

- PDT
- DGE
- SGL
- DRH
- DFI
- DQM

DGA

- DEP
- DMI
- DOP *AD*
- DTT
- DZIP

- HAROPA
- DRE
- DCM
- DCR

Projet de réponse.....  
Délai de réponse :

Suite utile *DGA -> DOP*  
P.J. Original → .....

- P.J. Original non reçu
- Confidentiel



PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

Rouen, le 7 décembre 2015

Préfecture  
CABINET

SERVICE INTERMINISTÉRIEL  
REGIONAL DES AFFAIRES CIVILES  
ECONOMIQUES DE DEFENSE ET  
DE PROTECTION CIVILE  
Bureau de la planification et de la  
gestion de crise

Affaire suivie par Laurent Mabire  
Tél. 02 32 76 51 05  
Fax 02 32 76 51 19  
Mél. laurent.mabire@seine-maritime.gouv.fr

Le préfet  
de la région Haute-Normandie,  
préfet de la Seine-Maritime

à

Destinataires in fine

**Objet :** Approbation du cahier de consignes spéciales pour la gestion de la sécurité dans la zone de desserte Nord des terminaux de Port 2000

**Réf. :** Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre

**P.J. :** 1

Vous trouverez ci-joint pour notification et exécution l'arrêté préfectoral du 4 décembre 2015 portant approbation du cahier de consignes spéciales pour la gestion de la sécurité dans la zone de desserte Nord des terminaux de Port 2000 modifié.

Cet arrêté a été publié au recueil des actes administratifs de l'Etat.

Mes services restent à votre disposition pour évoquer ce dossier le cas échéant.

Le Préfet,  
Pour le préfet et par délégation,  
le directeur du SIRACEDPC,

*Christine MEYER*  
Christine MEYER

Destinataires :

- Monsieur le président du directoire du Grand Port Maritime du Havre
- Monsieur le sous-préfet du Havre
- Monsieur le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Monsieur le directeur départemental des services d'incendie et de secours

*15.34504*

DIRECTION GENERALE DES OPERATIONS								
Visé DGA	AD	SCIP	DT	DZF	DEP	DM	MVP	Autres
Pour info								
Pour action	<i>7</i>							
M en panier								
Projet réponse								
Z à Z								
Observations :								
Copie sec. DGA <input type="checkbox"/>				Suite DGA <input type="checkbox"/>				
Copie VME <input type="checkbox"/>				RIE DGA <input type="checkbox"/>				

DIRECTION DES OPERATIONS		
N° DOP :	<i>15.34501</i>	
CR :		
Reçu le :	<i>11/12/15</i>	
Visé DOP :	<i>FM</i>	AD :
Copies :		
<input checked="" type="checkbox"/> FBR	<input checked="" type="checkbox"/> AD	<input checked="" type="checkbox"/> GSA
<input checked="" type="checkbox"/> LOP	<input checked="" type="checkbox"/> SSP	<input checked="" type="checkbox"/> SCA
Suivi :		
DOP	2/2	2/2 DOP
Échéance :		

*copie AJA*  
Franck BRUGER





**PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME**

**Préfecture  
CABINET**

Rouen, le 7 décembre 2015

SERVICE INTERMINISTÉRIEL  
REGIONAL DES AFFAIRES CIVILES  
ECONOMIQUES DE DEFENSE ET  
DE PROTECTION CIVILE  
Bureau de la planification et de la  
gestion de crise

Affaire suivie par Laurent Mabire  
Tél. 02 32 76 51 05  
Fax 02 32 76 51 19  
Mél. laurent.mabire@seine-maritime.gouv.fr

Le préfet  
de la région Haute-Normandie,  
préfet de la Seine-Maritime

à

Destinataires in fine

**Objet** : Approbation du cahier de consignes spéciales pour la gestion de la sécurité dans la zone de desserte Nord des terminaux de Port 2000

**Réf.** : Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre

**P.J.** : 1

Vous trouverez ci-joint pour notification et exécution l'arrêté préfectoral du 4 décembre 2015 portant approbation du cahier de consignes spéciales pour la gestion de la sécurité dans la zone de desserte Nord des terminaux de Port 2000 modifié.

Cet arrêté a été publié au recueil des actes administratifs de l'Etat.

Mes services restent à votre disposition pour évoquer ce dossier le cas échéant.

Le Préfet,  
Pour le préfet et par délégation,  
le directeur du SIRACEDPC,

  
Christine MEIER

Destinataires :

- Monsieur le président du directoire du Grand Port Maritime du Havre
- Monsieur le sous-préfet du Havre
- Monsieur le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Monsieur le directeur départemental des services d'incendie et de secours

5595.15



PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

CABINET

Rouen, le 4 décembre 2015

SIRACEDPC

Bureau planification et gestion des crises

Affaire suivie par M. Laurent MABIRE

Tél. 02 32 76 51 05

Fax 02 32 76 51 19

Mél. laurent.mabire@seine-maritime.gouv.fr

Arrêté du 4 décembre 2015

portant approbation du cahier des consignes spéciales sur la gestion de la sécurité dans la zone de desserte Nord des terminaux de Port 2000

Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre

- Vu le code des transports et notamment l'article L-5331-2 ;
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;
- Vu le décret du Président de la République du 17 janvier 2013 portant nomination de M. Pierre-Henry MACCIONI en qualité de préfet de la région Haute-Normandie, préfet de la Seine-Maritime ;
- Vu l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié portant Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes.
- Vu l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2013 portant modification du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses (RLMD) dans le port du Havre ;
- Vu l'article 23-1-1 du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes,
- Vu l'arrêté préfectoral du 25 mars 2013 portant approbation du cahier des consignes spéciales pour la gestion de la sécurité dans la zone de desserte nord des terminaux de port 2000 au Havre ,
- Vu les avis de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, et du service départemental d'incendie et de secours,

Considérant l'adaptation nécessaire du cahier de consignes spéciales à la cessation d'activités de l'installation portuaire "Terminaux de Normandie" ;

## ARRETE

### Article 1er:

L'arrêté préfectoral du 25 mars 2013 est abrogé.

### Article 2:

Le cahier des consignes spéciales pour la gestion de la sécurité dans la zone de desserte nord des terminaux de port 2000 au Havre est approuvé dans sa version 8.

### Article 3:

La nouvelle version du cahier de consignes spéciales, telle qu'annexée au présent arrêté, est annexée au règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre.

### Article 4 :

M le sous-préfet, directeur de cabinet, M. le sous-préfet du Havre, M. le directeur du grand port maritime du Havre sont chargés de l'application du présent arrêté qui leur sera notifié, ainsi qu'à M. le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement et à M. le directeur des services d'incendie et de secours, et qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat.

Préfet,  
  
Pierre-Henry MACCIONI

*Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R. 421-1 à R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa publication.*

**GESTION DE LA SECURITE DANS  
LA ZONE CIM**

**TERMINAUX DE PORT 2000.**

**CONSIGNE SPECIALE**

**PRISE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 23-1-1  
DU REGLEMENT POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES  
MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES  
(RPM)**

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral du 4 décembre 2015.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

### SOMMAIRE

<b>Fiche A</b>	<b>Suivi des modifications</b>	<b>Page 3</b>
<b>Fiche B</b>	<b>Introduction Générale</b>	<b>Page 4</b>
<b>Fiches 1</b>	<b>Cohérence générale de la sécurité de la zone</b>	<b>Page 5</b>
Fiche 1.1	Situation géographique : synoptique de la zone	Page 5
Fiche 1.2	Organisation et responsabilités des plans de secours	Page 6
Fiche 1.3	Organisation du relais d'alerte	Page 7
Fiche 1.4	Organisation des Plan de Secours et d'Intervention	Page 8
Fiche 1.5	Canevas type « Plan de Secours et d'Intervention »	Page 9
<b>Fiches 2</b>	<b>Principes de prévention, bouclage, intervention spécifique aux dessertes publiques internes de Port 2000</b>	<b>Page 13</b>
Fiche 2.1	Contexte	Page 13
Fiche 2.2	Fonctions et Infrastructures spécifiques pour la sécurité industrielle de la zone	Page 14
Fiche 2.2.1	Procédure spécifique pour la sécurité des conteneurs classe 1.1	Page 15
Fiche 2.3	Dispositions d'exploitation et de maintenance destinées à assurer la satisfaction des objectifs de sécurité et leur maintien dans le temps	Page 16
<b>Fiches 3</b>	<b>Plan de gestion de l'alerte et du bouclage</b>	<b>Page 17</b>
Fiche 3.1	Procédure	Page 17
Fiche 3.2	Plan de bouclage	Page 18
Fiche 3.3	Scénarios d'accidents pour la desserte Nord des terminaux	Page 19
Fiche 3.4	Fiche réflexe en cas d'accident	Page 20
Fiche 3.5	Fiche réflexe en cas d'explosion d'un conteneur de MD de classe 1.1 dans la desserte Nord terminaux	Page 21
Fiche 3.6	Fiche réflexe en cas de risque de BLEVE d'un produit de classe 2 dans la desserte Nord terminaux	Page 22
Fiche 3.7	Fiche réflexe en cas de dispersion de nuage toxique dans la desserte Nord terminaux	Page 23
Fiche 3.8	Fiche réflexe en cas d'explosion de vapeurs de produits de classe 2 dans la desserte Nord terminaux	Page 24
Fiche 3.9	Fiche réflexe en cas de feu de torche de produits de classe 2 dans la desserte Nord terminaux	Page 25
Fiche 3.10	Fiche réflexe en cas d'incendie d'un produit de classe 3 dans la desserte Nord terminaux	Page 26
<b>Fiches 4</b>	<b>Transmission et diffusion de l'alerte</b>	<b>Page 27</b>
Fiche 4.1	Fiche type de transmission de l'alerte	Page 27
Fiche 4.2	Fiche mémoire de diffusion de l'alerte	Page 28
<b>Annexe 1</b>	<b>Encadrement juridique des opérateurs de terminaux à conteneurs pour la manutention des marchandises dangereuses</b>	<b>Page 29</b>

