 décembre 2007, et ayant entendu les représentants du port de LA ROCHELLE;

EMET L'AVIS SUIVANT :

Le projet de règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port de LA ROCHELLE reçoit un **avis favorable**, sous réserve de prendre en compte les remarques formulées dans le compte rendu de la sous-commission « Ports Maritimes » du 18/12/07.

Le Président



Jacques VERNIER



Port Autonome
La Rochelle

BP 2057
17010 La Rochelle Cedex 1
Tél. 05 46 00 53 60
Fax 05 46 43 19 28
E-mail : contact@larochelle-port.eu

ANNEXE 6



Terminal du Verdon

— Clôture

← Océan Atlantique



**Port franc : 59 ha
+ 3 900 m² sous hangar**

- 1 Ancien appontement pétrolier
- 2 Belvédère

Grand Port Maritime de Bordeaux

- 3 Capitainerie

- 4 Château d'eau - Blockhaus

- 5 Gare à terre

Grand Port Maritime de Bordeaux

- 6 Section outillage

- 7 Rampe pour navires rouliers

- 8 Hangar 12 000 m² (H 81)

dont 3 900 m² zone franche

- 9 Prises pour conteneurs frigorifiques

- 10 Parking V.L.

- 11 Bureaux du VAT

- 12 Aires de pré-stockage

- 13 Aires de stockage

- 14 Pont bascule routier

- 15 Matières dangereuses

Port franc

ACCÈS
POIDS LOURDS

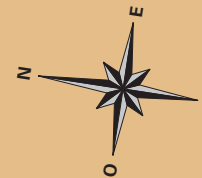
ACCÈS
VÉHICULES
LÉGERS

Projet de zone d'activité

- 1 Zones réservées pour des services généraux
- 2 12 lots viabilisés (eau, électricité, téléphone, voirie, éclairage public)
- 3 Bâtiment relais

Le Verdon-sur-Mer

Bordeaux à 100 km



ANNEXE 7



Terminal de Pauillac

Marégraphe — Clôture

- 1 Appontements privés CCMP (C^{ie} Commerciale de Manutention Pétrolière)
- 2 CCMP
- 3 Poste de livraison EDF
- 4 Poste de transformation Airbus

Grand Port Maritime de Bordeaux

- 5 Bureau de l'Officier de Port
Lamanage
- 6 Stockage Airbus
- 7 Hangar 71 - Caisserie des Grands Vignobles
- 8 Appontement public Trompeloup
- 9 Baron Philippe Rothschild S.A.
- 10 Cale inclinée
- 11 Capitainerie du port de plaisance
- 12 Port de plaisance



ANNEXE 8



Terminal de Blaye

— Clôture

Grand Port Maritime de Bordeaux

- 1 Exploitation, Domanial, Département gestion immobilière CCIB
CDC du canton de Blaye
- 2 Cale du Bac Blaye-Lamarque
- 3 Vini Service

Grand Port Maritime de Bordeaux

- 4 Locaux outillage
- 5 Semabla (Installations)
- 6 Plate-forme colis lourds
- 7 Portique chargement céréales vrac
- 8 Screg
- 9 Sobib

- 10 Transformateur (Semabla - P.A.B.)
- 11 Simagir
- 12 Station d'épuration
- 13 Aurenz-Greenworld



ANNEXE 9



Terminal d'Ambès

Marégraphe Pipeline

Grand Port Maritime de Bordeaux

- 1 Bureau des Officiers de Port
- 2 Docks des Pétroles d'Ambès (DPA)
- 3 Eka Chimie SA
- 4 Zone d'activités d'Ambès
- 5 Pipeline DPA (Transport par Pipeline Ambès-Bordeaux)
- 6 Cobogal (C^{ie} Bordelaise de gaz liquéfié)
- 7 Evonik-Cofrablack (C^{ie} française de Carbon Black)
- 8 Pipeline Evonik-Cobogal
- 9 Pipeline Cofrablack
- 10 SPBA (Société Pétrolière du Bec d'Ambès)
- 11 Perguilhem
- 12 Liant Distribution
- 13 Pipeline Vermilion
- 14 Centrale EDF
- 15 Feder Béton
- 16 Yara
- 17 Entrepôts Pétroliers de la Gironde (EPG)
- 18 Docks des alcools Bernard



