

PREFECTURE DE LA SAONE-ET-LOIRE

ARRETE N° 2014-21-0010

PORTANT RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE
DE LA NAVIGATION, DE STATIONNEMENT ET DE DECHARGEMENT
DES BATEAUX DE MATIERES DANGEREUSES
A L'APPONTEMENT ARGOS FRANCE DEPOT SAS
SUR LA COMMUNE DE CHALON-SUR-SAONE

Le Préfet de la Saône-et-Loire

Vu le Code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le Code des transports,

Vu l'arrêté ministériel en date du 28 juin 2013 portant Règlement Général de Police de la navigation intérieure,

Vu le décret n° 2013-253 relatif aux dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports,

Vu l'arrêté inter préfectoral en vigueur portant Règlement Particulier de Police du Bassin Rhône Saône,

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »),

Vu l'arrêté préfectoral 94/3170/2-2 en date du 15 décembre 1994, autorisant la société Charbonnière à exploiter un dépôt d'hydrocarbures situé sur le territoire de la commune de Chalon-sur-Saône,

Vu les arrêtés préfectoraux n° 02/2805/2-3 en date du 21 août 2002 prescrivant la mise à jour de l'étude de dangers, n° 05/1471/2-3 du 6 juin 2005 prescrivant la production d'une étude diagnostic de pollution, n° 05/3872/2-3 du 14 décembre 2005 prescrivant la réalisation d'une analyse critique de l'étude de dangers, n° 06/3620 du 7 décembre 2006 portant prescriptions complémentaires,

Vu le récépissé de la préfecture de Saône-et-Loire de déclaration de changement d'exploitant en date du 8 septembre 2009,

Considérant que de nouveaux textes réglementaires entrés en vigueur nécessitent la modification du présent arrêté,

ARRETE

Le présent arrêté définit les conditions de stationnement des bateaux devant effectuer des opérations de déchargement d'hydrocarbures à l'appontement ARGOS France DEPOT SAS à Chalon-sur-Saône (rivière Saône, bief aval du Canal du Centre, aval du PK 1,010 jusqu'au 1,310).

Il fixe également les conditions de navigation de tous les autres bateaux dans la zone citée à l'article 1^{er} ci-dessous.

ARTICLE 1^{er} - CHAMP D'APPLICATION DU REGLEMENT

La police et l'exploitation de l'appontement ARGOS France DEPOT SAS sont régies par les textes législatifs et réglementaires visés ci-dessus et par les dispositions ci-après.

Elles s'appliquent sur le bief aval du Canal du Centre, aval du PK 1,010 jusqu'au 1,310, sur la commune de Chalon-sur-Saône.

ARTICLE 2 - CONDITIONS DE NAVIGATION DES BATEAUX EN TRANSIT

Tous les bateaux en transit devront régler leur vitesse de façon à ne pas créer de remous lorsqu'un bateau est en stationnement à l'appontement. Les conducteurs devront assurer une vigilance particulière.

Cette obligation leur sera indiquée par un panneau B8.

ARTICLE 3 - STATIONNEMENT DES BATEAUX - CAS GENERAL

Seuls les bateaux transportant des hydrocarbures sont admis à stationner dans les conditions définies à l'article 4 ci-dessous à l'appontement ARGOS France DEPOT SAS à Chalon-sur-Saône.

Le stationnement, l'arrêt, l'escale (l'amarrage et l'ancrage) de tous les autres bateaux de transport, ainsi que des menues embarcations sont interdits de jour comme de nuit dans la zone située à l'aval du PK 1,010 jusqu'au 1,310. Des panneaux A5 placés en rives droite et gauche rappelleront cette interdiction.

ARTICLE 4 : CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES BATEAUX TRANSPORTANT DES HYDROCARBURES

L'appontement utilisé pour les opérations de déchargement d'hydrocarbures fait partie du dépôt utilisateur et est géré par ARGOS France DEPOT SAS dont le siège social est sis ZAC du Tasta - 9, Rue Raymond Manaud - 33520 BRUGES. Le stationnement y est autorisé à l'usage exclusif des bateaux devant effectuer des opérations de déchargement.

Le stationnement à couple, même s'il s'agit de bateaux transportant le même produit est formellement interdit. Un panneau A5 sera mis en place sur l'appontement et comprendra un cartouche contenant la mention « sauf bateau affecté au transport d'hydrocarbures ». Cette signalétique sera doublée du panneau A9 (interdiction de créer des remous).