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHE A</b>	<b>SUIVI DES MODIFICATIONS</b>
----------------	--------------------------------

<b>Version</b>	<b>Nature des Modifications</b>	<b>Date</b>
0	Création du document	2005
1	Suivi des commentaires du comité de pilotage	Juin 2007
2	Suppression des scénarii liés à la classe 1.1	Février 2008
3	Intégration des scénarii liés à la classe 1.1	Décembre 2009
4	Corrections suite à la réunion en Préfecture du 2/03/2010	Mars 2010
5	Mise à jour des plans en cohérence avec la phase II de Port 2000	Mars 2011
6	Mise à jour des documents en cohérence avec les remarques du SDIS	Mars 2012
7	Mise à jour des documents en cohérence avec les remarques du SDIS	Mars 2013
8	Actualisation consécutive à la cessation d'activité de Terminal de Normandie.	Décembre 2015

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHE B</b>	<b>INTRODUCTION GENERALE</b>
----------------	------------------------------

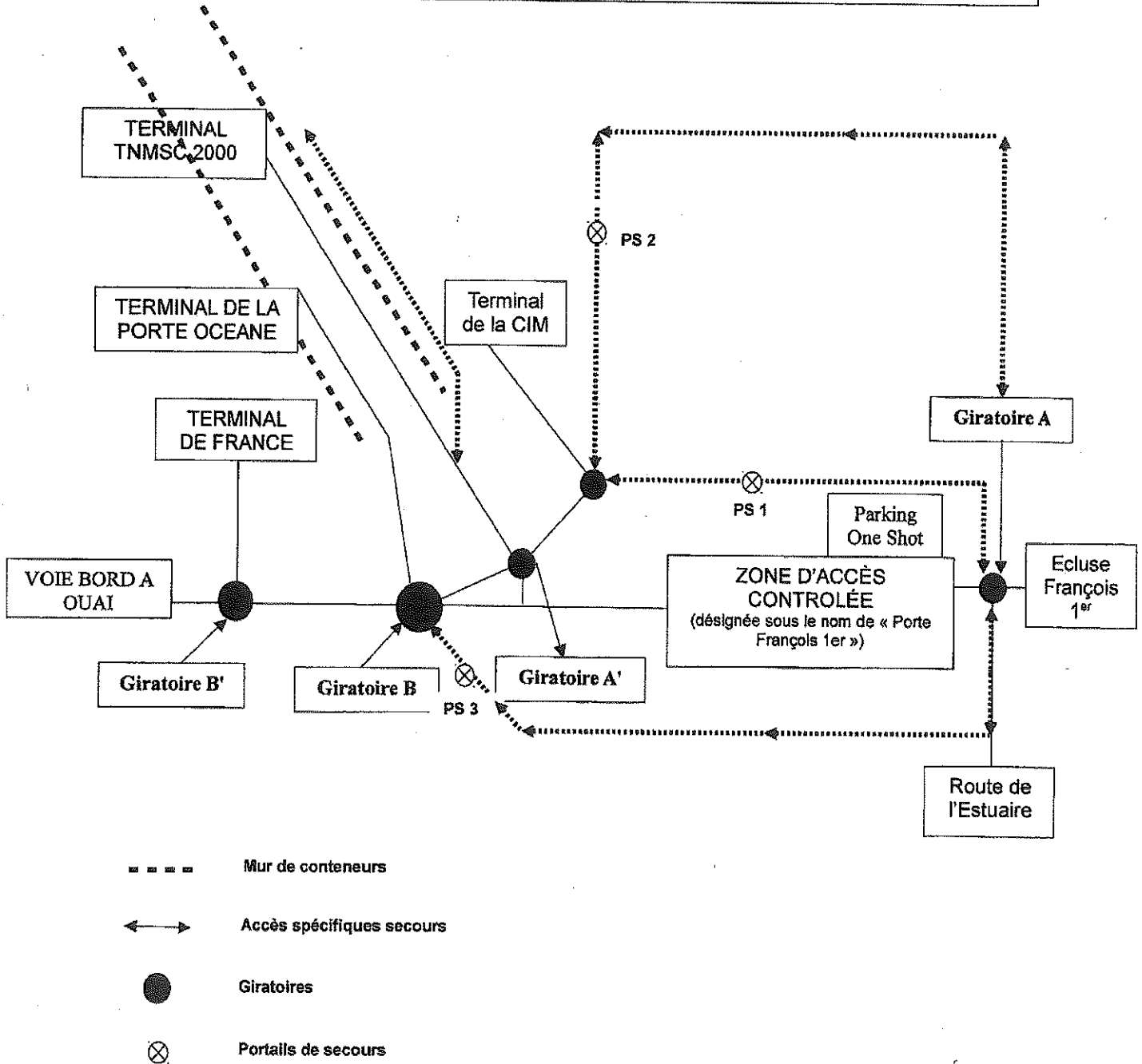
L'Article R 23-1-1 du Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes (arrêté Ministre de l'Equipement, des Transports et du logement, Ministre de l'Economie des Finances et de l'Industrie, Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 18 juillet 2000) prévoit l'existence dans chaque port d'un dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses dont l'organisation et le fonctionnement sont précisés par les règlements locaux ou par des consignes spéciales.

Le Règlement Local pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses sur le Port du Havre (Arrêté préfectoral du 20 décembre 2013) détermine les conditions de sécurité applicables aux navires et aux différentes classes de marchandises dangereuses.

La présente consigne a pour objectif de compléter le Règlement Local pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses sur le Port du Havre. Elle détaille les procédures d'alerte et d'intervention applicables dans le cadre de la lutte contre les sinistres réalisées pour le compte des exploitants des installations portuaires de manutention des conteneurs dans la zone de dessertes située au Nord des terminaux de Port 2000.

# GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 1</b>	<b>COHÉRENCE GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ DE LA ZONE</b>
<b>FICHE 1.1</b>	<b>SITUATION GÉOGRAPHIQUE : SYNOPTIQUE DE LA ZONE</b>



## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 1</b>	<b>COHÉRENCE GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ DE LA ZONE</b>
FICHE 1.2	ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS DES PLANS DE SECOURS

Les plans sont :	Elaborés par :	Validés par :	Les plans sont mis en cohérence par :
POI	CIM	CIM	Préfet
PSI de TDF	Opérateur TDF	Commandant de Port	Commandant de Port
PSI de TPO	Opérateur TPO	Commandant de Port	Commandant de Port
PSI de TNMSC	Opérateur TNMSC	Commandant de Port	Commandant de Port
Règlement Local et Consignes spéciales	GPMH	Préfet	Préfet
PPI	Préfet	Préfet	Préfet

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 1</b>	<b>COHÉRENCE GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ DE LA ZONE</b>
FICHE 1.3	ORGANISATION DU RELAIS D'ALERTE

Un sinistre se produit sur la zone	est identifié par	qui, suivant la règle:	Avertit	dont la mission est
TERMINAL DE LA CIM	Industriel CIM	Convention GPMH/Industriel	Le SDIS et la VIGIE	La VIGIE est relais d'alerte en complément de l'exploitant. Elle transmet à l'ensemble des administrations concernées le message d'alerte. .... Elle facilite l'acheminement des secours. Elle assure un échange d'information avec le SDIS.
TERMINAL TDF	Opérateur TDF	Plan d'alerte et de bouclage	Le SDIS et la VIGIE	
TERMINAL TPO	Opérateur TPO	Plan d'alerte et de bouclage	Le SDIS et la VIGIE	
TERMINAL TNMSC	Opérateur TNMSC	Plan d'alerte et de bouclage	Le SDIS et la VIGIE	
VOIRIE hors exploitations	Quidam	Habitude	Le SDIS ou la VIGIE + SSP qui croisent l'info	
	Service de sécurité du GPMH	Règle interne GPMH	Le SDIS puis la VIGIE	
	Officier de Port	Règle interne GPMH	Le SDIS puis la VIGIE	

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 1</b>	<b>COHÉRENCE GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ DE LA ZONE</b>
<b>FICHE 1.4</b>	<b>ORGANISATION DES PLANS DE SECOURS ET D'INTERVENTION</b>

Les PSI des opérateurs ainsi que le présent document doivent être conformes aux dispositions prévues dans le Plan d'Alerte et de Bouclage, en vertu de l'article 23.1.1. du Règlement Local.