ANNEXE 10



Terminal de Bassens

- Accès à la zone portuaire
- Relais information services
- Pipeline
- Marégraphe
- Pompe à incendie
- Clôture



- 1 Axial
- 2 In Vivo
- 3 Foresa France
- 4 Fayat
- 5 Dock des Pétroles d'Ambès (DPA)
- 6 Docks Maritimes
- 7 Control Union
- 8 Team TP
- 9 Seosse
- 10 Editrans
- 11 Worms
- 12 Michelin Simorep et C^o
- 13 Bureaux Sea Invest Bordeaux
- 14 Linde Gas
- 15 Leader France

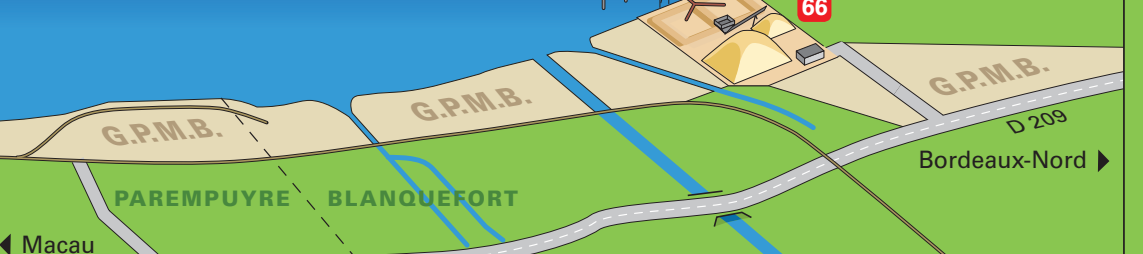
- 16 Silos d'Aquitaine In Vivo
- 17 Diester Industrie
- 18 Saipol-Céréol
- 19 Sethelec
- 20 Sea Tank
- 21 Akidis (STVA)
- 22 Lafarge ciments
- 23 Sea Invest terminal engrais
- 24 Sea Invest terminal marchandises diverses - Bassens Docks
- 25 Sea Invest terminal minéralier
- 26 Cimait
- 27 Lafon
- 28 Sea Invest ateliers
- 29 Sea Invest terminal agro-alimentaire
- 30 Sea Invest terminal containers

- 31 Section outillage et magasin
- 32 Soval-Prociner
- 33 Clean 33
- 34 Siap-Soval
- 35 Ponticelli Frères

- 36 Poste de garde
- 37 Gare de Bassens Appontements
- 38 Transport Norbert Dentressangle
- 39 CD Trans (GCA)
- 40 Forme de Radoub N°3
- 41 Entretien
- 42 Atelier Balguerie
- 43 Samat
- 44 SPBL (SO. B. Tran)
- 45 Pilotage
- 46 Douanes
- 47 Sinbpla
- 48 Loiret et Haentjens
- 49 Balguerie
- 50 Jammes/Aucanne

- 51 Citram (Centre d'exploitation)
- 52 Stora Enso
- 53 MPA (Matériaux Portuaires Aquitains)
- 54 AFM Derichbourg
- 55 GT Location
- 56 Parc à grumes
- 57 Silverwood
- 58 Bureaux de l'exploitation et des hangars et terre-pleins
- 59 Capitainerie du Port
- 60 SCI des Docks Maritimes
- 61 Entrepôts Montané
- 62 Garonne Fermettes
- 63 CRDH 33
- 64 Société de lamanage
- 65 Halte Nautique de Lormont
- 66 GSM

Zone de grattequina



ANNEXE 11



Terminal de Bordeaux

Marégraphe - - - Limite Grand Port Maritime de Bordeaux

- 1 Appontement navette
 - 2 Douanes (Direction interrégionale)
 - 3 B.R.A. (Agence de développement économique de Bordeaux et de la Gironde)
 - 4 C.C.I. de Bordeaux
- Grand Port Maritime de Bordeaux**
- 5 Siège social (3, place Gabriel)
 - 6 Union Maritime et Portuaire de Bordeaux (16, rue Ferrère)
 - 7 Hangar 14 (Expositions - Réceptions - Événements)
 - 8 Les Jardins des Quais (Du H. 15 au H. 19)
 - 9 Cap Sciences
 - 10 Halte d'attente entrée bassins à flot
 - 11 Lesieur
 - 12 Locaux commerciaux - Bureaux
 - 13 Hangar G2
 - 14 Locaux commerciaux - Bureaux