Les opérations de déchargement du bateau se feront en présence permanente d'un opérateur en liaison directe et permanente avec le dépôt d'ARGOS France DEPOT SAS et de deux membres d'équipage au moins qui devront se trouver à bord du bateau pendant toute la durée de l'opération.

Ce personnel devra être qualifié et dûment formé pour les tâches qu'il doit effectuer et instruit de la nature des risques présentés par le produit manipulé. Il devra connaître les consignes de sécurité, notamment les mesures à prendre vis-à-vis de la navigation en cas d'accident.

Avant toute opération de déchargement, le conducteur du bateau et l'opérateur désigné par l'exploitant ARGOS France DEPOT SAS vérifieront la conformité des dispositions à partir de la liste de contrôle figurant en annexe 1 du présent règlement.

Le bateau devra porter, de jour, la signalisation telle que prévue par le règlement général de police pour informer les usagers de la présence de matières dangereuses à bord.

Les équipements d'amarrage et de mouillage devront être conformes à la réglementation. Il est rappelé, en particulier, que les amarrages en matière synthétique doivent être sécurisés.

Le chemin de repli à terre devra être libre d'accès en permanence, et le batelet de sauvetage constituant le 2^{ème} moyen de repli sera tenu prêt à appareiller.

ARTICLE 5 : DISPOSITIONS A PRENDRE EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT

En cas d'incident ou d'accident survenant pendant une opération de déchargement, la navigation doit être interrompue.

L'exploitant appliquera également l'ensemble des conditions de sécurité qui lui reviennent (fiches annexes).

Les conditions d'arrêt et de reprise de la navigation font l'objet de consignes particulières, soumises à l'approbation du gestionnaire de la voie d'eau, Voies Navigables de France - Direction Territoriale Rhône Saône et du Préfet de Saône-et-Loire en charge de la police de la navigation.

ARTICLE 6 : LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Les usagers de l'appontement ayant provoqué accidentellement une pollution, ou constatant une pollution des terre-pleins ou de la voie d'eau, devront le signaler dans les meilleurs délais à l'exploitant ARGOS France DEPOT SAS, ainsi qu'au gestionnaire de la voie d'eau, Voies Navigables de France.

La société ARGOS France DEPOT SAS possède des boudins absorbants pour une longueur de 60 m.

ARTICLE 7 : INFRACTIONS AUX DISPOSITIONS DU PRESENT REGLEMENT

Toute infraction au présent règlement sera poursuivie conformément aux lois et règlements concernant :

- ♦ le transport et la manutention des matières dangereuses ;
- ♦ les règles générales de navigation intérieure.

ARTICLE 8 : AFFICHAGE DES CONSIGNES D'EXPLOITATION DE L'APPONTEMENT

Le présent arrêté sera affiché sur l'appontement ARGOS FRANCE DEPOT SAS à Chalon-sur-Saône, afin que les personnes directement concernées par les opérations de déchargement puissent en prendre connaissance (exploitant ARGOS FRANCE DEPOT SAS, opérateur de permanence, armements fluviaux concernés et équipage de bateaux affectés aux transports).

ARTICLE 9 : PUBLICITE

Le présent arrêté sera affiché sous forme électronique à l'adresse internet suivante : www.vnf.fr

Il sera également consultable au siège de la direction territoriale Rhône Saône, ainsi que dans la subdivision concernée.

ARTICLE 10 : AGENTS CHARGES DU CONTROLE

Indépendamment des agents et officiers de police judiciaire, les agents de Voies Navigables de France - Direction Territoriale Rhône-Saône sont chargés de vérifier le respect du présent arrêté et de constater, le cas échéant, toute infraction.

ARTICLE 11 : RECOURS

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif compétent dans les deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 12 : ENTREE EN VIGUEUR

Le présent arrêté portant règlement particulier de police entre en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2014.

L'arrêté préfectoral portant règlement particulier de police de navigation, de stationnement et de déchargement des bateaux de matières dangereuses à l'apportement ARGOS FRANCE DEPOT SAS en date du 28 septembre 2012 est abrogé par le présent arrêté.