Le PSI de chaque exploitant doit prendre en compte les dispositions suivantes à appliquer en cas d'alerte sur son Terminal:

- Conformément au Plan d'Alerte et de Bouclage, pris en application du Règlement Local, et aux dispositions de son PSI, l'opérateur prévient directement le SDIS, la Vigie de la Capitainerie, ainsi que la CIM et les opérateurs voisins.
- En suivant les procédures de son PSI, l'opérateur doit faire son estimation de la situation et effectuer la première intervention.
- De son côté, suivant la nature et l'importance du sinistre, la Vigie relaie l'information vers le SDIS, la CIM, les autres terminaux, le SAMU si besoin, et informe l'Officier de Port adjoint Sécurité/Marchandises Dangereuses.
- Les PSI des exploitants doivent prévoir des procédures pour l'accueil dans leur Poste de Commandement Exploitant (PCE), lorsqu'il est activé, de l'Officier de Port adjoint Sécurité/Marchandises Dangereuses ou tout autre personnel habilité de la Capitainerie, du Commandant des Opérations de Secours et des responsables sécurité des autres terminaux et de la CIM ou leur représentant. Ces PSI doivent respecter le canevas type fourni ci-après.
- Le Commandant des Opérations de Secours (COS), officier des sapeurs pompiers arrivé sur zone fait une estimation du sinistre en concertation avec le responsable sécurité du terminal puis confirme le niveau d'alerte 1, 2 ou 3 (ces niveaux sont définis dans le présent document). Le GPMH applique les procédures relatives au bouclage de la zone suivant le niveau d'alerte.
- En cas d'alerte de niveau 1, le terminal concerné a la possibilité de fermer son entrée mais doit dans ce cas obligatoirement prévenir la Porte François 1<sup>er</sup> pour l'activation, par le service de sécurité du Port, d'une annonce sur le panneau à message variable (PMV) du giratoire B, afin de dévier les véhicules avant qu'ils ne s'engagent dans le couloir Nord terminaux.
- Les responsables sécurité des installations voisines se tiennent à disposition du COS ; sur requête du COS ils rejoignent le PCE du terminal ; ils appliquent les dispositions de lutte contre le sinistre sur leur terminal suivant les instructions du COS (déplacement de conteneurs ou d'engins de manutention, fermeture de l'accès au terminal, évacuation des personnes par la voie bord à quai...). En cas de déplacement vers le terminal sinistré du responsable sécurité d'un autre terminal, un correspondant dûment mandaté sur le terminal d'origine reste toujours en relation avec lui.
- A la demande du COS, dans le cadre d'une intervention de niveau 3 voire 2, sur un terminal, sur une voie de desserte ou sur une infrastructure ferroviaire, un poste de commandement de site (« PC Port 2000») sera activé par le GPMH dans les bâtiments de l'écluse François 1<sup>er</sup>. Cette enceinte sera dotée des moyens de gestion (tableaux, cartographie, report vidéo voie d'accès...) et de communication (téléphones, fax, VHF,...) spécifiques permettant de développer une action de gestion, de réflexion et d'échanges d'informations avec le terrain (zone d'intervention, PC ferroviaire, PC Exploitant, Vigie,...) et les structures arrières (PCO, COD, CODIS,...). L'espace réservé à cet effet permettra une zone d'échange (espace réunion/gestion) capable d'accueillir une douzaine de personnes assises et quelques locaux annexes permettant de s'isoler dans le cadre d'une action de réflexion ou de communication spécifique. Ce PC de site sera secouru électriquement. Les équipements techniques permettront le raccordement électrique et téléphonique (2 lignes) d'un Véhicule Poste de Commandement du SDIS.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

# La sécurité doit dans tous les cas primer sur la sûreté.

FICHES 1	COHÉRENCE GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ DE LA ZONE
FICHE 1.5	CANEVAS TYPE « PLAN DE SECOURS ET D'INTERVENTION »

Chaque opérateur portuaire réalise un document opérationnel permettant de décrire l'organisation qu'il met en œuvre pour faire face à un événement accidentel le concernant. Ce document porte le nom de PSI « Plan de Secours et d'Intervention ».

Il définit les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens nécessaires qu'il doit mettre en œuvre pour protéger les personnels, les populations et l'environnement, limiter les conséquences de l'accident, placer l'installation dans un état de sécurité le moins dégradé possible, et assurer l'alerte des services de secours et l'information des autorités, notamment le maire et le préfet ainsi que les « populations » situées au voisinage de son terminal.

Ce document est transmis au Commandant de Port du GPMH après avis du Directeur Départemental du Service d'Incendie et de Secours. Le canevas type détaillé ci-après a pour vocation de formaliser les besoins opérationnels et d'orienter les opérateurs dans leur étude et la rédaction de leur PSI.

### Chapitre 1 : Procédure d'alerte

La procédure d'alerte indique comment la perception du sinistre se fait et se transmet à la hiérarchie avant ou simultanément à l'appel des secours internes puis externes. Les signaux sonores d'alerte sont précisés.

Cette procédure décrit précisément et chronologiquement : la découverte du sinistre ou de l'accident,

- l'évacuation de la zone concernée,
- l'alerte des personnels du terminal habilités à une première intervention (secours à personnes, lutte contre l'incendie, lutte contre une pollution,...),
- l'alerte des responsables internes,
- l'alerte des secours extérieurs : sapeurs-pompiers, SAMU, Police,...
- l'alerte de la vigie du GPMH,
- l'information des terminaux voisins voire de la CIM,
- l'information des autorités (Mairie, Préfecture).

Cette organisation est déclinée sur :

- les différentes périodes de la journée
- en fonction des effectifs présents

Au moment de l'alerte, le sinistre est classé dans 1 des 3 niveaux de gravité (explicités dans la consigne spéciale, prise en application de l'article 23.1.1 du RPM, applicable sur les voies de desserte Nord de Port 2000):

- Niveau 1 : incident, n'impliquant pas de matière dangereuse,
- Niveau 2 : incident de faible ampleur mais impliquant des matières dangereuses sensibles (risque UVCE, feu de torche, feu de nappe),
- Niveau 3 : incident grave avec présence de matières dangereuses très sensibles (risque de BLEVE, nuage toxique, risque d'explosion de classe 1.1).

Nota- A l'arrivée des sapeurs-pompiers, le Commandant des Opérations de secours, en concertation avec l'officier de port matières dangereuses, confirme le niveau de gravité de l'incident.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Un message type d'alerte des secours extérieurs est défini précisant :

- Ici : Terminal .....
- Adresse : Port 2000 au Havre
- Nature du sinistre : Explosion / Incendie / Pollution / Accident de travail
- Blessés : nombre et nature des blessés
- Niveau d'alerte : 1, 2 ou 3
- Point d'accès des secours : Sud (Bord à quai) / Nord (couloir de desserte)
- Direction du vent (si fuite toxique)
- Mesures prises ou en cours

### **Chapitre 2 : Situation géographique**

Ce chapitre comprend différents plans permettant de mieux appréhender le site. Ces plans disposent d'une légende, d'une échelle et d'une orientation Nord/Sud.

On y retrouve :

- un plan de situation général
  - o positionnement au sein de la ZI et notamment du Port Nord
  - o positionnement au sein de la zone Port 2000, avec indication des « sociétés » voisines
  - o représentation des différentes voies routières, ferroviaires et navigables et infrastructures particulières (Porte François 1er, rond-point,...)
  - o représentation des accès au terminal
- un plan de masse général
  - o positionnement des accès au terminal : voies, portails d'accès, points d'accueil des secours,...
  - o positionnement des différentes zones du terminal : bâtiments, zones de stockage des conteneurs vides, zones de stockage des conteneurs pleins, zones IMCO, zones de manutention, zone affectée au positionnement d'un conteneur fuyard, locaux électriques, mats d'éclairage, locaux à risques particuliers,...
  - o positionnement des moyens de secours : poteaux incendies, vannes de sectionnement du réseau d'assainissement, bac de rétention, extincteurs mobiles, moyens de lutte contre les pollutions (absorbants,...),...
  - o positionnement des lieux particuliers : infirmerie, Poste de Commandement Exploitant, local doté de l'outil informatique d'accès au système de localisation des marchandises dangereuses sur le terminal, local de confinement, ...
  - o plans des réseaux : eau, assainissement, électricité, gaz,... en documents annexes.

### **Chapitre 3 : L'évaluation des risques**

Ce chapitre synthétise les différents scénarii possibles par type de danger (fuite de produit toxique, corrosif, feu de nappe d'hydrocarbure, explosion,...) conformément à la méthodologie décrite par le chapitre 4 des études de dangers réalisés pour les terminaux conteneurs de Port 2000 dans le cadre de l'article L-551-2 du code de l'environnement et des textes pris pour son application..

Ces scénarii concernent des sinistres « impliquant » un unique conteneur.

### **Chapitre 4 : Recensement des moyens d'intervention**

Un recensement des moyens d'intervention internes (extincteurs, lances incendie, détecteurs, bac de rétention, nacelle, moyens de transmission,...) et leur délai de disponibilité et de mise en œuvre sont décrits.

Tout protocole d'assistance mutuelle avec un terminal voisin est détaillé : personnels/moyens mis à disposition, délais, conditions,...

Un recensement des moyens logistiques complète la 1<sup>ère</sup> liste.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

De plus, un inventaire de moyens externes spécifiques est également réalisé précisant toujours leur origine et leur délai de disponibilité : sont notamment mentionnées les sociétés assurant la sécurisation de conteneurs fuyards.

### Chapitre 5 : Organisation des secours

Ce chapitre détaille :

- l'organigramme hiérarchique et fonctionnel de crise, de l'intervenant au directeur des opérations de secours interne (au terminal),
- les missions de chacun, sous la forme de fiches mission et/ou réflexe et de documents types,
- les interfaces avec les secours extérieurs.

On retrouvera, sous une forme dépendant de l'organisation propre du terminal, les fonctions :

- Fonction **Direction** des opérations internes (au terminal),
- Fonction **Exploitation**, chargée de mettre en sécurité la ou les zones impactées par l'événement et de réorganiser le travail sur les zones autorisées à maintenir leur activité,
- Fonction **Intervention**, chargée de coordonner la lutte contre le sinistre et la prise en charge des blessés en liaison avec les secours extérieurs, mais aussi de veiller au recensement des personnels,
- Fonction **Logistique - Accueil** chargée d'assurer les besoins logistiques du terrain et du Poste de Commandement Exploitant et d'organiser l'accueil des secours et des personnes extérieures,
- Fonction **Communication - Relations extérieures** chargée de préparer (pour la fonction Direction) l'information des autorités, sociétés voisines, des médias mais aussi des familles des éventuelles victimes et de son siège social,
- Fonction **Observation - secrétariat** chargée de retranscrire l'ensemble des informations relatives au sinistre.

