

PREFECTURE DU RHONE

ARRETE

PORTANT REGLEMENT PARTICULIER

DE POLICE ET D'EXPLOITATION

DU PORT DE LYON – EDOUARD HERRIOT

7 FEVRIER 2003

SOMMAIRE

CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1.1 – CHAMP D'APPLICATION DU REGLEMENT	6
ARTICLE 1.2 – BATEAUX ADMIS DANS LE PORT	6
1.2.1 – Cas général	6
1.2.2 – Bateaux d'hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux.....	6
ARTICLE 1.3 – DECLARATIONS AU BUREAU DU PORT.....	6
1.3.1 – Déclaration à l'arrivée et au départ	6
1.3.2 – Déclaration des accidents et incidents	7
1.3.3 – Signalisation du Port	7
1.3.4 – Autorisation de travaux	7

CHAPITRE II REGLES APPLICABLES A LA CIRCULATION DES BATEAUX

ARTICLE 2.1 – RESTRICTION AUX REGLES NORMALES DE CIRCULATION	7
2.1.1 – Vitesse de marche des bateaux motorisés	7
2.1.2 – Signaux sonores	7
2.1.3 – Mesure d'ordre ou de sécurité	7
2.1.4 – Marche à couple	7
2.1.5 – Entrée et sortie de bateaux	7
ARTICLE 2.2 - REGLES PARTICULIERES DE CIRCULATION	8
2.2.1 – Mesures de protection	8
2.2.2 – Mouillage des ancres	8
2.2.3 – Navigation de jour et de nuit.....	8
ARTICLE 2.3 – CIRCULATION DES ENGINS FLOTTANTS	8
ARTICLE 2.4 – BATEAUX DESTINES AUX TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES	8
ARTICLE 2.5 – REMORQUAGE ET POUSSAGE DANS LE PORT	9

CHAPITRE III REGLES APPLICABLES AU STATIONNEMENT DES BATEAUX

ARTICLE 3.1 – PRESCRIPTIONS GENERALES DE STATIONNEMENT	9
ARTICLE 3.2 – ZONES DE STATIONNEMENT	9
ARTICLE 3.3 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT	11
ARTICLE 3.4 – AMARRAGE	11
ARTICLE 3.5 – DEPLACEMENT SUR ORDRE	11

CHAPITRE IV

REGLES DE CIRCULATION SUR LES VOIES TERRESTRES ET LES QUAIS

ARTICLE 4.1 – PRESCRIPTIONS GENERALES	11
ARTICLE 4.2 – CIRCULATION DES PIETONS ET DES VEHICULES	11
4.2.1 – Accès	11
4.2.2 – Circulation et stationnement	11
ARTICLE 4.3 – DISPOSITIONS DIVERSES	11
ARTICLE 4.4 – REGLES RELATIVES AUX OPERATIONS FERROVIAIRES	12
4.4.1 – Déplacement d'engins ferroviaires.....	12
4.4.2 – Affectation des voies ferrées	12
4.4.3 – Durée des opérations	12
4.4.4 – Obligations des usagers	12

CHAPITRE V

MANUTENTION – CHARGEMENT – DECHARGEMENT

ARTICLE 5.1 – MANUTENTIONS	13
ARTICLE 5.2 – OPERATIONS	13
ARTICLE 5.3 - OBLIGATIONS RELATIVES A LA MANUTENTION	13
ARTICLE 5.4 – ENLEVEMENT DES MARCHANDISES	13
ARTICLE 5.5 – DEROGATION	14

CHAPITRE VI

SECURITE ET SALUBRITE PUBLIQUE

ARTICLE 6.1 – REGLES APPLICABLES AUX MATIERES DANGEREUSES	14
6.1.1 – Transport et manutention	14
6.1.2 – Transport de liquides inflammables	16
6.1.3 – Transport de matières dangereuses	16
6.1.4 – Moteurs, pompes et appareils	16
6.1.5 – Aération et visite des cales	16
6.1.6 – Conteneurs	17
ARTICLE 6.2 – DISPOSITIONS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE	17
6.2.1 – Dispositions	17
6.2.2 – Appontements	17
6.2.3 – Chargement et déchargement des colis	18
6.2.4 – Organisation de la sécurité	18
ARTICLE 6.3 – NETTOYAGE DES QUAIS ET TERRE-PLEINS	18

ARTICLE 6.4 – CONSERVATION DU PLAN D'EAU ET DES PROFONDEURS	19
ARTICLE 6.5 – LUTTE CONTRE LA POLLUTION	19
ARTICLE 6.6 – DISPOSITIONS LORS DES MANIFESTATIONS SUR LA PLAINE DE JEUX OU AU STADE DE GERLAND	20
ARTICLE 6.7 – PECHE	20

CHAPITRE VII DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 7.1 – CONTRAVENTION AUX DISPOSITIONS DU PRESENT REGLEMENT ...	20
ARTICLE 7.2 – AFFICHAGE DES CONSIGNES D'EXPLOITATION	21
ARTICLE 7.3 – AGENTS CHARGES DE LA POLICE DU PORT	21
ARTICLE 7.4 – ABROGATION DES TEXTES ANTERIEURS	21
ARTICLE 7.5 – APPLICATION DU REGLEMENT	21

ANNEXES

ANNEXE 1 – CIRCULATION TERRESTRE

ANNEXE 2 – PLAN DE CIRCULATION ROUTIERE

ANNEXE 3 – SCHEMA DU RESEAU DE PIPELINE D'HYDROCARBURES

ANNEXE 4 – LISTE DE CONTROLE A.D.N.R.

Le Préfet de la Région Rhône-Alpes et du Département du Rhône, Commandeur de la Légion d'Honneur,

Vu la convention internationale de La Haye du 1^{er} février 1939 annexée au décret,

Vu le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure,

Vu le code de la route,

Vu la loi du 27 mai 1921 sur l'aménagement du Rhône modifiée notamment par la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, les textes pris pour son application et le décret du 5 juin 1934 modifié approuvant la convention de concession générale de l'aménagement du Rhône à la Compagnie Nationale du Rhône,

Vu la loi 72.1202 du 23 décembre 1972 relative aux infractions concernant les bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Vu le décret du 26 novembre 1937 déclarant d'utilité publique les travaux de construction du Port Edouard Herriot sur la rive gauche du Rhône sur les territoires des communes de Lyon et de Saint Fons et le cahier des charges annexé à ce décret, notamment l'article 9,

Vu le décret du 22 juin 1939 approuvant la convention internationale de La Haye du 1^{er} février 1939 relative aux transports des combustibles liquides sur les voies de navigation intérieures,

Vu le décret du 8 mai 1967 pris en application du décret 59.645 du 16 mai 1959 modifié, relatif à la construction des oléoducs d'intérêt général destinés au transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression,

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure et les textes qui l'ont modifié ou complété,

Vu l'article 1 du décret n° 91-696 du 18 juillet 1991 pour l'application de l'article 124 de la loi de Finance pour 1991 et portant statut de Voies Navigables de France,

Vu le décret 91.1147 du 14 octobre 1991 relatif aux travaux effectués à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution et les textes pris pour son application,

Vu l'arrêté du 15 avril 1945 portant règlement pour le transport par chemin de fer, par voie de terre et par voie de navigation intérieure des matières dangereuses, modifié par les arrêtés subséquents,

Vu les arrêtés des 9 novembre 1972 et 19 novembre 1975 concernant les règles d'aménagement et d'exploitation des dépôts d'hydrocarbures liquides,