ARTICLE 13 : APPLICATION DU REGLEMENT

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- ◆ Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Saône-et-Loire, délégué pour la sécurité et la défense,
- ◆ Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Saône-et-Loire,
- ◆ Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à Chalon-sur-Saône,
- ◆ Monsieur le Président d'ARGOS France DEPOT SAS,
- ◆ Monsieur le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours de la Saône-et-Loire,
- ◆ Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne,
- ◆ Monsieur le Maire de Chalon-sur-Saône,
- ◆ Madame la Directrice Territoriale Rhône Saône de VNF,

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 Saône-et-Loire et dont une ampliation sera adressée à chacun.

30 JUL. 2014

Fait à Mâcon, le
Le Préfet de la Saône-et-Loire

Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale de la
Préfecture de Saône-et-Loire

Catherine SÉGUIN

ANNEXE A

ARGOS FRANCE DEPOT SAS

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

<p>CONSIGNE CONCERNANT L'ARRET ET LA REPRISE DE LA NAVIGATION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT A L'APPONTEMENT ARGOS FRANCE SAS</p>
--

Préambule

Cette consigne est établie en concertation entre Voies Navigables de France - Direction Territoriale Rhône Saône, le gestionnaire de la voie d'eau et ARGOS FRANCE DEPOT SAS, l'exploitant de l'appontement est soumis à l'approbation du préfet du département de la Saône-et-Loire, en référence à l'arrêté préfectoral portant règlement particulier de police de navigation de cet appontement.

Procédure en cas d'incident ou d'accident :

Les dispositions à prendre en cas d'incident ou d'accident sont définies dans la procédure ci-après (Annexe B) à laquelle est annexée la fiche des contacts téléphoniques et fax des intervenants (Annexe C).

Approuvé par le Préfet de Saône-et-Loire

ANNEXE B

CONSIGNE CONCERNANT L'ARRET ET LA REPRISE DE LA NAVIGATION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT A L'APPONTEMENT ARGOS FRANCE SAS

PROCEDURE EN CAS D'INCIDENT

(Conformément à l'arrêté préfectoral portant règlement particulier de police de navigation de ces appontements)

LOGIGRAMME	RESPONSABLE
- Appel à Voies Navigables de France - Direction Territoriale Rhône Saône - Subdivision de Chalon-sur-Saône	ARGOS FRANCE DEPOT SAS
Fax de confirmation au destinataire VNF	ARGOS FRANCE DEPOT SAS
- Edition d'un avis à la batellerie pour arrêter la navigation	VNF
- Contrôle visuel de l'absence de bateau en zone interdite entre les deux feux et alerter le bateau	ARGOS FRANCE DEPOT SAS
En fin d'incident : - édition d'un avis à la batellerie de reprise de navigation	VNF

ANNEXE C

CONSIGNE CONCERNANT L'ARRET ET LA REPRISE DE LA NAVIGATION
EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT A L'APPONTEMENT ARGOS FRANCE SAS
N° TELEPHONE ET FAX

VNF

Téléphone	03.85.97.19.40
Subdivision de Chalon-sur-Saône mail VNF	subdi.chalonsursaone@vnf.fr
Astreinte	06.07.38.83.68

Société ARGOS FRANCE DEPOT SAS

Téléphone	03.85.46.64.04
Fax	03 85.43.37.55

CRISSEY

Site appontement
ARGOS

CHALON sur SAÔNE

Saint-Jean des Vignes

les Prés Saint-Jean

le Lac

Pont de Bourgogne

LISTE DE CONTRÔLE ADN

concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en oeuvre des mesures nécessaires pour le chargement ou le déchargement.

- Informations relatives au bateau

..... No.....
 (nom du bateau) (numéro officiel)

.....
 (type de bateau-citerne)

- Informations relatives aux opérations de chargement ou de déchargement

.....
 (poste de chargement ou de déchargement) (lieu)

.....
 (date) (heure)

- Informations relatives à la cargaison telles qu'indiquée dans le document de transport

Quantité m ³	Désignation officielle de transport***	Numéro ONU ou numéro d'identification de la matière	Dangers*	Groupe d'emballage
.....
.....
.....

- Informations relatives à la cargaison précédente **

Désignation officielle de transport***	Numéro ONU ou numéro d'identification de la matière	Dangers*	Groupe d'emballage
.....
.....
.....