En fonction des effectifs disponibles, une même personne peut être responsable de plusieurs fonctions.

Chaque fonction et ses acteurs concernés (intervenants, responsables terrain, responsables PC,...) sont détaillés en fonction de chaque scénario d'accident propre au terminal, notamment pour la fonction intervention :

- scénario feu,
- scénario épandage,
- scénario fuite toxique,
- scénario accident de personne.

**Une attention particulière est portée sur la procédure de renseignements des sapeurs-pompiers sur les contenus (nature et quantité) des conteneurs impliqués dans le sinistre ou situés à proximité.**

L'organisation matérielle (notamment du Poste de Commandement Exploitant) est décrite.

L'organisation de gestion de crise interne est également décrite pour les scénarii « externes » : déclenchement de PSI sur un terminal voisin, déclenchement du POI de la CIM,

- incident sur les voies de desserte Nord Port 2000,
- déclenchement du PPI sur la ZIP du Havre (cf. nuage toxique),
- sinistre sur un navire à quai.

Elle précise notamment

- les relations avec les responsables « concernés »,
- le soutien éventuel et les moyens mis à disposition (et dans quelles conditions),
- les mesures internes.

### Chapitre 6 : Gestion de la communication

Ce chapitre précisera les modalités d'information des autorités, de la population et des différents médias, au cours et en fin de sinistre.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Différentes trames de rapports d'accidents et de communiqués sont proposées.

A titre d'exemple, figurent dans le rapport d'accident :

- la chronologie des événements : début du sinistre/déclenchement du PSI/alerte des secours extérieurs/ maîtrise du sinistre/fin des opérations,
- le type et les circonstances de l'accident,
- les mesures prises au moment du sinistre et à posteriori,
- les dommages internes et externes en termes de personnes, de biens et d'environnement,
- les impacts économiques.

Le communiqué de presse restera beaucoup plus factuel et général.

Nota : Ce chapitre peut être associé à la fonction Communication - Relations extérieures du chapitre 5.

### Chapitre 7 : Annuaire

Un annuaire, intégré au PSI ou en annexe, synthétise l'ensemble des coordonnées des acteurs internes et externes concernés par le PSI. Une attention particulière sera portée à sa mise à jour systématique.

### Exercices / manœuvres :

En parallèle du PSI, un manuel consignera les comptes-rendus d'exercices internes et des manœuvres organisées avec les secours extérieurs.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 2</b>	<b>PRINCIPES DE PREVENTION, BOUCLAGE, INTERVENTION Spécifique aux dessertes publiques internes de Port 2000</b>
<b>FICHE 2.1</b>	<b>CONTEXTE</b>

Le site de Port 2000 a été identifié lors de l'instruction des dossiers d'enquête publique comme exposé au risque industriel. Le GPMH a souhaité en tant qu'aménageur, en concertation avec le SDIS et la DREAL, proposer un schéma d'organisation assurant la cohérence dans la prise en compte du risque industriel à la fois dans la prévention et dans l'intervention : dans l'élaboration des plans, dans la diffusion de l'alerte et dans le bouclage de la zone.

- Des infrastructures et équipements sont réalisés par le GPMH pour prévenir les risques, protéger des sinistres, diffuser l'alerte et éviter le sur-accident.
- Des personnels sous l'autorité du GPMH ont pour mission d'intervenir sur la base de procédures prédéfinies et validées avec le SDIS et la DREAL, pour, en cas de sinistre, éviter le sur-accident, diffuser l'alerte et réaliser un premier plan de bouclage en concertation avec le SDIS. Le SDIS assure le commandement des opérations de secours dans le cadre des pouvoirs de Police du Maire ou du Préfet, en concertation avec la Capitainerie.

Le processus opérationnel est intégré comme consigne prise en application de l'article 23-1-1 du Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes (RPM).

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 2</b>	<b>PRINCIPES DE PREVENTION, BOUCLAGE, INTERVENTION Spécifique aux dessertes publiques internes de Port 2000</b>
<b>FICHE 2.2</b>	<b>FONCTIONS ET INFRASTRUCTURES SPÉCIFIQUES POUR LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE DE LA ZONE</b>

### FONCTION :

Réduire les risques liés au Transport de Marchandises Dangereuses sur les dessertes de la zone (cf. le document « Prévention des risques sur les dessertes internes de la zone Port 2000 »).

### MOYEN et INFRASTRUCTURE :

#### Prévention :

Mur écran et terre-plein béton de séparation des sens de circulation sur la desserte Nord terminaux.  
Dispositif d'identification des PL de classe 1.1, 2.3 (citermes pleines) et 7 par digicode à la Porte François 1<sup>er</sup>  
Panneaux à messages variables (PMV) avec panneaux lumineux indiquant « transit de matières dangereuses – gardez vos distances – 150 m ».  
Limitation de vitesse à 50km/h  
Marquage au sol des intervalles.

#### Surveillance :

Vidéo surveillance à la porte François 1<sup>er</sup> de la desserte Nord terminaux.  
Report d'image au PC de crise à l'écluse François 1<sup>er</sup>.

#### Bouclage :

PMV à l'entrée de la desserte Nord terminaux pour informer les usagers de la fermeture d'accès.  
Barrière en sortie du giratoire « A » sur la branche menant à l'entrée de Port 2000, commandée à distance par le service SSP pour s'abaisser en cas d'alerte de niveau 3 et fermer la porte François 1<sup>er</sup> (avec caméra pour vérifier que la zone est libre d'obstacles). Pistes d'évacuation d'urgence et d'arrivée des secours empruntant si besoin les shunts et les Itinéraires de secours 2 et 3.  
Point de regroupement.

#### Intervention et première évaluation :

Le Grand Port Maritime du Havre dispose en permanence d'une patrouille de sécurité à la porte François 1<sup>er</sup>, soit 2 agents (véhicule spécifique avec signal sonore 2 tons, gyrophare bleu, masques à gaz, haut-parleur pour diffusion des consignes d'évacuation lors de l'intervention).  
Piste réservée aux véhicules de secours au Nord de l'écran de protection pour accéder rapidement au lieu du sinistre et passage à travers l'écran de protection tous les 800 m au moins, d'un gabarit minimal de 3,50 en largeur et 4,10 m en hauteur.  
Raquettes de retournement et interruptions localisées de la séparation béton des sens de circulation sur la desserte Nord terminaux.  
Intervalle piéton dans l'écran de conteneurs pour l'évacuation des conducteurs, tous les 200 mètres.  
Identification informatique à la Porte François 1<sup>er</sup> (et système opérateurs en sortie de terminal) pour connaître la présence de marchandises dangereuses déclarées sur la desserte Nord terminaux (classes 1.1, 2.3 citermes pleines et 7) : à la mise en service de Port 2000, une voie dédiée avec arrêt obligatoire + digicode + bouton poussoir. Le numéro d'accès sera donné par la Capitainerie au transporteur lors de l'émission des consignes, qui sont obligatoires pour ces classes de marchandises. Le chauffeur tape le code d'accès en entrant dans la zone ; la Capitainerie sait alors quels n° ONU, quantités et classes de marchandises sont entrés  
Niches à incendie tous les 400 m : poteaux incendie de 120 m<sup>3</sup>/h sur 3 points en simultané.  
Manche à air à l'entrée de la desserte Nord terminaux.  
Sirènes pour diffusion de l'alerte

#### Informations :

Des affichages tout au long des murs écran indiqueront le numéro d'appel d'urgence pour faciliter la diffusion de l'alerte.

<b>Décembre 2015</b>	<b>Version 8</b>	<b>14</b>
----------------------	------------------	-----------

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

FICHES 2	PRINCIPES DE PREVENTION, BOUCLAGE, INTERVENTION Spécifique aux dessertes publiques internes de Port 2000
FICHE 2.2.1	PROCEDURE SPECIFIQUE POUR LA SECURITE DES CONTENEURS DE LA CLASSE 1.1 (EXPLOSIFS *)

**\* : la masse nette admissible transportée par des engins auto-propulsés est inférieure à 12 tonnes**

### FONCTION

Réduire les risques liés au transport de Marchandises Dangereuses de classes 1.1 sur la voie de desserte de la zone Port 2000.

Interdire l'arrêt ou le stationnement de cette classe de conteneurs dans la voie de desserte, conformément à la réglementation.

### PROCEDURE

- Au vu de la déclaration d'expédition, la capitainerie délivre au transporteur un numéro de code d'accès.
- Le transporteur le communique à son chauffeur.
- L'entreprise en charge du transport convient d'une date et d'une heure de rendez-vous avec l'opérateur et en concertation avec le service de la sécurité portuaire (service SSP). Ces renseignements sont ensuite communiqués à la Porte François 1<sup>er</sup>, et à la permanence (24/24) du service SSP.
- Il se présente ensuite et stationne sur le parking One Shot de la porte François 1<sup>er</sup>, et s'adresse aux agents du service SSP du poste afin de connaître les modalités de l'escorte.
- La patrouille de la sécurité portuaire (W14) se pré-positionne au Sud des voies de franchissement, au niveau de la voie d'entrée spécifique aux matières dangereuses.
- Le chauffeur doit obligatoirement emprunter la voie affectée au transport de matières dangereuses (classes 1.1, 2.3 citernes pleines et 7).
- Il sélectionne la classe de matières dangereuses qu'il transporte.
- Il compose son code d'accès.
- Il badge ensuite.

### **Etant donné qu'il déclare transporter des matières dangereuses de la classe 1-1:**

- une alarme est déclenchée au poste SSP de la Porte François 1<sup>er</sup>.
- les panneaux à message variable (PMV) se mettent automatiquement en fonctionnement indiquant :  
« TRANSIT DE MATIERES DANGEREUSES - GARDEZ VOS DISTANCES - 150 METRES »
- Les intervalles de 150 mètres sont marqués sur la chaussée.
- La vitesse de circulation est limitée à 50 km/h.