Vu l'arrêté ministériel du 20 décembre 1994 modifié portant règlement particulier de police du bassin Rhône-Saône

Vu l'arrêté préfectoral 597.74 du 17 septembre 1974 relatif aux travaux à proximité de la canalisation SPMR,

Vu l'arrêté du 12 mars 1998 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (dit "arrêté ADNR"),

Vu les arrêtés du 17 décembre 1998 et 11 décembre 2000 portant transposition des directives 96/35/CE et 96/50/CE du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle des conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses,

Vu l'arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route (dit arrêté ADR"),

Vu les consignes de sécurité pour les manœuvres ferroviaires et l'entretien des voies ferrées du Port de Lyon – Edouard Herriot établies en novembre 1978 et les textes qui les auraient modifiées ou complétées,

Vu l'avis du Président de Voies Navigables de France,

Vu l'avis du Directeur Départemental de la Police Nationale,

Vu l'avis du Directeur Régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement,

Vu l'avis du Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours,

Vu l'avis de l'Ingénieur en Chef du Service de la Navigation Rhône Saône,

Vu la convention pour la desserte des amodiataires du Port de Lyon - Edouard Herriot entre la Compagnie Nationale du Rhône, la Société Nationale des Chemins de Fer Français et le Réseau Ferré de France du 29 décembre 2000,

Sur Proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Département du Rhône,

ARRETE

CHAPITRE I **DISPOSITIONS GENERALES**

ARTICLE 1.1 – CHAMP D'APPLICATION DU REGLEMENT

La police et l'exploitation du Port de Lyon – Edouard Herriot sont régies par les textes législatifs et réglementaires visés ci-dessus et par les dispositions ci-après. Ces dispositions s'appliquent sur toute l'étendue de la circonscription du Port conformément au plan joint en annexe 1.

ARTICLE 1.2 – BATEAUX ADMIS DANS LE PORT

1.2.1 – Cas général

Seuls sont admis à pénétrer dans la circonscription du Port de Lyon - Edouard Herriot les bateaux admis à naviguer sur le Rhône ou sur la Saône.

1.2.2 – Bateaux d'hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux

Sauf dérogation spéciale et sans préjudice des dispositions générales ci-dessus, sont seuls admis à pénétrer dans la darse des hydrocarbures les bateaux satisfaisant aux prescriptions réglementaires pour le transport des produits liquides dangereux.

Toutefois, les remorqueurs, pousseurs et autres bateaux de service peuvent y pénétrer sous réserve d'une autorisation écrite, délivrée par le Directeur du Port ou son représentant, et fixant les dispositions de sécurité à prendre par le conducteur sous son entière responsabilité.

ARTICLE 1.3 – DECLARATION AU BUREAU DU PORT

1.3.1 – Déclaration à l'arrivée et au départ

Dans les deux heures de son arrivée au Port et dans les deux heures qui précèdent son départ, abstraction faite des retards pouvant résulter de la fermeture des bureaux, tout conducteur de bateau est tenu de fournir au bureau du Port de Lyon - Edouard Herriot tous les renseignements et pièces justificatives de son activité par tous moyens, y compris télécopie.

Au moment de la déclaration d'arrivée, il est délivré une carte constituant récépissé de déclaration et autorisation de circuler et de stationner. Cette carte doit être présentée au service lors de la déclaration de départ.

Les arrivées et départs de bateaux à passagers doivent être annoncés à l'avance au bureau du Port.

Les menues embarcations accédant au chantier naval sont seules dispensées des déclarations visées ci-dessus.

1.3.2 – Déclaration des accidents et incidents

Tout incident ou accident matériel ou corporel survenu dans la circonscription du Port (sur eau, sur terre-pleins industriels ou en partie commune) doit faire l'objet immédiatement d'une déclaration aux autorités du Port. Cette déclaration est aussi obligatoire en cas de nettoyage de produits dangereux prévus à l'article 6.1.1

La déclaration sera reçue par le Directeur du Port ou son représentant ou, à défaut, par les agents du Service de la Navigation.

1.3.3 – Signalisation du Port

Les bateaux sont tenus de respecter les signaux, panneaux ou ordres données par les agents du Port ou du Service de la Navigation.

1.3.4 – Autorisation de travaux

Tous les travaux effectués sur les parties communes du Port, particulièrement à proximité de l'oléoduc y compris sur les voies ouvertes à la circulation, doivent faire l'objet d'une déclaration aux autorités du Port.

CHAPITRE II **REGLES APPLICABLES A LA CIRCULATION DES BATEAUX**

ARTICLE 2.1 – RESTRICTIONS AUX REGLES NORMALES DE CIRCULATION

2.1.1 – La vitesse de marche des bateaux motorisés ne doit pas dépasser 6 km/h. Ce maximum est porté à 15 km/h pour les bateaux de moins de 20 tonnes.

2.1.2 – Sauf en cas de nécessité absolue et en cas de brouillard, toute émission de signaux sonores est interdite. En cas de brouillard, il y a émission toutes les 15 secondes d'une série de signaux sonores constitués d'un coup long (4 secondes) suivie d'un coup bref (1 seconde), depuis l'entrée du Port ou jusqu'à sa sortie pendant toute la durée de la navigation.

2.1.3 – Par mesure d'ordre ou de sécurité, notamment en cas d'encombrement des bassins, le Directeur du Port ou son représentant peut en réglementer les entrées, et en particulier imposer les lieux de stationnement et organiser un ordre d'entrée.

2.1.4 – Marche à couple

Sauf en ce qui concerne le remorquage des bateaux isolés pour leur mise à quai dans les darses, la marche à couple ne peut être pratiquée dans la circonscription du Port que dans le chenal d'accès.

2.1.5 – Entrée et sortie de bateaux

Les bateaux et convois entreront et sortiront du Port à leurs risques et périls. Le bateau sortant a priorité. Les conducteurs des bateaux sortant devront cependant s'assurer avant leur sortie que leur route ne risque pas d'être coupée par un bateau ou convoi circulant sur le Rhône.

ARTICLE 2.2 – REGLES PARTICULIERES DE CIRCULATION

2.2.1 – Mesures de protection

L'appui de l'avant des bateaux sur les berges ou quais au cours des manœuvres est formellement interdit.

Il est interdit de maintenir les hélices en mouvement à proximité des rives.

Lorsqu'un bateau motorisé se trouve immobilisé, s'approche ou s'écarte d'une berge, son hélice ne doit tourner qu'au ralenti lorsque la distance entre cette hélice et la berge, mesurée au niveau du plan d'eau est inférieure à 15 mètres. Au droit des murs de quai cette distance est réduite à 10 mètres.

2.2.2 – Mouillage des ancrs

Il est interdit de mouiller les ancrs sur 50 mètres de part et d'autre des panneaux d'interdiction réglementaires placés sur les rives.

Il est rigoureusement interdit de traîner les ancrs dans le chenal d'accès et dans la darse des hydrocarbures et notamment à la traversée de l'oléoduc.

Les conducteurs de bateau restent en tous cas responsables de toutes les conséquences dommageables du mouillage, du traînage ou de la perte de leurs ancrs.

2.2.3 – Navigation de jour et de nuit

Les bateaux motorisés doivent manœuvrer avec le souci de ne pas gêner les évolutions des convois et ensemble de bateaux plus difficilement manœuvrables qu'eux.

Les bateaux doivent tenir leur droite pour que le croisement puisse s'effectuer sans danger, bâbord contre bâbord, et qu'en cas de dépassement le rattrapant puisse passer à bâbord du rattrapé.