* Les dangers pertinents indiqués dans la colonne (5) de tableau C le cas échéant (tels que repris dans le document de transport conformément au 5.4.1.1.2 c)).

** À remplir uniquement lors du chargement.

*** La désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèse.

Débit de chargement/déchargement (n'est pas à remplir avant le chargement et le déchargement de gaz)

Désignation officielle de transport**	Citerne à cargaison No	débit de chargement/déchargement convenu					
		début		milieu		fin	
		débit m ³ /h	quantité m ³	débit m ³ /h	quantité m ³	débit m ³ /h	quantité m ³
.....
.....
.....

La tuyauterie de chargement/déchargement sera-t-elle asséchée après le chargement/déchargement par l'installation à terre/par le bateau* par aspiration (stripping) ou refoulement (purge) ?

Refoulement*

Aspiration*

Si par refoulement, de quelle manière ?

.....

(par exemple air, gaz inerte, manchon)

..... kPa

(pression maximale admissible dans la citerne à cargaison)

..... litres

(quantité résiduelle estimée)

Questions au conducteur ou à la personne qu'il a mandatée et à la personne responsable du poste de chargement et de déchargement

Le chargement ou le déchargement ne peut commencer que lorsque toutes les questions de la liste de contrôle auront été marquées par "X", c'est-à-dire qu'elles auront reçu une réponse **positive** et que la liste aura été signée par les deux personnes.

Les questions sans objet doivent être rayées.

Lorsque les questions ne peuvent pas toutes recevoir une réponse positive le chargement ou le déchargement ne peut commencer qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente.

* *Rayer la mention inutile.*

** *La désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèse.*

	bateau	poste de chargement ou de déchargement
1. Le bateau est-il admis au transport de la cargaison ?	O */	O */
2. (Réservé).		
3. Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances locales ?	O	-
4. Y a-t-il des moyens appropriés à l'avant et à l'arrière du bateau permettant d'accéder à bord ou de quitter le bateau également en cas d'urgence ?	O	O
5. Un éclairage efficace du poste de chargement ou de déchargement et des chemins de repli est-il assuré ?	O	O
6. Liaison bateau-terre		
6.1 Les tuyauteries de chargement ou de déchargement entre le bateau et la terre sont-elles en bon état ?	-	O
Sont-elles bien raccordées ?	-	O
6.2 Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés ?	-	O
6.3 Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés ?	O	O
6.4 Les bras articulés sont-ils libres dans les axes de service et les tuyauteries flexibles ont-elles assez de jeu ?	-	O
7. Tous les raccordements non utilisés des tuyauteries de chargement ou de déchargement et du collecteur de gaz sont-ils correctement obturés par des flasques ?	O	O
8. Des moyens appropriés sont-ils disponibles pour recueillir des fuites sous les raccords utilisés ?	O	O
9. Les parties démontables entre tuyauteries de ballastage et d'épuisement d'une part et les tuyauteries de chargement et de déchargement d'autre part sont-elles enlevées ?	O	-
10. Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pour toute la durée de chargement ou du déchargement ?	O	O
11. La communication entre le bateau et la terre est-elle assurée ?	O	O
12.1 Pour le chargement du bateau, le collecteur de gaz du bateau est-il relié à la tuyauterie de retour du gaz à terre (si nécessaire ou s'il existe) ?	O	O
12.2 Est-il assuré par l'installation à terre que la pression au point de raccordement ne dépasse pas la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse ?	-	O */
12.3 Lorsque la protection contre les explosions est prescrite à la colonne (17) du tableau C chapitre 3.2 de l'ADN, l'installation à terre assure-t-elle que sa conduite de retour de gaz ou sa conduite d'équilibrage de pression est telle que le bateau est protégé contre les détonations et les passages de flammes provenant de terre ?	-	O
13. Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues ?	O	O

*/ à remplir uniquement avant le chargement.