### **ROLE DES AGENTS DE LA SECURITE PORTUAIRE (SSP) :**

- Un contrôle vidéo de la voie de desserte est alors effectué depuis le poste durant tout le temps de transit jusqu'à l'accès au terminal.
- Le convoi est alors escorté jusqu'à l'entrée du terminal de destination où il doit être attendu et réceptionné. L'itinéraire à suivre s'effectue à partir du raccordement depuis le giratoire B jusqu'à la voie située à 29 mètres (espace situé à 29 mètres entre le mur de conteneurs Nord et les voies de circulation).

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 2</b>	<b>PRINCIPES DE PREVENTION, BOUCLAGE, INTERVENTION Spécifique aux dessertes publiques internes de Port 2000</b>
<b>FICHE 2.3</b>	<b>DISPOSITIONS D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE DESTINÉES À ASSURER LA SATISFACTION DES OBJECTIFS DE SÉCURITÉ ET LEUR MAINTIEN DANS LE TEMPS</b>

Les dispositions suivantes viennent en complément des dispositions particulières prises par ailleurs par chaque exploitant dans le cadre des PSI dont le contenu est explicité dans la Fiche 1.5

### GESTION DES EQUIPEMENTS DE SECURITE

L'ensemble des équipements concourant à garantir la sécurité des dessertes publiques de Port 2000 fera l'objet de mesures de maintenance adaptées à leur fonction sécuritaire :

- Les opérations de maintenance préventive : comprenant toutes les actions prévues dans la documentation technique des équipements installés et permettant de maintenir les conditions de fonctionnement nominales.
- Les inspections visuelles spécifiques et/ou régulières effectuées par les équipes techniques du Grand Port Maritime du Havre.
- Les entretiens curatifs, réalisés sur la base des inspections techniques. Ces opérations ponctuelles auront pour objet la réparation des composants faisant défaut par bris, panne, etc...

Par ailleurs, la présence permanente :

- Des équipes de sécurité du Grand Port Maritime du Havre ;
- Des exploitants des terminaux de Port 2000 ;

concourra à la détection rapide d'éventuelles anomalies de fonctionnements des équipements de sécurité et à la réactivité des opérations de réparation.

Tout dysfonctionnement significatif des équipements de sécurité fera l'objet de la mise en œuvre de mesures compensatoires visant à répondre aux exigences de sécurité minimales requises.

### DISPOSITIFS D'AMELIORATION CONTINUE

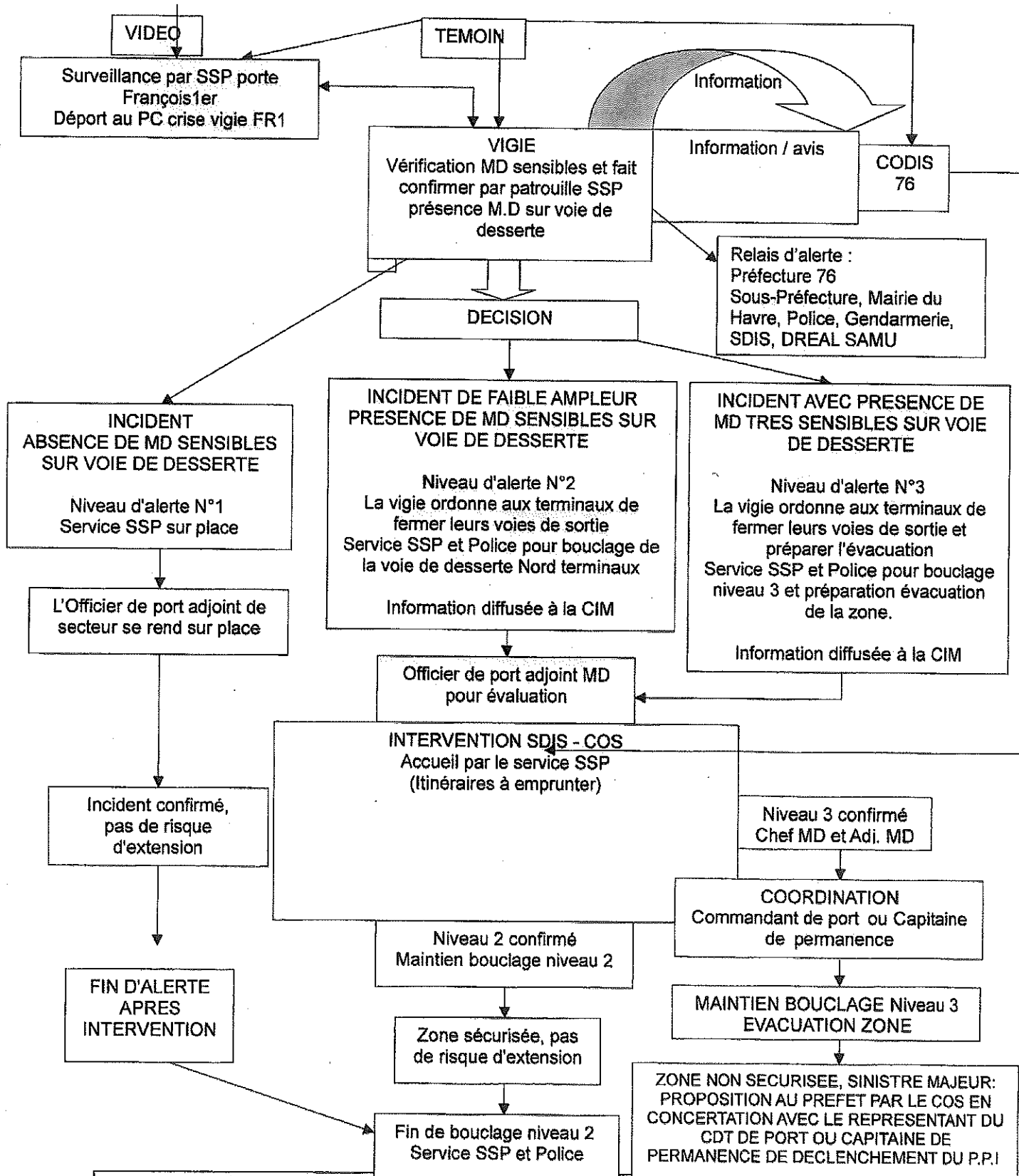
L'ensemble des procédures décrites dans le présent document sera tenu à jour, notamment au regard de la mise en service progressive de l'ensemble des postes de Port 2000.

Tout incident significatif fera l'objet d'une analyse détaillée de Retour d'Expérience visant à capitaliser les dysfonctionnements matériels et organisationnels rencontrés et ainsi générant des axes de correction et d'amélioration.

Par ailleurs des exercices de sécurité pourront être réalisés en coopération avec les services de secours dans le cadre réglementaire prévu à cet effet.

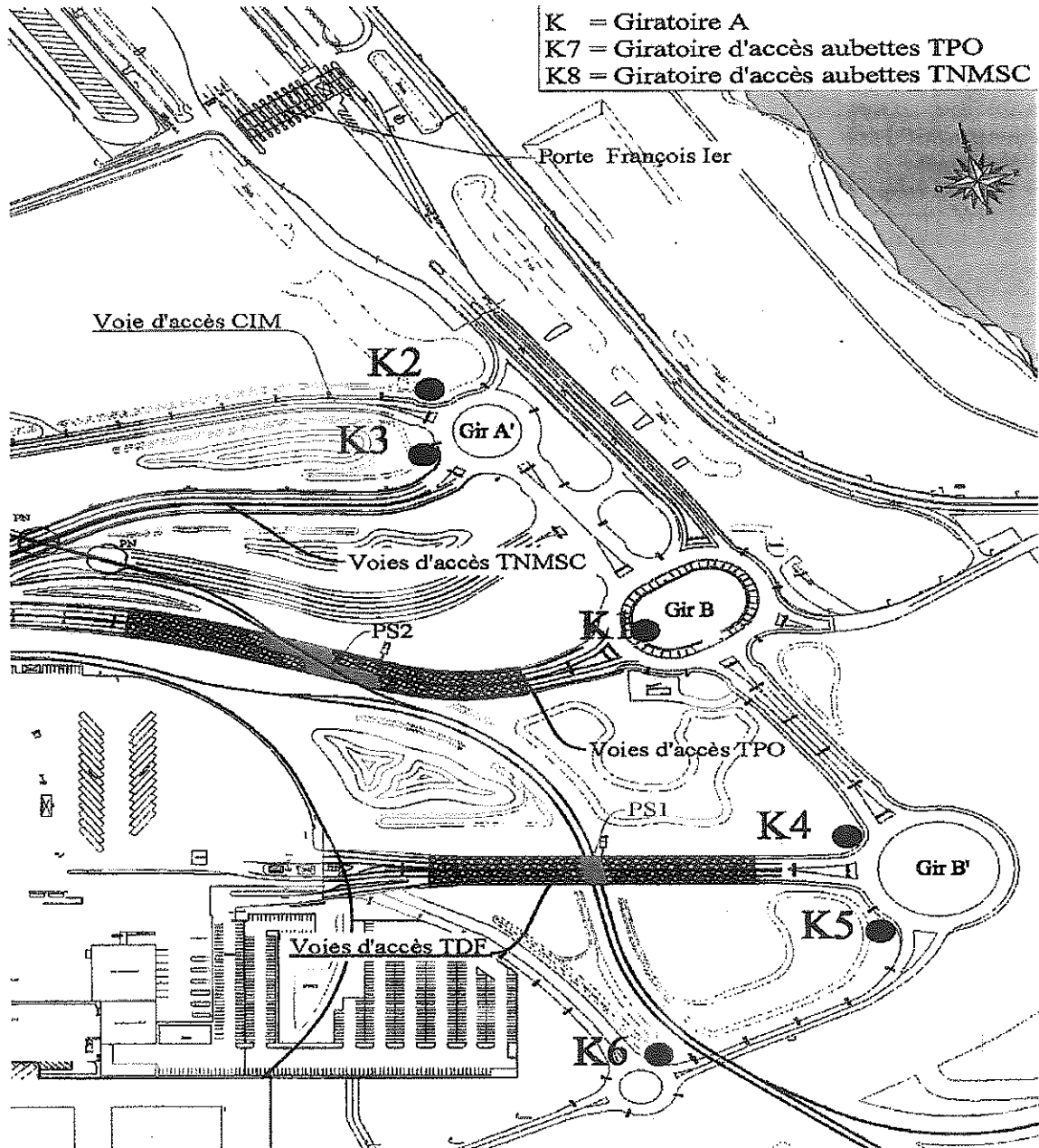
# GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
FICHE 3.1	PROCEDURE



# GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

FICHES 3	PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE
FICHE 3.2	PLAN DE BOUCLAGE



## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
<b>FICHE 3.3</b>	<b>SCENARIOS D'ACCIDENTS POUR LA DESSERTE NORD TERMINAUX</b>

(pour le détail et la justification, voir le document « Prévention des Risques sur les dessertes internes de la zone Port 2000 »)

description de l'accident	effet domino ?	zone d'impact estimée	niveau d'alerte
explosion d'un conteneur de MD de classe 1.1	si QTNT > 670 kg, risque de rupture d'un bac de la CIM par effet de souffle	effondrement du mur de conteneurs sur 24 à 28 m de longueur de part et d'autres du point d'explosion. projection des conteneurs supérieurs du mur Nord vers la CIM atteinte à partir de 6.000 kg d'équivalent TNT sur une distance de 28 m pour 2 tonnes et sur 208 m pour 16 tonnes.	3
	si QTNT > 12 tonnes pour les engins autopropulsés, risque de perforation d'un bac de la CIM par effet missile d'un conteneur du mur (transit à 29 m au Sud du mur de conteneur Nord)		
	si QTNT > 16 tonnes pour les coefficients d'équivalence < ou égal à 1,2, risque de perforation d'un bac de la CIM par effet missile d'un conteneur du mur (transit à 29 m au Sud du mur de conteneur Nord)		
	<i>(référence : étude SME mai 2008, note SME juillet 2009)</i>		
<u>BLEVE d'un produit de classe 2</u> d'un conteneur citerne de 20 tonnes de propane, (ce type de conteneur offre le plus gros volume unitaire de produit de classe 2)	projectiles: effet domino éventuel, limité par les écrans de protection	Distance SEL (Seuil effets létaux) : 210 m Distance SEI (Seuil effets irréversibles) : 260 m <i>(référence étude CNPP sept. 2003)</i>	3
	effets thermique : pas d'effet domino*		
<u>dispersion de nuage toxique</u> suite à la perte de confinement d'un conteneur citerne de 21 tonnes de chlore (offre le plus gros volume unitaire de ce type de produit)	pas d'effet domino*	mode de dispersion selon direction du vent  Distance SEL : 1450 m Distance SEI : 2850 m <i>(référence étude CNPP sept. 2003)</i>	3
<u>Explosion de vapeurs de produits de classe 2</u> suite à la perte de confinement d'un conteneur citerne de 20 tonnes de propane (offre le plus gros volume unitaire de ce type de produit)	pas d'effet domino*	Distance SEL : 52 m Distance SEI : 104 m <i>(référence étude CNPP sept. 2003)</i>	2
<u>Feu de torche de produits de classe 2</u> suite à la perte de confinement d'un conteneur citerne de 20 tonnes de propane (offre le plus gros volume unitaire de ce type de produit)	pas d'effet domino*	Distance SEL : 102 m Distance SEI : 114 m <i>(référence étude CNPP sept. 2003)</i>	2
Incendie d'un produit de classe 3 suite à la perte de confinement d'un conteneur citerne de 25 tonnes d'hexane (offre le plus gros volume unitaire de ce type de produit)	pas d'effet domino*	Distance SEL : 23 m Distance SEI : 35 m <i>(référence étude CNPP sept. 2003)</i>	2

\* sauf si autre conteneur de MD dans la zone d'impact immédiate

FICHES 3

PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE

Décembre 2015	Version 8	19
---------------	-----------	----

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

### FICHE REFLEXE EN CAS D'ACCIDENT

#### FICHE 3.4

##### ALERTE :

La VIGIE est informée par le service SSP ou par un témoin. Elle informe le CODIS et l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses.

##### EVALUATION :

Examen par écran vidéo

La patrouille SSP se rend sur place équipée de masques à gaz, 2 tons et gyrophare en fonctionnement. Les deux agents opèrent, en coordination avec la Vigie, une évaluation visuelle (transmission de l'info par fiche d'alerte type, informations sur la direction et la vitesse du vent à communiquer).

Diagnostic informatique sur la présence de conteneurs de matières dangereuses déclarées (classes 1.1, 2.3 citernes pleines et 7) par le bureau Marchandises Dangereuses ou l'officier d'astreinte M.D.

TRANSMISSION A LA VIGIE DES INFORMATIONS RECCUEILLIES PAR LA PATROUILLE APRES EVALUATION SUR ZONE. L'OFFICIER DE PORT DE LA VIGIE DETERMINE EN RELATION AVEC LE CODIS LE NIVEAU DE BOUCLAGE RELAIE L'ALERTE ET SELON LE NIVEAU DEMANDE AUX TERMINAUX DE FERMER LEUR SORTIES.

##### BOUCLAGE :

###### Si niveau 1 :

La patrouille SSP met en place une circulation alternée par les raquettes de retournement. SSP actionne le PMV à l'entrée de la voie de desserte Nord Terminaux avec affichage du message prédéfini indiquant « accident ralentir ».

###### Si niveau 2 :

Les agents de la patrouille font évacuer les PL par les raquettes de retournement. Au besoin, ils font évacuer les conducteurs par les passages au travers des murs écran.

SSP actionne le PMV avec affichage du message prédéfini pour fermer la voie de desserte Nord Terminaux.

Les shunts de secours sont ouverts par SSP en entrée pour l'accès des secours.

Les PL qui le peuvent poursuivent leur route vers les entrées des terminaux ou la porte François1er.

Les exploitants des terminaux interdisent toute sortie vers les voies de desserte Nord.

Selon les nécessités, SSP assure la régulation de la circulation aux giratoires A, A', B et B'.

Les exploitants des terminaux interdisent toute sortie vers les voies de dessertes Nord.

###### Si niveau 3 :

SSP ferme les entrées de la porte François1er (barrière activée à distance, avec visualisation par caméra de l'espace où doit s'abaisser la barrière). Les shunts de secours sont ouverts en sortie par le service SSP

SSP actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte. La patrouille SSP évacue et fait évacuer en urgence.

Les exploitants de terminaux interdisent toute sortie sur les voies de desserte Nord et font évacuer le personnel par les sorties de secours situées au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).

La CIM se prépare à lancer son POI.

SSP assure la régulation de la circulation aux giratoires A, A', B et B'.

ARRIVEE DES SECOURS SUR ZONE, QUI RELEVANT LA CAPITAINERIE ET LE SERVICE DE SURETE DU GPMH. REEVALUATION DE LA SITUATION PAR COS ET OP SECURITE/MD DU NIVEAU DE BOUCLAGE NECESSAIRE, TRANSMISSION DE L'INFORMATION A LA VIGIE PAR OP SECURITE / MD.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
<b>FICHE 3.5</b>	<b>FICHE REFLEXE EN CAS D'EXPLOSION D'UN CONTENEUR DE MD DE CLASSE 1.1 DANS LA DESSERTE NORD TERMINAUX</b>

- La VIGIE est informée par le service SSP, par un témoin ou par le CODIS.
- SSP visualise le sinistre grâce aux caméras.
- la VIGIE choisit un bouclage de niveau 3, diffuse l'alerte (cf. fiche type ci-dessous), et informe l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses qui fait un diagnostic de la présence ou non de MD déclarées (classes 1.1, (la masse nette admissible transportée par des engins autopropulsés est inférieure à 12 tonnes), 2.3 citernes pleines et 7) dans la zone du sinistre. Elle ordonne aux exploitants de terminaux la fermeture des accès à la voie de desserte Nord et de préparer l'évacuation.
- La CIM déclenche son POI. Evaluation des effets domino par la CIM : éventuelle rupture de bac par effet de souffle ou perforation d'un bac par effet missile, et communication d'un point de situation à la Vigie.
- SSP ferme les entrées de la Porte François 1<sup>er</sup> ouvre les shunts de secours en sortie pour l'évacuation, ainsi qu'en entrée pour les secours, actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte et actionne le PMV pour interdire l'accès au couloir Nord terminaux et assure la régulation de la circulation aux giratoires A, A', B et B'.
- Les PL en aval de l'accident poursuivent leur route vers la piste d'évacuation ouest (retour bord à quai). Les conducteurs des PL de la zone Nord terminaux situés en amont de l'accident évacuent à pieds par les passages piétons, après avoir dégagé le passage sur la bande d'arrêt d'urgence.
- Les exploitants de terminaux interdisent toute sortie sur les voies de desserte Nord et font évacuer le personnel par les sorties de secours situées au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).
- Arrivée des secours sur zone via les itinéraires réservés (shunts) et la bande d'arrêt d'urgence (le mur de conteneurs étant couché sur environ 30 m au droit de l'accident, la piste longeant le mur côté Nord est impraticable)
- Réévaluation de la situation par COS et OP sécurité / MD ; communication à la vigie du résultat (maintien ou non du niveau de bouclage, possibles effets domino craints).
- Etablissement d'un périmètre de sécurité autour de la zone sinistrée, évacuation des victimes, maîtrise du sinistre par les services de secours.
- Armement possible d'une cellule de crise au PC crise écluse François 1<sup>er</sup>.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
<b>FICHE 3.6</b>	<b>FICHE REFLEXE EN CAS DE RISQUE DE BLEVE D'UN PRODUIT DE CLASSE 2 DANS LA DESSERTE NORD TERMINAUX</b>