ARTICLE 2.3 – CIRCULATION DES ENGINS FLOTTANTS

La circulation des engins flottants est subordonnée à une autorisation préalable du Directeur du Port ou de son représentant.

Toute utilisation de tels engins ne peut être effectuée qu'après délivrance par le Directeur du Port ou son représentant d'une autorisation spéciale.

ARTICLE 2.4 – BATEAUX DESTINES AU TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES

Les bateaux destinés au transport des matières dangereuses ne sont admis dans la circonscription du Port qu'à la condition de satisfaire aux dispositions des règlements en vigueur en cette matière ainsi qu'aux dispositions de l'article 6.01 ci-après.

ARTICLE 2.5 – REMORQUAGE ET POUSSAGE DANS LE PORT

Les bateaux qui ne sont pas munis de propulseur mécanique leur assurant une vitesse de marche d'au moins 4 km à l'heure ne peuvent circuler dans la circonscription du Port que s'ils sont déplacés par un remorqueur ou un pousseur. Ils devront avoir à bord l'équipage nécessaire pour exécuter toute manœuvre utile (amarrage, mouillage et relevage des ancres, etc). Dans le cas où les circonstances l'exigeraient, la Compagnie Nationale du Rhône, avec l'accord du Service de la Navigation, pourra imposer des restrictions à la liberté de remorquage.

Les bateaux motorisés qui sont difficilement maniables doivent faire appel au concours d'un remorqueur ou d'un pousseur pour les manœuvres susceptibles de créer une entrave ou un danger pour la navigation ainsi que pour les manœuvres susceptibles de causer des dommages aux ouvrages.

CHAPITRE III **REGLES APPLICABLES AU STATIONNEMENT DES BATEAUX**

ARTICLE 3.1 – PRESCRIPTIONS GENERALES DE STATIONNEMENT

Sauf autorisation spéciale émise par le Directeur du Port ou son représentant, sont seuls admis à stationner dans le Port pour une durée limitée de 21 jours, les bateaux qui ont à déposer ou à recevoir un chargement, qui sont en attente d'affrètement ou de départ à vide ou qui sont retenus par un cas de force majeure ou pour cause de réparations. Le Directeur du Port ou son représentant pourront toutefois autoriser, à titre exceptionnel, et avec l'accord du Chef de Service de la Navigation, le stationnement dans le Port des bateaux à usage de magasin en cas d'insuffisance de capacité des entrepôts du Port pour des produits non dangereux.

En cas d'encombrement, le Directeur du Port ou son représentant peut faire retirer sans délai les bateaux dont la présence n'est pas absolument justifiée, aux frais du propriétaire.

Les opérations d'embarquement ou de débarquement de passagers ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialement aménagés à cet effet, sous contrôle des services du Port de Lyon – Edouard Herriot.

Les bateaux de plaisance ne sont pas admis dans l'enceinte du Port.

Toutefois, le Directeur du Port ou son représentant peut délivrer une autorisation écrite, au cas par cas, pour des motifs de réparation au chantier naval du Port.

ARTICLE 3.2 – ZONES DE STATIONNEMENT

Les zones du Port dans lesquelles le stationnement est interdit ainsi que les limites de zones normales de stationnement sont signalées par des panneaux réglementaires d'interdiction ou d'autorisation conformément à l'annexe II.

Dans les secteurs où le stationnement n'est pas expressément réglementé, les bateaux peuvent, lorsque les circonstances le permettent, stationner sur deux ou trois largeurs bord à bord.

Les appontements et postes d'accostage établis par les amodiataires de la deuxième zone du Port telle qu'elle est définie par l'article 10 du cahier des charges annexé au décret du 26 novembre 1937, sont affectés en priorité au stationnement des bateaux ayant affaire avec ces amodiataires. Il leur est interdit de laisser des objets dépasser la face avant de ces appontements.

En cas d'encombrement du Port, la Compagnie Nationale du Rhône peut prescrire à certains bateaux de quitter le Port aussitôt après avoir terminé leurs opérations de chargement ou de déchargement. Elle peut faire retirer du Port tout bateau dont la présence n'est pas absolument justifiée. L'entrée dans le Port peut, de la même manière, être réglementée.

ARTICLE 3.3 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT

Les bateaux admis par le Directeur du Port ou son représentant à un stationnement prolongé dans le Port sont soumis au paiement de taxes de stationnement dans les conditions prévues dans les tarifs du Port.

ARTICLE 3.4 – AMARRAGE

Les bateaux sont amarrés conformément aux ordres du Directeur du Port ou de son représentant, et, en tout état de cause, parallèlement à la rive. Ils ne peuvent utiliser pour l'amarrage que les organes spécialement établis à cet effet sur les ouvrages.

En cas de nécessité et lorsque l'exploitation du Port l'exige, tout conducteur ou gardien doit doubler les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les agents du Port. Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre bateau.

ARTICLE 3.5 – DEPLACEMENT SUR ORDRE

Les conducteurs n'ont aucune priorité sur les postes ou mouillages qu'ils occupent. Ils peuvent à tout instant, pour des motifs d'ordre général, être requis par le Directeur du Port ou son représentant de déplacer leurs bateaux, les frais de ces déplacements restant à la charge des conducteurs, armateurs ou propriétaires de ces bateaux.

CHAPITRE IV **REGLES DE CIRCULATION SUR LES VOIES TERRESTRES ET LES QUAIS**

ARTICLE 4.1 – PRESCRIPTIONS GENERALES

Dans toute l'étendue de la circonscription du Port, la circulation est soumise aux prescriptions du Code de la Route. Elle est en outre soumise à tous les textes d'ordre législatif ou réglementaire pouvant intervenir en la matière, ainsi qu'aux prescriptions ci-après, y compris les annexes 1, 1bis et 2.

A tout moment, les Services de Police peuvent intervenir dans le périmètre du Port de leur propre initiative, sur ordre de l'autorité administrative ou judiciaire ou à la demande du Directeur du Port ou son représentant.

ARTICLE 4.2 – CIRCULATION DES PIETONS ET DES VEHICULES

Article 4.2.1 - Accès

L'accès des installations du Port non affectées à l'usage public (voies ferrées notamment) est strictement interdit, sauf autorisation du Directeur du Port ou son représentant, aux personnes étrangères aux activités du Port.

Sont seules admises à circuler dans le Port les personnes obligées de s'y rendre pour les besoins de l'exploitation, les marinières et les membres de leurs familles, les employés et agents des services publics dans l'exercice de leurs fonctions.

La circulation des personnes visées à l'alinéa précédent se fait à leurs risques et périls et ne doit causer aucune gêne à l'exploitation du Port, les intéressés demeurant soumis aux ordres qui peuvent leur être donnés par tout agent habilité.

Si la Compagnie Nationale du Rhône juge que la sécurité du Port est en jeu, elle pourra subordonner l'accès à tout ou partie du Port à la présentation de laissez-passer spéciaux. Elle en rendra compte au Chef du Service de la Navigation.

4.2.2 –Circulation et stationnement

La vitesse des véhicules de toute nature, y compris les motocyclettes et les motocycles, ne doit pas dépasser celle permise par le Code de la Route pour les agglomérations.

Cependant, la vitesse des véhicules dont le poids, chargement compris, est supérieur à 3,5 tonnes, est limité à 40 km à l'heure.

Aux passages à niveau, le matériel roulant de la voie ferrée a priorité absolue sur tout autre véhicule dans toute l'étendue du Port.

Le lavage des véhicules automobiles ainsi que les baignades sont interdits dans l'enceinte du Port.