	bateau	poste de chargement ou de déchargement										
14. Contrôle des prescriptions de service les plus importantes : <ul style="list-style-type: none"> - les installations et appareils d'extinction d'incendie sont-ils prêts au fonctionnement ? - toutes les vannes et toutes les soupapes sont-elles contrôlées en position correcte ? - l'interdiction générale de fumer est-elle ordonnée? - tous les appareils de chauffage, de cuisine et de réfrigération à flamme sont-ils hors service ? - les installations à gaz liquéfiés sont-elles coupées par le robinet d'arrêt principal ? - les installations de radar sont-elles hors tension ? - toutes les installations électriques pourvues d'une marque rouge sont-elles coupées ? - toutes les fenêtres et portes sont-elles fermées ? 	 O O O O O O O O	 O O O - - - - -										
15.1 La pression de début de la pompe de bord pour le déchargement est-elle réglée sur la pression de service admissible de l'installation à terre ?	O	-										
15.2 La pression de début de la pompe à terre est-elle réglée sur la pression de service admissible de l'installation à bord ?	-	O										
16. L'avertisseur de niveau est-il prêt à fonctionner ?	O	-										
17. Le système suivant est-il branché, prêt à fonctionner et contrôlé ? <ul style="list-style-type: none"> - déclenchement de la sécurité contre le surremplissage (uniquement en cas de chargement du bateau) - dispositif d'arrêt de la pompe de bord depuis l'installation à terre (uniquement en cas de déchargement du bateau) 	 O O	 O O										
18. À remplir uniquement en cas de chargement ou de déchargement de matières pour le transport desquelles un bateau fermé ou un bateau ouvert avec coupe-flammes est prescrit. Les écoutilles des citernes à cargaison, les orifices d'inspection, de jaugeage et de prise d'échantillons des citernes à cargaison sont-ils fermés ou protégés par des coupe-flammes en bon état ?	O	-										
Contrôlé, rempli et signé <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">pour le bateau :</td> <td style="width: 50%; border: none;">pour l'installation de chargement ou de déchargement :</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">.....</td> <td style="border: none;">.....</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(nom en majuscules)</td> <td style="border: none;">(nom en majuscules)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">.....</td> <td style="border: none;">.....</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(signature)</td> <td style="border: none;">(signature)</td> </tr> </table>			pour le bateau :	pour l'installation de chargement ou de déchargement :	(nom en majuscules)	(nom en majuscules)	(signature)	(signature)
pour le bateau :	pour l'installation de chargement ou de déchargement :											
.....											
(nom en majuscules)	(nom en majuscules)											
.....											
(signature)	(signature)											

Explications :

Question 3 :

Par "bien amarré" on entend que le bateau est fixé au débarcadère ou au poste de transbordement de telle manière que sans intervention de tiers il ne puisse bouger dans aucun sens pouvant entraver le dispositif de transbordement. Il faut tenir compte des fluctuations locales données et prévisibles du niveau d'eau et particularités.

Question 4 :

Le bateau doit pouvoir être accessible et être quitté à tout moment. Si du côté terre il n'y a pas de chemins de repli protégés ou seulement un chemin pour quitter rapidement le bateau en cas d'urgence, il doit y avoir côté bateau un moyen de fuite supplémentaire (par exemple un canot placé à l'eau).

Question 6 :

Une attestation de contrôle valable doit être à bord pour les tuyauteries flexibles de chargement et de déchargement. Le matériau des tuyauteries de chargement et de déchargement doit résister aux contraintes prévues et être approprié au transbordement de la matière en cause. Les tuyauteries de chargement et de déchargement entre le bateau et la terre doivent être placées de manière à ne pas être endommagées par les mouvements ordinaires du bateau au cours du chargement et du déchargement, ni par des fluctuations du niveau d'eau. En outre, tous les raccordements de brides doivent être munis de joints correspondants et de moyens de fixation suffisants pour que des fuites soient exclues.

Question 10 :

Le chargement ou déchargement doit être surveillé à bord et à terre de manière que des dangers susceptibles de se produire dans la zone des tuyauteries de chargement et de déchargement entre le bateau et la terre puissent être immédiatement reconnus. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques auxiliaires, il doit être convenu entre l'installation à terre et le bateau de quelle manière la surveillance est assurée.

Question 11 :

Une bonne communication entre le bateau et la terre est nécessaire au déroulement sûr des opérations de chargement/déchargement. À cet effet les appareils téléphoniques et radiophoniques ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'un type protégé contre les explosions et installés à portée de la personne chargée de la surveillance.

Question 13 :

Avant le début des opérations de chargement/déchargement les représentants de l'installation à terre et le conducteur ou la personne qu'il a mandatée doivent s'entendre sur les procédures à suivre. Il faut tenir compte des propriétés particulières des matières à charger ou à décharger.