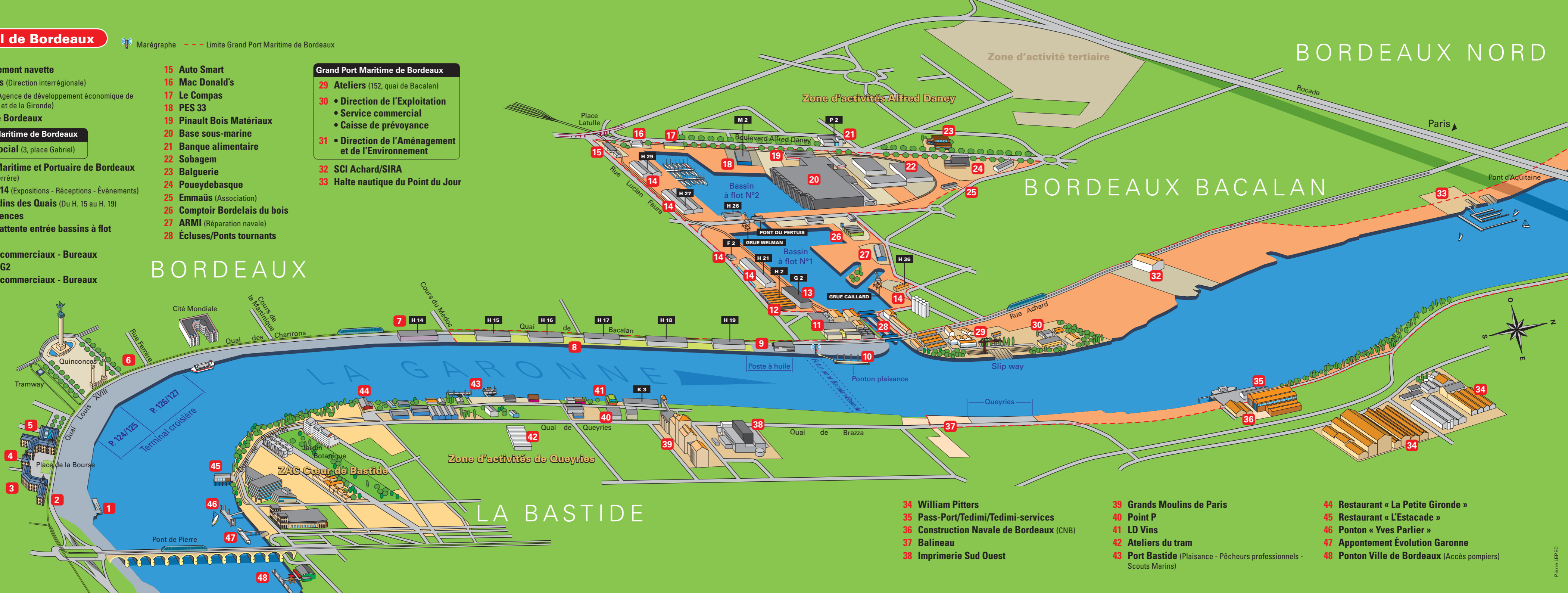
- 15 Auto Smart
- 16 Mac Donald's
- 17 Le Compas
- 18 PES 33
- 19 Pinault Bois Matériaux
- 20 Base sous-marine
- 21 Banque alimentaire
- 22 Sobagem
- 23 Balguerie
- 24 Poueydebasque
- 25 Emmaüs (Association)
- 26 Comptoir Bordelais du bois
- 27 ARMI (Réparation navale)
- 28 Écluses/Ponts tournants

- Grand Port Maritime de Bordeaux**
- 29 Ateliers (152, quai de Bacalan)
 - 30 • Direction de l'Exploitation
• Service commercial
• Caisse de prévoyance
 - 31 • Direction de l'Aménagement et de l'Environnement
 - 32 SCI Achard/SIRA
 - 33 Halte nautique du Point du Jour

- 34 William Pitters
- 35 Pass-Port/Tedimi/Tedimi-services
- 36 Construction Navale de Bordeaux (CNB)
- 37 Balineau
- 38 Imprimerie Sud Ouest

- 39 Grands Moulins de Paris
- 40 Point P
- 41 LD Vins
- 42 Ateliers du tram
- 43 Port Bastide (Plaisance - Pêcheurs professionnels - Scouts Marins)