Les véhicules ne doivent stationner devant les terre-pleins ou hangars que le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement, de déchargement les concernant.

Il est interdit de stationner le long des routes du Port (sauf sur les parkings aménagés) et notamment au droit des bouches d'incendie sur une longueur de 10 mètres de part et d'autre de la bouche.

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses ou insalubres sont soumis, dans tous les cas, aux prescriptions de l'article 6.01 du présent règlement.

ARTICLE 4.3 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les piétons et véhicules ne doivent pas causer de gêne aux Services du Port. Ils sont soumis aux ordres qui peuvent leur être donnés à cet égard par tout agent habilité. Ces agents peuvent faire décliner son identité à toute personne prétendant entrer dans l'enceinte du port ou déjà admise à y circuler. Toute personne dont la présence est jugée indésirable en ce lieu doit immédiatement le quitter. En cas de refus ou de problème, il sera fait appel aux Services de Police.

Le conducteur d'un véhicule doit obéir à toute réquisition des agents chargés de la Police du Port ou par les Services de Police en vue de permettre sa propre identification, celle du véhicule et celle du propriétaire de celui-ci et de la marchandise transportée.

La circulation et le stationnement des véhicules routiers devront se conformer, outre au Code de la Route, aux règles données dans l'annexe II du présent règlement et répétées sur le terrain par des panneaux, marquages ou feux réglementaires.

Il est formellement interdit à toute personne circulant dans le Port de prendre place de son propre chef à bord des engins de manutention ou de traction, des véhicules de toute nature ou des engins flottants et de manœuvrer les appareils des voies ferrées, les portes et barrières. Il est également interdit aux tiers de pénétrer dans les bateaux qui ne sont pas normalement ouverts au public ou en dehors des heures où leur accès est autorisé. Il est encore interdit aux personnes étrangères au service du Port d'une façon générale, de s'immiscer pour quelque raison et dans quelque mesure que ce soit dans le fonctionnement du Port.

La vente et le colportage de tous objets, y compris les journaux, livres et brochures, sont interdits dans le Port, sauf pour leur propre compte, pour les établissements régulièrement installés sur le Port. Sont également interdites, dans quelque lieu que ce soit du Port, l'apposition d'affiches de caractère commercial, publicitaire ou politique, ainsi que la formation de cortège et la tenue de réunions sportives ou autres ou l'organisation de spectacles. Le Directeur du Port ou son représentant peut accorder, à la demande des intéressés, des dérogations explicites à ces dispositions en ce qui concerne les réunions de caractère professionnel, syndical ou pour des espaces publicitaires. Il fixe les lieux et heures de ces réunions.

ARTICLE 4.4 – REGLES RELATIVES AUX OPERATIONS FERROVIAIRES

4.4.1 – La circulation, la manœuvre et le stationnement des wagons et des engins ferroviaires sont effectués en respectant les consignes de sécurité relative aux opérations ferroviaires.

4.4.2 – Affectation des voies ferrées

Les wagons ne peuvent stationner sur les voies de quai du Port que pour le chargement ou le déchargement de marchandises qui lui sont destinées.

La circulation et le stationnement des wagons transportant des matières dangereuses ou insalubres sont soumis aux prescriptions de l'article 6.1 du présent règlement

4.4.3 – Durée des opérations

Les wagons ne sont admis à stationner sur les voies ferrées que pendant le temps nécessaire aux opérations de chargement ou de déchargement ainsi qu'aux manœuvres à l'arrivée et au départ.

4.4.4 – Obligation des usagers

Lorsque des wagons sont mis à la disposition des usagers, ceux-ci doivent prendre toutes mesures nécessaires pour éviter que ces véhicules ne soient mis en mouvement par leur propre poids ou par toute autre cause. Les wagons devront notamment être calés et, s'ils en comportent, avoir leurs freins serrés et immobilisés.

CHAPITRE V **MANUTENTION – CHARGEMENT DECHARGEMENT (PORT PUBLIC)**

ARTICLE 5.1 – MANUTENTIONS

Les mises à disposition d'appareils sont faites sous la responsabilité des usagers en ce qui concerne la nature, l'arrimage et le conditionnement des marchandises.

L'usager doit notamment indiquer, dans tous les cas et sous sa signature, la nature de la marchandise, le poids et l'encombrement maximum des colis proposés à la manutention.

ARTICLE 5.2 – OPERATIONS

Le responsable du Port à conteneurs ou son représentant fixe les emplacements que doivent occuper les marchandises.

Les opérations de chargement ou de déchargement des bateaux pour lesquelles il est fait usage des ouvrages, installations et appareils établis par la Compagnie Nationale du Rhône doivent être poursuivies sans désemperer, les délais impartis à ces bateaux sont calculés d'après le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées, à raison de 250 tonnes ou fraction de 250 tonnes par jour. Ces délais ne comprennent ni les dimanches, ni les jours fériés, ni le jour où a commencé le chargement ou le déchargement des marchandises.

Sitôt les opérations de chargement ou de déchargement terminées ou si les délais fixés pour ces opérations sont dépassés, ces bateaux peuvent être retirés des quais et ils doivent se garer aux emplacements qui leur sont indiqués par le Directeur du Port ou son représentant.

En cas d'encombrement du Port ou de travaux à exécuter, les délais ci-dessus peuvent être réduits temporairement par le Chef du Service de la Navigation sur demande de la Compagnie Nationale du Rhône.

Les amodiataires manutentionnant des matières non dangereuses, font leur affaire du stationnement des bateaux le long de leurs installations. Ce stationnement ne doit pas excéder 5 jours.

Tout dommage causé au matériel du Port, à son personnel ou aux tiers du fait d'une déclaration ou d'une information erronée engage la responsabilité de l'usager.

ARTICLE 5.3 – OBLIGATIONS RELATIVES A LA MANUTENTION

Les usagers doivent employer aux opérations de manutention le personnel nécessaire pour assurer la bonne utilisation et la sécurité du matériel.

ARTICLE 5.4 – ENLEVEMENT DES MARCHANDISES

Les marchandises déchargées doivent être enlevées dans les délais fixés par le Directeur du Port ou son représentant, sauf sur demande justifiée par un contrôle douanier.

Si celles-ci sont laissées plus longtemps sur le quai ou le terre-plein, le Directeur du Port ou son représentant, après mis en demeure restée sans effet, constate le fait dans un procès-verbal.

Il peut les faire transporter d'office, aux frais, risques et périls des destinataires, en un lieu de dépôt désigné à cet effet. Elles ne peuvent plus ensuite être retirées qu'après le paiement par les intéressés des frais de déplacement, de magasinage et de tous les frais accessoires.

ARTICLE 5.5 – DEROGATION

Les dispositions des articles 5.2.3 et 5.4 sont applicables dans toute l'étendue du Port à l'exclusion des terre-pleins et quai amodiés à titre privatif à des usagers et exploités par eux pour leur propre compte.

CHAPITRE VI **SECURITE ET SALUBRITE PUBLIQUE**

ARTICLE 6.1 – REGLES APPLICABLES AUX MATIERES DANGEREUSES

6.1.1 – Outre les dispositions réglementaires en vigueur, le transport et la manutention des matières dangereuses sont soumis à l'accord du Directeur du Port ou de son représentant. Dans le cas de transbordement autorisé, de chargement ou déchargement, les bateaux, véhicules et wagons transportant de telles matières ne peuvent stationner qu'aux emplacements expressément désignés par le Directeur du Port ou son représentant et pendant les délais qui leur sont impartis dans chaque cas. Ils doivent également emprunter les itinéraires qui leur sont prescrits.