- La VIGIE est informée par le service SSP, par un témoin ou par le CODIS.
- SSP visualise le sinistre grâce aux caméras.
- la VIGIE recommande un bouclage de niveau 3, diffuse l'alerte (cf. fiche type ci-dessous), et informe l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses qui fait un diagnostic de la présence ou non de MD déclarées (classes 1.1, 2.3 citernes pleines et 7) dans la zone du sinistre. La vigie communique les informations relatives à la direction et la vitesse du vent.
- La CIM déclenche son POI. Evaluation des effets domino par la CIM : perforation éventuelle d'un bac par effet missile, puis communication d'un point de situation à la Vigie.
- SSP ferme les entrées de la Porte François 1<sup>er</sup>, ouvre les shunts de secours en sortie pour l'évacuation, ainsi qu'en entrée pour les secours et actionne le PMV pour interdire l'accès au couloir Nord terminaux. SSP actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte. SSP assure ensuite la régulation de la circulation aux giratoires A, A', B et B'.
- Les PL en aval de l'accident poursuivent leur route vers la piste d'évacuation ouest (bord à quai).
- Les PL en amont de l'accident empruntent les shunts de secours.
- Les conducteurs des PL de la zone Nord terminaux situés en amont de l'accident et du dernier shunt (dans l'impossibilité de faire demi-tour) évacuent à pied par les passages piétons, après avoir dégagé le passage sur la bande d'arrêt d'urgence.
- Les exploitants de terminaux interdisent toute sortie sur les voies de desserte Nord et font évacuer le personnel par les sorties de secours situées au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).
- Arrivée des secours sur zone via les itinéraires réservés (shunt + piste au Nord des murs de conteneurs et passage à travers le mur) ; réévaluation de la situation par COS avec OP sécurité / MD ; communication à la vigie du résultat (maintien ou non du niveau de bouclage, possibles effets domino craints).
- Etablissement d'un périmètre de sécurité autour de la zone sinistrée, évacuation des victimes, maîtrise du sinistre par les services de secours.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
<b>FICHE 3.7</b>	<b>FICHE REFLEXE EN CAS DE DISPERSION DE NUAGE TOXIQUE DANS LA DESSERTE NORD TERMINAUX</b>

- La VIGIE est informée par le service SSP, par un témoin ou le CODIS.
- SSP visualise le sinistre grâce aux caméras.
- la VIGIE recommande un bouclage de niveau 3, diffuse l'alerte (cf. fiche type ci-dessous), et informe l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses. Elle ordonne aux exploitants de terminaux de fermer les accès à la voie de desserte Nord et de préparer l'évacuation ou le confinement suivant les procédures définies par leurs PSI respectifs. La vigie communique les informations relatives à la direction et la vitesse du vent.
- La CIM déclenche son POI.
- SSP ferme les entrées de la Porte François 1<sup>er</sup>, ouvre les shunts de secours en sortie pour l'évacuation, ainsi qu'en entrée pour les secours et actionne le PMV pour interdire l'accès au couloir Nord terminaux. SSP actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte. SSP assure ensuite la régulation de la circulation aux giratoires A, A', B et B'.
- Les PL en aval de l'accident poursuivent leur route vers la piste d'évacuation ouest (accès bord à quai). Les conducteurs des PL de la zone Nord terminaux situés en amont de l'accident laissent leurs véhicules sur la voie de circulation la plus au Nord tout en veillant à ne pas empiéter sur la bande d'arrêt d'urgence. Ils évacuent ensuite à pied par les passages piétons.
- Les exploitants de terminaux interdisent toute sortie sur les voies de desserte Nord et font évacuer le personnel par les sorties de secours situées au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).
- Arrivée des secours sur zone via les itinéraires réservés, réévaluation de la situation par COS et OP sécurité / MD ; communication à la vigie du résultat.
- Etablissement d'un périmètre de sécurité autour de la zone sinistrée, évacuation des victimes, maîtrise du sinistre par les services de secours.
- Armement possible d'une cellule de crise au PC crise écluse François 1<sup>er</sup>.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
<b>FICHE 3.8</b>	<b>FICHE REFLEXE EN CAS D'EXPLOSION DE VAPEURS DE PRODUITS DE CLASSE 2 DANS LA DESSERTE NORD TERMINAUX</b>

- La VIGIE est informée par le service SSP par un témoin ou le CODIS.
- SSP visualise le sinistre grâce aux caméras.
- la VIGIE recommande un bouclage de niveau 2, diffuse l'alerte (cf. fiche type ci-dessous), et informe l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses qui fait un diagnostic de la présence ou non de MD déclarées (classes 1.1, 2.3 citernes pleines et 7) dans la zone du sinistre. La vigie communique les informations relatives à la direction et la vitesse du vent.
- La patrouille SSP se rend sur place équipée de masques à cartouches, sirène 2 tons et gyrophare en fonctionnement. Les deux agents opèrent une évaluation visuelle et rendent compte à la vigie.
- La CIM se prépare à déclencher son POI.
- Le service SSP ouvre les shunts de secours en sortie pour l'évacuation, ainsi qu'en entrée pour les secours ; SSP actionne le PMV pour interdire l'accès au couloir Nord terminaux.
- Les PL en aval de l'accident poursuivent leur route vers la piste d'évacuation ouest.
- Les agents de la patrouille font évacuer les PL situés en amont de l'accident par les raquettes de retournement. Au besoin, ils font évacuer les conducteurs par les passages au travers du murs écran Sud.
- Les exploitants des terminaux interdisent toute sortie vers les voies de desserte Nord et préparent l'évacuation du personnel par les sorties de secours prévues au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).
- Arrivée des secours sur zone via les itinéraires réservés (shunt + piste au Nord des murs de conteneurs et passage à travers le mur) ; réévaluation de la situation par COS avec OP sécurité / MD ; communication à la vigie du résultat (maintien ou non du niveau de bouclage, possibles effets domino craints).
- Si passage en niveau 3, SSP actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte ; la CIM lance son POI, les exploitants de terminaux font évacuer le personnel par le Sud (voie bord à quai), SSP ferme l'entrée de la Porte François 1<sup>er</sup>.
- Etablissement d'un périmètre de sécurité autour de la zone sinistrée, évacuation des victimes, maîtrise du sinistre par les services de secours.
- Armement possible d'une cellule de crise au PC crise écluse François 1<sup>er</sup>.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
<b>FICHE 3.9</b>	<b>FICHE REFLEXE EN CAS DE FEU DE TORCHE DE PRODUITS DE CLASSE 2 DANS LA DESSERTE NORD TERMINAUX</b>

- La VIGIE est informée par le service SSP, par un témoin ou le CODIS.
- SSP visualise le sinistre grâce aux caméras.
- la VIGIE recommande un bouclage de niveau 2, diffuse l'alerte (cf. fiche type ci-dessous), et informe l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses qui fait un diagnostic de la présence ou non de MD déclarées (classes 1.1, 2.3 citernes pleines et 7) dans la zone du sinistre.
- La patrouille SSP se rend sur place équipée de masques à gaz, sirène 2 tons et gyrophare en fonctionnement. Les deux agents opèrent une évaluation visuelle et rendent compte à la vigie.
- La CIM se prépare à déclencher son POI.
- Le service SSP ouvre les shunts de secours en sortie pour l'évacuation, ainsi qu'en entrée pour les secours et actionne le PMV pour interdire l'accès au couloir Nord terminaux.
- Les PL en aval de l'accident poursuivent leur route vers la piste d'évacuation ouest.
- Les agents de la patrouille font évacuer les PL situés en amont de l'accident par les raquettes de retournement. Au besoin, ils font évacuer les conducteurs par les passages au travers du mur écran Sud.
- Les exploitants des terminaux interdisent toute sortie vers les voies de desserte Nord et préparent l'évacuation du personnel par les sorties de secours prévues au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).
- Arrivée des secours sur zone via les itinéraires réservés (shunt + piste au Nord des murs de conteneurs et passage à travers le mur) ; réévaluation de la situation par COS avec OP sécurité / MD ; communication à la vigie du résultat (maintien ou non du niveau de bouclage, possibles effets domino craints).
- Si passage en niveau 3, SSP actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte. La CIM lance son POI, les exploitants de terminaux font évacuer le personnel par le Sud (vole bord à quai), SSP ferme l'entrée de la Porte François 1er.
- Etablissement d'un périmètre de sécurité autour de la zone sinistrée, évacuation des victimes, maîtrise du sinistre par les services de secours.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'ALERTE ET DU BOUCLAGE</b>
FICHE 3.10	FICHE REFLEXE EN CAS D'INCENDIE D'UN PRODUIT DE CLASSE 3 DANS LA DESSERTE NORD TERMINAUX