- 44 Restaurant « La Petite Gironde »
- 45 Restaurant « L'Estacade »
- 46 Ponton « Yves Parlier »
- 47 Appontement Évolution Garonne
- 48 Ponton Ville de Bordeaux (Accès pompiers)

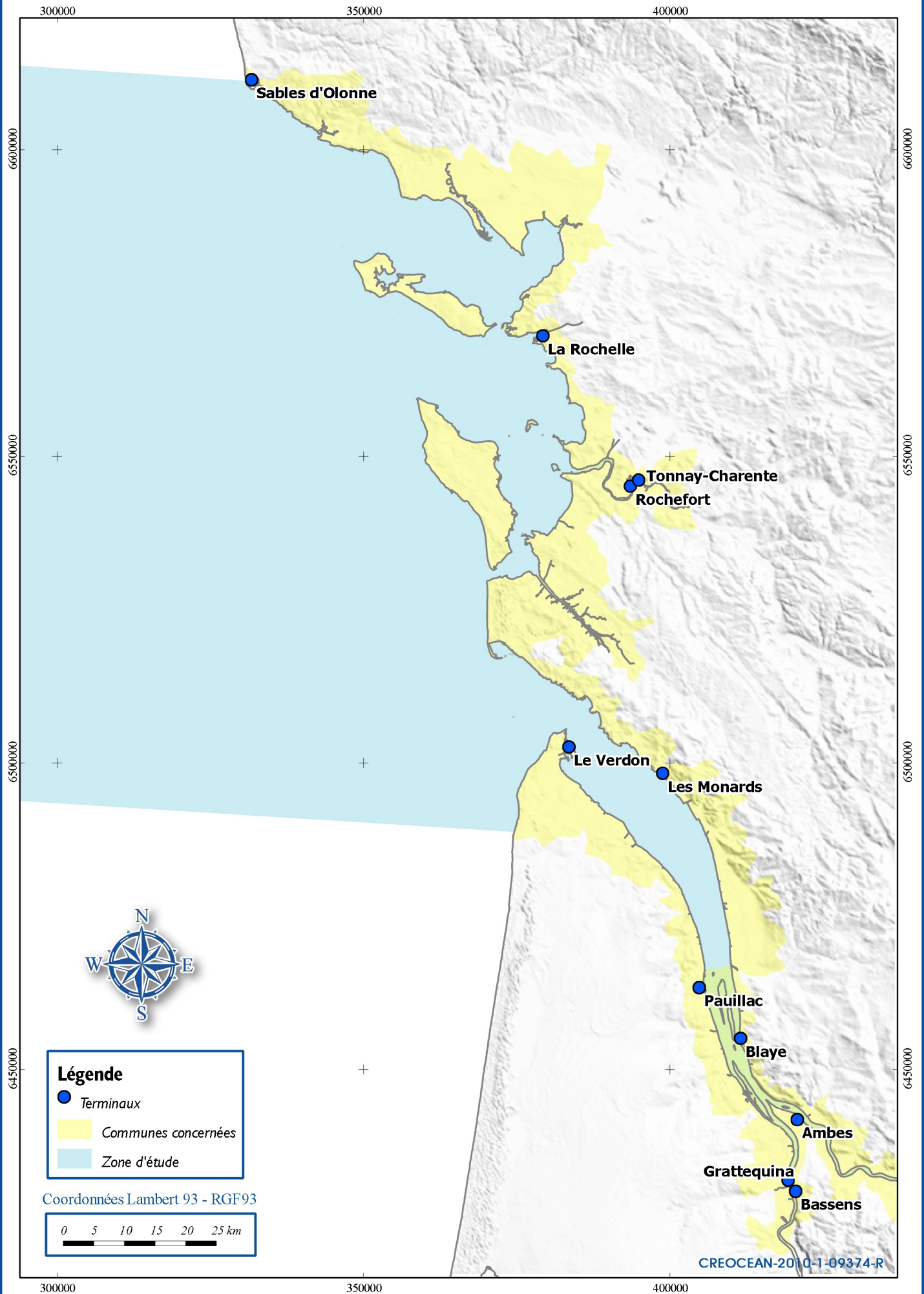


ANNEXE 12 : Exemples de représentations cartographiques



LOCALISATION DES TERMINAUX PORTUAIRES

Source : IGN, CREOCEAN



TRAFIC MARITIME ANNUEL - ANNÉE 2009

Source : IGN, CREOCEAN