Dans le cas où des matières dangereuses y compris les matières insalubres viendraient à échapper des chargements admis sur le Port, l'usager doit procéder immédiatement au nettoyage des voies, terre-pleins et plans d'eau intéressés, ainsi qu'à la récupération ou à l'évacuation desdites matières en prenant les précautions d'usage. Faute par lui de se conformer à ces prescriptions, il y serait pourvu d'urgence par les responsables du Port, aux frais de l'usager.

6.1.2 – Dispositions particulières concernant le transport de matières liquides inflammables (classe IIIa)

Le stationnement de tout bateau-citerne non inerté ou tout bateau transportant des hydrocarbures et matières liquides inflammables n'est autorisé que dans la darse des hydrocarbures ou au droit des installations de dégazage établies hors de cette darse.

Lorsqu'un tel bateau entre dans le Port, il doit se rendre directement dans la darse des hydrocarbures.

Si un bateau soumis aux prescriptions ci-dessus est obligé ci-dessus est obligé, par une avarie subite de chaîne ou toute autre cause de force majeure, de s'arrêter en dehors de la darse des hydrocarbures, son capitaine doit prendre toutes dispositions pour le conduire immédiatement dans cette darse ou le faire sortir du Port, faute de quoi il y sera pourvu d'office et sans délai aux frais du propriétaire.

Le chargement, le déchargement et le transbordement des matières liquides inflammables ne peuvent avoir lieu qu'aux postes à quai spécialement aménagés à cet effet et notamment aux appontements qui seront pourvus d'un explosimètre signalant la présence d'un danger par signal optique et sonore perceptible par le personnel concerné. La piste de sécurité doit être interdite de part et d'autre de l'appontement sur 30 mètres, pendant le chargement.

Toutefois, les bateaux motorisés peuvent être avitaillés en combustible liquide par voie d'eau, à n'importe quel emplacement de la circonscription du Port, à condition que le point éclair de l'hydrocarbure transvasé soit supérieur à 55° C. Toutes précautions doivent être prises en vue de prévenir tout danger d'explosion, d'incendie ou de pollution.

Les opérations d'aération et les opérations de dégazage des citernes après vidange, ainsi que la visite et le nettoyage des citernes, ne peuvent se faire qu'aux endroits préalablement désignés dans chaque cas par le Directeur du Port ou son représentant. Les opérations de dégazage doivent être effectuées par une entreprise spécialisée, dûment agréée.

Avant le commencement et au cours de ces opérations, le conducteur du bateau s'assure qu'il ne se trouve aucun danger d'incendie ou d'explosion à proximité et, en aucun cas, à moins de 30 mètres.

Le dégazage ou l'inertage des bateaux citernes est obligatoire avant toute réparation de nature à justifier cette mesure. Il doit en être attesté par la présentation d'un certificat établi par un organisme dûment agréé. Il est rappelé que le dégazage a une validité très réduite dans le temps. Dans le cas où le dégazage n'est pas nécessaire, le réparateur désigné devra s'engager par attestation avant tout travail.

En cas d'hivernage et de stationnement prolongé, les bateaux-citernes expressément autorisés à séjourner dans le Port de Lyon – Edouard Herriot doivent se conformer aux ordres du Directeur du Port ou de son représentant qui peut notamment prescrire le déchargement et toutes mesures de sécurité appropriées. Dans tous les cas l'inertage est obligatoirement doublé d'une signalisation pour prévenir tout accident de personne.

Les remorqueurs ne peuvent entrer dans la darse aux hydrocarbures que si leur appareil moteur fonctionne dans les mêmes conditions que ceux des bateaux-citernes automoteurs.

Ils doivent, en tout temps, se tenir éloignés d'au moins 20 mètres d'un bateau en cours de chargement ou de déchargement.

Est interdit l'amarrage en couple d'un bateau en cours de chargement ou de déchargement sauf pour le transvasement de bateau à bateau moyennant les précautions nécessaires. Les amarres ne doivent jamais passer au-dessus d'un autre bateau. Elles doivent être incombustibles et non génératrices d'étincelles.

La distance à observer entre les extrémités des bateaux en stationnement dans la darse des hydrocarbures sera de 10 mètres au moins, sauf autorisation spéciale délivrée par le Directeur du Port ou son représentant, le bateau en double d'un autre étant à ce point de vue considéré comme ne faisant qu'un avec lui.

Avant tout départ, le conducteur du bateau et le conseiller à la sécurité de l'entreprise s'assureront du débranchement de tous les dispositifs.

6.1.3 – Dispositions particulières concernant le transport de matières dangereuses autres que celles de la classe IIIa

Les déclarations visées à l'article 1.3.1 ci-dessus doivent être faites avant toute opération de chargement, déchargement ou transbordement. Elles doivent mentionner la nature la quantité, le conditionnement et l'arrimage prévus de la matière dangereuse considérée. Elles peuvent être transmises par tout moyen écrit (télécopie, ...)

Il peut également fixer un délai maximum pour l'évacuation, par terre ou par eau, hors de la circonscription du Port, des marchandises visées au présent article.

En cas d'hivernage et de stationnement prolongé, les bateaux concernés par le présent article sont soumis aux mêmes règles que les bateaux-citernes mentionnés à l'article 6.1.2.

6.1.4 – Moteurs, pompes et appareils pour les opérations de chargement et de déchargement

L'appareillage et le matériel électrique employés pour le chargement ou le déchargement des bateaux, ou pour tout autre usage, devront être du type anti-déflagrant ad hoc et répondre aux conditions des règles d'aménagement et d'exploitation des dépôts d'hydrocarbures liquides.

Les prises de courant, de type A.D.F., qui pourront être utilisées devront être disposées de telle façon qu'il soit impossible, sans mise hors tension préalable, non seulement de débrancher la prise, mais encore de lui faire subir des mouvements susceptibles de produire des étincelles. La continuité de la ligne de terre doit être assurée.

Les interrupteurs devront être disposés de telle façon qu'il soit impossible d'ouvrir ou même d'entrouvrir le carter de l'appareil quand le courant circule et de faire circuler le courant quand le carter de l'appareil est ouvert.

Les vannes situées aux extrémités des tuyauteries fixes reliant les appontements aux dépôts, seront, en dehors des périodes de chargement et de déchargement des bateaux, fermées et cadenassées ; elles seront obligatoirement d'un type à fermeture apparente et contrôlées périodiquement.

Les tuyauteries flexibles utilisées pour le chargement et le déchargement seront de type agréé et contrôlées périodiquement avant le départ, le conducteur du bateau et le conseiller à la sécurité de l'entreprise s'assureront du débranchement de tous les organes.

6.1.5 – Aération et visite des cales

Les opérations d'aération et de visite des cales ne peuvent se faire qu'aux endroits désignés dans chaque cas d'espèce par les Ingénieurs du Service de la Navigation, la Compagnie Nationale du Rhône entendue.

Elles ne pourront avoir lieu à moins de 40 mètres d'un bateau d'hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux ou d'un emplacement pour le stockage et la manipulation des hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux.

Avant le commencement des opérations, le capitaine du bateau devra s'assurer qu'il ne se trouve aucun feu nu, aucun danger d'incendie ou d'explosion dans un rayon de 40 mètres. Pendant toute la durée des opérations, le capitaine veillera à ce qu'aucun feu ne soit allumé ou introduit dans ce rayon de 40 mètres.