- La VIGIE est informée par le service SSP, par un témoin ou le CODIS.
- SSP visualise le sinistre grâce aux caméras.
- la VIGIE recommande un bouclage de niveau 2, diffuse l'alerte (cf. fiche type ci-dessous), et informe l'Officier de port du Bureau Sécurité Marchandises Dangereuses qui fait un diagnostic de la présence ou non de MD déclarées (classes 1.1, 2.3 citernes pleines et 7) dans la zone du sinistre.
- La patrouille SSP se rend sur place équipée de masques à gaz, sirène 2 tons et gyrophare en fonctionnement. Les deux agents opèrent, en coordination avec la Vigie, une évaluation visuelle.
- La CIM se prépare à déclencher son POI.
- Le service SSP ouvre les shunts de secours en sortie pour l'évacuation, ainsi qu'en entrée pour les secours et actionne le PMV pour interdire l'accès au couloir Nord terminaux.
- Les PL en aval de l'accident poursuivent leur route vers la piste d'évacuation ouest (bord à quai)
- Les agents de la patrouille font évacuer les PL situés en amont de l'accident par les raquettes de retournement. Au besoin, ils font évacuer les conducteurs par les passages au travers du murs écran Sud (bord à quai).
- Les exploitants des terminaux interdisent toute sortie vers les voies de desserte Nord et préparent l'évacuation du personnel par les sorties de secours prévues au Sud (suivant dispositions prévues par leur PSI respectif).
- Arrivée des secours sur zone via les itinéraires réservés (shunt + piste au Nord des murs de conteneurs et passage à travers le mur) ; réévaluation de la situation par COS avec OP sécurité / MD ; communication à la vigie du résultat (maintien ou non du niveau de bouclage, possibles effets domino craints).
- Si passage en niveau 3, SSP actionne les sirènes pour diffusion de l'alerte dans le couloir de desserte, la CIM lance son POI, les exploitants de terminaux font évacuer le personnel par le Sud (voie bord à quai), SSP ferme l'entrée de la Porte François 1er.
- Etablissement d'un périmètre de sécurité autour de la zone sinistrée, évacuation des victimes, maîtrise du sinistre par les services de secours.

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 4</b>	<b>TRANSMISSION ET DIFFUSION DE L'ALERTE</b>
FICHE 4.1	FICHE TYPE DE TRANSMISSION DE L'ALERTE PAR SSP À LA VIGIE

**→ VERS OFFICIER DE VIGIE (TEL 7071)**

HEURE DE L'ALERTE :

ALERTE RECUE DE :

ALERTE CONSECUTIVE A :

DESCRIPTION DE L'ACCIDENT FAITE PAR LE TEMOIN :

LOCALISATION EXACTE :

VISUALISATION PAR SYSTEME VIDEO OUI      NON

RECONNAISSANCE EN COURS PAR EQUIPE MOBILE SERVICE SSP OUI      NON

NOMBRE DE CAMION(S) ET VEHICULE(S) INCRIMINE(S) :

CIRCULATION SUR VOIES DE DESSERTES INTERROMPUE OUI      NON

SI OUI, ESTIMATION DU NOMBRE DE VEHICULES BLOQUES PAR LE SINISTRE

EN ENTREE

EN SORTIE

EMISSION DE FUMEEES VISIBLES : OUI      NON

ODEUR DE GAZ : OUI NON AUTRE NON DEFINIE

SI OUI PRECISER LE TYPE D'ODEUR :

GAZ "DE VILLE"

CHLORE

AMMONIAC

PRESENCE MARCHANDISES DANGEREUSES SUR VOIES DE DESSERTE : OUI      NON

SI OUI PRECISER PRESENCE DE CONTENEURS DE :

CLASSE 1 (EXPLOSIFS)

CLASSE 2.3 (GAZ TOXIQUES)

CLASSE 7 (NUCLEAIRE)

AUTRES CLASSES DE MD :

REGULATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION PAR SERVICE SSP OUI      NON

PROPOSITION DE BOUCLAGE DE NIVEAU 2 : OUI      NON

PROPOSITION DE BOUCLAGE NIVEAU 3 OUI      NON

## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>FICHES 4</b>	<b>TRANSMISSION ET DIFFUSION DE L'ALERTE</b>
FICHE 4.2	FICHE MÉMOIRE DE DIFFUSION DE L'ALERTE PAR LA VIGIE

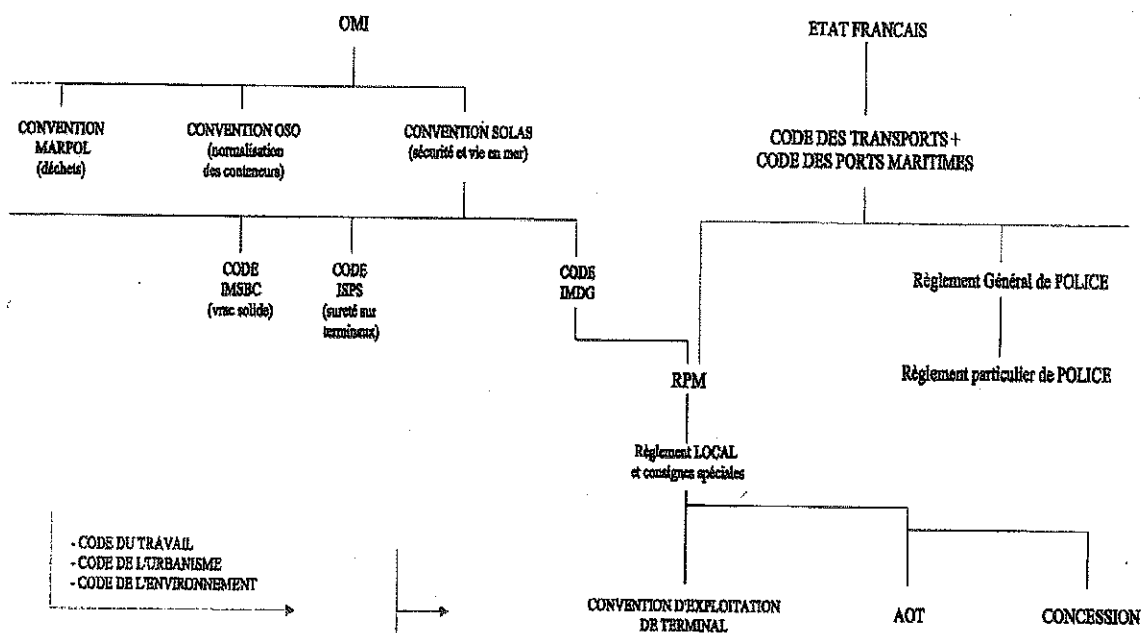
Services et autorités	Incident de NIVEAU 1	Incident de NIVEAU 2 Incident avec présence de matières dangereuses dans couloir de dessertes	Incident de NIVEAU 3 Incident grave avec présence de matières dangereuses dans couloir de dessertes
CODIS	X	X	X
SAMU	X(1)	X (1)	X
OP SECURITE	X	X	X
SERVICE SSP	X	X	X
Commandant de port ou Capitaine de permanence	X	X	X
Directeur des opérations ou Directeur de permanence		X	X
DG			X
OP SECTEUR	X	X	X
SNCF		X	X
SOUS-PREFECTURE		X	X
DREAL			X
POLICE	X	X	X
PREFECTURE		X	X
Peloton de Sûreté Maritime et Portuaire (PSMP)		X	X
Gendarmerie Le Havre			X
Terminal TDF	X	X	X
Terminal TPO	X	X	X
Terminal TNMSC	X	X	X
Terminal de la CIM	X	X	X
MAIRIE LE HAVRE			X

(1): Appeler si l'alerte mentionne un ou des blessés graves.

# GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

<b>ANNEXE 1</b>	<b>ENCADREMENT JURIDIQUE DES OPÉRATEURS DE TERMINAUX À CONTENEURS POUR LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES</b>
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*CONTEXTE JURIDIQUE DU PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES  
DANS LES PORTS MARITIMES SUR LES TERMINAUX A CONTENEURS*



## GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

### ACTEURS DU CONTEXTE JURIDIQUE DU PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES

	<u>INSTRUIT</u>	<u>PROMULGUE</u>	<u>POUVOIRS DE POLICE</u>
CONVENTION OMI	OMI	ETATS	AFFAIRES MARITIMES (navires) AUTORITE PORTUAIRE (sans le port)
CODE DES TRANSPORTS + CODE DES PORTS MARITIMES	MINISTERES + DGITM	ETAT (loi+décret)	☞ Directeur Général    Officiers de Port
RPM	MINISTERES + DGITM	ETATS (arrêté ministériel) Ministères Equipement + environnement + Economie)	Autorité Portuaire -agents chargés de la Police Portuaire et de l'Exploitation (cdt de P. -représentants qualifiés de l'Autorité Portuaire, Si situation non prévue au RPM ou au RL : le préfet intervient + information au Ministère chargé des Ports
R LOCAL et consignes spéciales	GPMH (après études de danger)	Préfet du département	
CONVENTION D'EXPLOITATIO N DE TERMINAUX		Contrat soumis au CA du GPMH et approuvé par arrêté ministériel	Autorité Portuaire
PSI (Plan de Secours et d'Intervention)	EXPLOITAN T	Commandant de Port	Autorité Portuaire

Le 4 décembre 2015,

M. le Préfet


Le cahier de consignes spéciales est annexé au règlement local pour le transport et la manutention de marchandises dangereuses dans le grand port maritime du Havre (GPMH).

Il vise à garantir la sécurité pour la desserte des terminaux à conteneurs dans Port 2000 en organisant le transport des marchandises dangereuses au regard de la présence des réservoirs d'hydrocarbures de la CIM.

Depuis 2010, plusieurs versions du cahier des consignes spéciales ont été adoptées à l'issue de travaux collaboratifs entre le SDIS, la DREAL, le SIRACEDPC et le GPMH.

La nouvelle version de ce cahier des consignes spéciales, proposée à votre signature, prend en compte la cessation d'activité de l'installation portuaire des "Terminaux de Normandie".

Il a fait l'objet de plusieurs échanges et d'une validation interservices avant d'être proposé à votre signature.

Un 

L. MABIRE