6.1.6 – Conteneurs

Une liste des produits dangereux stockés est tenue à jour et reste à disposition des services de lutte contre l'incendie dans les bureaux de Lyon Terminal. Une copie en est conservée chaque jour dans les bureaux du Port. Le stockage des conteneurs de matières dangereuses se fera en éloignant les conteneurs les uns des autres et des sites dangereux.

ARTICLE 6.2 – DISPOSITIONS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

6.2.1 – Il est interdit d'allumer des feux dans toute l'emprise du Port.

Toute personne, même étrangère au Port, qui découvre dans l'enceinte de l'établissement un foyer d'incendie, est tenue d'en informer : les Pompiers, les services de Police, un agent du Port ou un agent du Service de la Navigation.

Les dépôts et les stationnements devront être réalisés de manière qu'ils ne puissent, en aucun cas, apporter une entrave dans la lutte contre le feu, notamment en gênant l'accès aux installations ou appareils d'extinction ou de sauvetage.

En cas d'incendie, les usagers de toute catégorie sont tenus de se conformer aux ordres des agents du Port et d'apporter leur concours immédiat et sans restriction avec tous les moyens en leur pouvoir, y compris les capitaines de bateaux. Ils doivent mettre, sur simple injonction des agents de la Navigation ou de la Compagnie Nationale du Rhône, leurs bateaux, véhicules ou wagons à la disposition de ceux-ci pour l'évacuation des marchandises en danger. Ils doivent de toute façon se conformer aux ordres qui leur sont notifiés et notamment évacuer le Port s'ils y sont invités.

Sans préjudice des prescriptions réglementaires relatives aux bateaux, véhicules et wagons transportant des matières dangereuses, il est interdit de laisser échapper à l'air libre des matières enflammées ou en incandescence et d'évacuer dans le Port les eaux de toute provenance chargées de matières inflammables ou dangereuses pour la sécurité ou l'hygiène publique.

6.2.2 – Appontements

Les appontements utilisés pour le chargement ou le déchargement font partie du dépôt utilisateur et sont gérés par le Chef de ce dépôt.

Avant toute opération, le responsable du bateau et le Chef du dépôt ou son représentant vérifie la conformité des dispositions à partir de la liste de contrôle en annexe III.

Ces opérations pourront être poursuivies après le coucher du soleil, sur information spéciale écrite du Directeur du Port ou de son représentant.

Les chargements et déchargements des bateaux transportant des hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux ne pourront avoir lieu en dehors de la darse des hydrocarbures sans une autorisation spéciale écrite donnée par le Directeur du Port ou son représentant.

Durant les opérations de chargement et de déchargement des bateaux d'hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux, un agent de l'expéditeur ou du destinataire de la marchandise, pris en dehors du personnel de l'équipage du bateau, surveillera en permanence l'opération.

Il surveillera l'état des tuyaux et des joints afin d'arrêter ou de faire arrêter immédiatement le pompage au moindre incident. Il veillera à ce que l'on ne courbe pas les tuyauteries flexibles suivant un rayon trop faible et que toutes dispositions nécessaires soient prises pour réduire au minimum les frottements de ces tuyauteries sur le bateau, les chariots de support ou l'appontement ; des matériaux adaptés seront interposés entre les points de contact des tuyauteries avec le bateau et l'appontement.

Sur le bateau en cours de chargement ou de déchargement, il y aura un membre de l'équipage spécialement chargé de surveiller le pompage et de l'arrêter ou de le faire arrêter immédiatement au moindre incident.

Pendant les opérations de chargement des bateaux, les postes d'équipage seront évacués et les panneaux d'accès seront fermés à clé. En fin d'opération, ces postes seront ventilés.

L'usage des moteurs à combustion interne placés à bord n'est autorisé sur les bateaux d'hydrocarbures et produits chimiques ou dangereux, pour les opérations de chargement ou déchargement, que s'ils satisfont aux prescriptions réglementaires en la matière. La vidange des canalisations devra se faire à l'azote.

6.2.3 – Chargement et déchargement des bateaux – Charges en colis

Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux chargements et déchargement des bateaux chargés en colis.

L'emploi de chaînes, câbles ou griffes métalliques est interdit pour la manutention des colis contenant des hydrocarbures ou des matières dangereuses ou inflammables.

6.2.4 – Organisation de la sécurité

Un dispositif "coup de poing" très accessible doit permettre à tout moment de déclencher les sirènes du Port et d'indiquer par un voyant, dans les bureaux du Port, l'origine de l'appel.

Les dispositions internes aux établissements du Port (P.O.I. et autres plans de secours) sont applicables immédiatement en cas de sinistre sur l'appontement ou le bateau.

Les dispositions prévues, pour la C.N.R. dans le cadre du P.S.I., sont applicables immédiatement en cas de sinistre sur les parties communes du Port ou après déclenchement du P.O.I. de l'un des dépôts.

ARTICLE 6.3 – NETTOYAGE DES QUAIS ET TERRE-PLEINS

Aucun déversement ou dépôt de matières, ordures ou déchets de marchandises n'est admis dans la circonscription du Port, sauf aux emplacements prévus à cet effet.

A la fin des opérations de chargement ou de déchargement, le propriétaire de la marchandise ou son préposé est tenu de ranger les outils et objets servant à la manutention et d'assurer le nettoyage des quais et terre-pleins qui ont été salis au cours des opérations de chargement ou de déchargement. Les produits du balayage seront ramassés par ses soins et évacués hors des limites du Port. Il en sera de même lors de l'enlèvement d'un stock, l'emplacement de celui-ci étant nettoyé par ses soins et aux frais du stockeur.

En cas d'infraction à ces règles, les mesures nécessaires pourront être prises d'office, aux frais du contrevenant, après mise en demeure de celui-ci.

ARTICLE 6.4 – CONSERVATION DU PLAN D'EAU ET DES PROFONDEURS

Il est défendu à quiconque de jeter des terres, des décombres et ordures ou des matières quelconques dans les eaux du Port

Lorsque des eaux usées et chargées de matières en suspension sont rejetées dans les darses, l'amodiataire doit se soumettre aux exigences imposées par la réglementation.

En cas de dépôt constaté au droit de ces déversements, l'amodiataire prendra en charge la totalité des frais de dragage et de contrôle des profondeurs avant et après l'opération.

En cas de dépôt constaté au droit de ces déversements, l'amodiataire prendra en charge la totalité des frais dragage et de contrôle des profondeurs avant et après l'opération.

Le responsable des déversements est tenu de faire nettoyer les plans d'eau et les ouvrages souillés par ces déversements et de rétablir les profondeurs en enlevant les matières déversées ; en cas de carence de sa part il y sera pourvu d'office, à ses frais, à la diligence du service du Port sans préjudice des poursuites exercées contre lui.

Les résidus de la cargaison, huiles usées et les ordures doivent être évacués avant le départ du bateau dans les emplacements prévus à cet effet ou évacués par un organisme autorisé selon la réglementation en vigueur. Ces emplacements seront tels qu'ils ne présentent pas de risque pour les autres installations et seront indiqués par un panneau.

ARTICLE 6.5 – LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Les usagers du Port ou leurs représentants ayant provoqué accidentellement une pollution ou constatant une pollution des terre-pleins ou de la voie d'eau doivent la signaler à l'agent du Port le plus proche, au Service de la Navigation ou, à défaut, alerter les Pompiers, les services de Police en précisant :

- le lieu,
- la nature de la pollution,
- son importance,
- son évolution,
- son origine (si possible).

Lors du transport ou de la manipulation dans le Port de produits poussiéreux et d'autres matières liquides ou solides présentant des risques de pollution, toutes précautions doivent être prises pour éviter la projection, la dispersion ou l'écoulement desdites matières sur les terre-pleins, voies et plans d'eau du Port.

Indépendamment des circonstances et des causes qui en sont l'origine, il appartient à l'auteur de toute pollution, l'amodiatrice ou l'exploitant des installations en cause, de prendre à sa charge la totalité des travaux de protection et de dépollution du milieu naturel et d'exécuter les mesures prescrites par l'autorité compétente. En cas de carence de sa part, il pourra y être pourvu d'office, à ses frais, par les soins du Port de Lyon – Edouard Herriot.

ARTICLE 6.6 – DISPOSITIONS LORS DES MANIFESTATIONS DANS LA PLAINE DE JEUX OU AU STADE DE GERLAND

En fonction des niveaux de risque référencés dans le Plan de Sécurité Intérieur du Stade de Gerland, les mesures à prendre le Directeur du Port ou son représentant et les amodiateurs concernés par les activités du Port sont les suivantes :

▪ **Niveau 3 (Préavis de 15 jours – Temporisation de 4 heures) :**

1. Interdiction de livraison par pipe-line,
2. Interdiction de livraison par barges, wagons citernes et véhicules citernes,
3. Interdiction de chargement de véhicules citernes,
4. Interdiction de remplissage de bouteilles d'hydrocarbures liquéfiés,
5. Interdiction de circulation et de stationnement de wagons-citernes d'hydrocarbures liquides, sur les voies de desserte ferroviaire du Port,
6. Interdiction de circulation et de stationnement de wagons-citernes d'hydrocarbures liquides sur les voies de desserte ferroviaire du Port,
7. Interdiction de stationnement de véhicules citernes sur les voies de desserte routières du Port.
8. Accès des véhicules au Port par la porte de Saint Fons.

▪ **Niveaux 2 et 1 (préavis de 3 jours – Temporisation de 2 heures) :**

Mesures 2 à 8 ci-dessus.

ARTICLE 6.7 - PECHE

Vu l'arrêté préfectoral portant réserve de pêche, le Port de Lyon – Edouard Herriot est classé réserve de pêche : Lot de pêche D1

- depuis la limite Nord du Port (PK 1,500) jusqu'à la pointe Sud comprise de l'île de l'Archevêque (PK 3,500) moitié rive gauche du fleuve.
- ensemble des darses du Port (communes de Lyon et de Saint Fons)

CHAPITRE VII **DISPOSITIONS DIVERSES**

ARTICLE 7.1 – CONTRAVENTION AUX DISPOSITIONS DU PRESENT REGLEMENT

- Toute infraction aux dispositions de l'article 2.4 du présent règlement est poursuivie conformément aux règlements pour le transport des matières dangereuses.

- Toute autre infraction au présent règlement est poursuivie conformément :
 - aux dispositions réglementaires et législatives relatives aux contraventions de police et délits en matière de navigation, s'il s'agit d'une infraction aux règles de la navigation intérieure,
 - aux dispositions du Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure, s'il s'agit d'une atteinte au domaine public,
 - aux dispositions du Code de la Route, s'il s'agit d'une infraction à ces dispositions ou aux règles spécifiques de circulation dans l'enceinte du Port définies dans l'annexe II du présent règlement.

ARTICLE 7.2 – AFFICHAGES DES CONSIGNES D'EXPLOITATION

Des consignes d'exploitation prises par le Directeur du Port ou son représentant peuvent modifier temporairement ou compléter les dispositions du présent règlement, après information des services compétents pour des modifications temporaires ou après accord de ces services, pour un changement définitif.

Ces consignes sont portées à la connaissance des usagers par voie d'affichage effectuée 24 heures au moins avant leur mise en application, sauf urgence reconnue, aux emplacements réservés à cet usage.

Un recueil de ces consignes peut être consulté dans les bureaux du Port.

ARTICLE 7.3 – AGENTS CHARGES DE LA POLICE DU PORT

Indépendamment des agents et officiers de Police judiciaire, sont chargés de la police du Port, les agents assermentés du Service de la Navigation et du Port de Lyon – Edouard Herriot. Ces agents pourront notamment exiger des conducteurs de bateaux leur embarquement immédiat à bord et leur départ du Port si les circonstances l'exigent.

Le Directeur du Port ou son représentant pourra déléguer ses pouvoirs, en cas de nécessité, à d'autres agents de la Compagnie Nationale du Rhône, dont la désignation aura été préalablement soumise par celle-ci à l'agrément de l'Ingénieur en Chef du Service de la Navigation.

La Direction Départementale de la Police Nationale peut prendre en concertation avec la Direction du Port, toutes mesures utiles à la sécurité en cas d'évènement particulier.

ARTICLE 7.4 – ABROGATION DES TEXTES ANTERIEURS

Sont abrogés l'arrêté préfectoral du 22 décembre 1955 portant Règlement Particulier de Police du Port ainsi que les textes qui l'ont modifié : arrêtés des 11 novembre 1975 et 18 mars 1980.

ARTICLE 7.5 – APPLICATION DU REGLEMENT

Le présent règlement entrera en vigueur le 1^{er} mai 1993 et il sera intégré dans les consignes d'exploitation de chaque dépôt. Les contrats d'amodiation du Port de Lyon – Edouard Herriot y feront référence.

ARTICLE 7.6

Le présent arrêté annule et remplace l'arrêté préfectoral n° 931.657 du 17 mai 19993.

ARTICLE 7.7

Le préfet délégué pour la sécurité et la défense, le secrétaire général de la Préfecture du Rhône, le directeur départemental de la sécurité publique du Rhône, le colonel commandant le groupement de gendarmerie Rhône, le chef du service de la navigation Rhône-Saône, le directeur régional de l'industrie de la recherche et de l'environnement et le directeur du port de Lyon – Edouard Herriot sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Pour ampliation,

Le directeur du service
interministériel de défense
et de la protection civile,

Henry BERTHEUX.

Le Préfet de la Région Rhône-Alpes,
Préfet du Rhône,

Signé : Michel BESSE.

Arrêté n° 604 du 7 février 2003
publié au Recueil des Actes
Administratifs de la Préfecture
du Rhône sous le N° 3
du 15 mars 2002.

ANNEXES

PORT DE LYON - EDOUARD HERRIOT

CIRCULATION TERRESTRE

1 – SENS DE LA CIRCULATION

Sont portés à sens unique les rues suivantes :

- **Rue de Bordeaux** : sens Sud-Nord, du quai de Beaucaire à la rue de Bâle,
- **Rue de Bâle** : sens Nord-Sud de la rue de Bordeaux au quai de Beaucaire,
- **Rue d'Arles** : sens Sud-Est/Nord-Ouest de la rue d'Amsterdam à la rue d'Avignon,
- **Rue d'Amsterdam** : sens Nord-Est/Sud-Ouest de la rue d'Avignon à la rue d'Arles

Les autres rues ou tronçons de rues sont à double sens.

2 – PASSAGES A NIVEAUX

Les passages à niveaux suivants sont munis de feux rouges clignotants, de barrières abaissantes et dans certains cas de sonneries :

- **PN**, traversée Sud de la rue de Fos-sur-mer, côté Saint Fons,
- **PN**, traversée Nord de la rue de Fos-sur-mer, côté Gerland (pas de barrière),
- **PN**, rond point de Gerland, entrée de Gerland
- **PN**, rue de Dijon, face à la Stef,
- **PN**, Rue de Dôle, voie Michaud,
- **PN**, rue de Dôle, voie PUM,
- **PN**, rue de Chalon-sur-Saône, entrée Jean Bouin
- **PN**, rue de Chalon-sur-Saône, côté PUM, Michaud,
- **PN**, quai de Beaucaire, rue de l'Ardoise,
- **PN**, rue de l'Ardoise, rue d'Arles.

3 – STOPS OU CEDEZ LE PASSAGE

- Aux quatre sorties du Port,
- Carrefour quai de Beaucaire/rue de Bordeaux
- Carrefour rue d'Amsterdam/rue d'Avignon
- Rond-point de Gerland
- Rue de Sète

4 – CHAUSSEES MATERIALISEES

- **Rue de Sète** : une voie dans chaque sens,
- **Rue de Fos-sur-mer** : une voie dans chaque sens
- **Rue de Dijon** : une voie en sens unique depuis le rond-point de Gerland,
- **Rue de Dôle** : une voie en sens unique en direction du rond-point de Gerland,

- **Rue de Chalon sur Saône** : une voie dans chaque sens,
- **Rue de Bâle** : une voie dans chaque sens jusqu'à la rue de Bordeaux, en sens unique jusqu'au quai de Beaucaire,
- **Quai de Beaucaire** : en sens unique depuis la rue de Bâle jusqu'à la rue de Bordeaux, en double sens ailleurs,
- **Rue de Bordeaux** : une voie en sens unique,
- **Rue de l'Ardoise** : une voie dans chaque sens,
- **Rue d'Arles** : une voie en sens unique entre la rue d'Avignon et la rue d'Amsterdam, en double sens ailleurs,
- **Rue d'Avignon** : une voie en sens unique
- **Rue d'Amsterdam** : une voie dans chaque sens jusqu'à la rue d'Avignon, en sens unique ailleurs.

5 – FEUX ROUTIERS

- **Carrefour rues de Chalon-sur-Saône, de Bâle, de Dijon** : feux routiers simples, sauf rue de Chalon-sur-Saône où il est doublé à cause de la voie ferrée.
- **Rue de Fos-sur-mer** : traversée de la piste cyclable

6 – CONTROLES

- Poste de contrôle installé à la sortie de Gerland avec barrière de filtrage et contrôle d'accès, présence d'un agent de surveillance la nuit, week-end et jours fériés.

7 – STATIONNEMENTS

Stationnement des poids lourds (courte période)

- **Rue de Fos-sur-mer** : dégagement transports exceptionnels et zones aménagées entre îlots,
- **Rue d'Avignon** : zones aménagées.

Stationnement des véhicules légers (courte période)

- Mêmes emplacements de stationnement que les poids lourds,
- **Quai de Beaucaire** : zones aménagées côté darse aux hydrocarbures.

8 – STATIONNEMENTS DE BATEAUX

- **Interdit** sauf bateaux C.N.R. de service en fond de darse

[illegible]

PLAN DE CIRCULATION ROUTIERE

Legende

- OLEODUC
- - CONDUITE GAZ 4bars
- CONDUITE GAZ 40bars

SCHEMA DU RESEAU DE PIPELINE D'HYDROCARBURES

SCHEMA DU RESEAU DE PIPELINE D'HYDROCARBURES

PORT DE LYON - EDOUARD HERRIOT**Liste de Contrôle ADNR**
(MARGINAL 210 410)

Concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en œuvre des mesures nécessaires pour le chargement ou le déchargement :

▪ **Informations relatives au bateau**

..... (nom du bateau)	 (numéro officiel)
..... (type du bateau-citerne)	

▪ **Informations relatives aux opérations de chargement ou de déchargement**

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

▪ **Informations relatives à la cargaison**

Quantité en m ³	Désignation de la matière	Numéro d'identification de la matière	Classe Chiffre

▪ Informations relatives à la cargaison précédente ⁽¹⁾

Désignation de la matière	Numéro d'identification de la matière	Classe Chiffre

▪ Débit de chargement (n'est pas à remplir avant le chargement de gaz)

Désignation de la matière	Citerne Cargaison n°	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 aspiration ou refoulement ?

Refoulement	Oui	Non ⁽²⁾
Aspiration	Oui	Non ⁽²⁾

Si par refoulement, de quelle manière ?

.....
(par exemple : air, gaz inerte ...)

.....kPa
(pression au refoulement)

⁽¹⁾ à remplir uniquement lors du chargement

⁽²⁾ rayer la mention inutile

**Questions au conducteur 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 locale.

	Bateau	Poste de chargement ou de déchargement
1. Connaissez-vous et appliquez-vous le Règlement Particulier de Police du Port ?	☐	☐
2. Avez-vous prévenue la C.N.R. du chargement ou déchargement ?	☐	☐
3. Si besoin, avez-vous obtenu les dérogations requises pour la poursuite du déchargement après la tombée du jour ou le commencement du déchargement avant le lever du jour ?	☐	☐
4. Le personnel de bord et celui du dépôt ont-ils été avisés du début imminent de l'opération ?	☐	☐
5. Le conducteur a-t-il obtenu de l'expéditeur les consignes écrites visées au marginal 210 385 ?	☐ (1)	☐ (1)
6. Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances locales ?	☐	-
7. 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 ?	☐	☐
8. Un éclairage efficace du poste de chargement ou de déchargement et des chemins de repli est-il assuré ?	☐	☐
9. Un éclairage efficace du poste de chargement ou de déchargement et des chemins de repli est-il assuré ?	☐	☐
10. Liaison bateau-terre		
10.1 Les tuyauteries de chargement ou de déchargement entre le bateau et la terre sont-elles en bon état ? Sont-elles bien raccordées ?	-	☐
	-	☐
10.2 Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés ?	-	☐
10.3 Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés ?	-	☐
	☐	☐
10.4 Les bras articulés sont-ils libres dans tous les axes de service et les tuyaux ont-ils assez de jeux ?	-	☐

(1) à remplir uniquement avant le chargement

	Bateau	Poste de chargement ou de déchargement
11. Tous les raccordements non utilisés des tuyauteries de chargement ou de déchargement et du collecteur de gaz sont-ils correctement obturés par des flasques ?	☐	☐
12. Des moyens appropriés sont-ils disponibles pour recueillir des fuites sous les raccords utilisés ?	☐	☐
13. 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 ?	☐	-
14. Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pour toute la durée du chargement ou du déchargement ?	☐	☐
15. La communication entre le bateau et la terre est-elle assurée ?	☐	☐
16. 1 Le collecteur de gaz du bateau est-il relié à la tuyauterie de retour du gaz à terre (si nécessaire ou s'il existe) ?	☐	☐
16.2 Est-il assuré par l'installation à terre que la pression au point de raccordement ne dépasse pas la pression d'ouverture du clapet de dégagement à grande vitesse de ...Kpa ?	☐	☐
17. Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues ?	☐	☐
18. Contrôle des prescriptions de service les plus importantes : - 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 correction ? - 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 du circuit électrique ? - 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 ?	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ - - - - -
19. 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 ?	☐	☐
20. L'avertisseur de niveau est-il prêt à fonctionner ?	☐	-
21. Le déclencheur du dispositif de surremplissage est-il branché, prêt à fonctionner et contrôlé ?	☐	☐

	Bateau	Poste de chargement ou de déchargement
22. A remplir uniquement en cas de chargement ou de déchargement de matières pour le transport desquels 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 ?	☐	-

Contrôle rempli et signé

Pour le bateau

Pour l'installation de chargement
ou déchargement

.....
(nom en majuscules)

.....
(nom en majuscules)

.....
(signature)

.....
(signature)

