

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20250520-25-8636-AR
Date de télétransmission : 20/05/2025
Date de réception préfecture : 20/05/2025



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE



24 quai du Carénage
CS 40213
76201 Dieppe cedex
Tél : 02 35 06 86 56 Fax : 02 35 84 86 93
portdedieppe@portsdenormandie.fr
www.portsdenormandie.fr

Décembre 2024



Le PREFET
de la région Normandie
Préfet de la Seine-Maritime

LE PRESIDENT
du Syndicat Mixte du Port de Dieppe

ARRETE portant approbation du règlement particulier de police du port de Dieppe

Vu :

- Le code des transports, notamment sa cinquième partie, livre III, titre III ;
- Le code de la route ;
- Le code frontière Schengen, notamment le règlement UE 2016-399 du 9 mars 2016 et son annexe 6 ;
- Le code ISPS (International Ship and Port Security) : code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté le 12 décembre 2002 ;
- Le code de procédure pénale ;
- Le code de l'environnement, notamment son article L.218-83 ;
- La convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 (SOLAS), ensemble ses protocoles et amendements ;
- La directive 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer ;
- La directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers ;
- La directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil ;
- La directive 2010/65/UE du 20 octobre 2010 du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres de la Communauté ;
- Le règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- L'arrêté préfectoral du 27 mars 2018 portant approbation du règlement particulier de police du Port Maritime de Commerce et de Pêche de Dieppe ;
- L'arrêté préfectoral du 22 novembre 2006 portant définition des limites administratives du port de Dieppe ;

- L'arrêté du Préfet Maritime MMDN n°1/94 du 12/01/1994 portant création d'une zone de navigation réglementée devant l'entrée du port de Dieppe, où le mouillage et la pêche sont interdits ;
- La convention de transfert du port de Dieppe en date du 29 décembre 2006 conclue en application de l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- Vu la délibération du comité syndical du syndicat mixte régional des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe du 7 janvier 2019 portant élection du Président du Syndicat Mixte du Port de Dieppe ;
- Le décret du Président de la République en date du 11 janvier 2023 nommant M. ALBERTINI, préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime ;
- L'avis du conseil portuaire du 28 novembre 2023 et du 12 décembre 2024.

Considérant :

- Qu'en application de l'article L.5331-10 du code des transports, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police ;
- Que les dispositions applicables dans les limites administratives du port sont arrêtées conjointement par l'Autorité Portuaire et l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire, et à défaut d'accord, par l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire ;
- Que les deux autorités signataires ont décidé la rédaction du présent règlement particulier de police dont l'objet est de préciser et de compléter le règlement général de police pour ce qui concernant le port de Dieppe ;
- Que l'Autorité Portuaire édicte, par voie d'arrêté, un règlement général d'exploitation adapté aux conditions de fonctionnement régissant les quatre activités, leurs ouvrages et les annexes réglementaires techniques.

ARRÊTÉ

Article 1 :

Les dispositions du règlement particulier de police dans le port de Dieppe sont annexées au présent arrêté.

Article 2 :

Les dispositions sont applicables sur le territoire du port de Dieppe telles que définies sur les plans joints au règlement.

Article 3 :

Le présent règlement abroge le précédent règlement particulier de police approuvé par arrêté préfectoral en date du 27 mars 2018.

Article 4 :

Sont chargés de l'application du présent arrêté, M. le Sous-Préfet de Dieppe, M. le Président du Syndicat Mixte du Port de Dieppe, M. Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, dont copie leur sera transmise.

Dieppe, le 13 février 2025

LE PREFET
De la région Normandie
Préfet de la Seine-Maritime



Jean-Benoît ALBERTINI

Pour le Président du Syndicat Mixte
Et par délégation
Le Directeur Général



Philippe DEISS

SOMMAIRE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES	7
Article 1 : CHAMP D'APPLICATION	7
Article 2 : DEFINITIONS.....	7
Article 3 : GLOSSAIRE.....	8
TITRE II : POLICE DU PLAN D'EAU ET MOUVEMENTS DES NAVIRES	9
Article 4 : DEMANDE D'ATTRIBUTION DES POSTES A QUAI	9
Article 5 : ADMISSION DANS LE PORT POUR LES NAVIRES DE COMMERCE.....	9
Article 6 : SORTIE DES NAVIRES DE COMMERCE	12
Article 7 : ATTRIBUTION DE POSTE A QUAI, ADMISSION ET SORTIE DES NAVIRES DE PECHE OU DE PLAISANCE ET DES ENGINS FLOTTANTS.	12
Article 8 : CAS PARTICULIERS	15
Article 9 : DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS LES NAVIRES CONCERNANT LEURS MOUVEMENTS DANS LES LIMITES DU PLAN D'EAU PORTUAIRE ET SES ACCES	15
Article 10 : ACCOSTAGE ET STATIONNEMENT DES NAVIRES, MOUILLAGE ET RELEVAGE DES ANCRES	17
TITRE III : SERVICES AUX NAVIRES	20
Article 11 : EXERCICE DU REMORQUAGE	20
Article 12 : exercice du Pilotage	21
Article 13 : EXERCICE DU LAMANAGE	21
TITRE IV : GESTION DES POSTES A QUAI : REGLES D'USAGE ET DE SECURITE, MANUTENTIONS DES MARCHANDISES	22
Article 14 : PLACEMENT A QUAI ET AMARRAGE	22
Article 15 : DEPLACEMENTS SUR ORDRE	22
Article 16 : PERSONNEL A MAINTENIR A BORD	22
Article 17 : MANOEUVRES DE CHASSE, VIDANGE, POMPAGE	23
Article 18 : CHARGEMENT ET DECHARGEMENT	23
Article 19 : DEPOT ET ENLEVEMENT DES MARCHANDISES	24
Article 20 : NETTOYAGE DES QUAIS ET TERRE-PLEINS	24
TITRE V : REGLES POUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET LA CONSERVATION DES OUVRAGES	25
Article 21 : PROPRETE DES EAUX DU PORT	25
Article 22 : RAMONAGE – EMISSION DE FUMEES DENSES ET NAUSEABONDES	25
Article 23 : RESTRICTIONS CONCERNANT L'USAGE DU FEU ET DE LA LUMIERE	25

	Accusé de réception en préfecture 014-200006096-20250520-25-8636-AR Date de télétransmission : 20/05/2025 Date de réception préfecture : 20/05/2025	
Article 24 : INTERDICTION DE FUMER		25
Article 25 : CONSIGNES DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES		25
Article 26 : CONSTRUCTION, REPARATION, ENTRETIEN ET DEMOLITION DES NAVIRES, ESSAIS DES MACHINES		26
Article 27 : MISE A L'EAU ET MISE AU SEC DES NAVIRES		26
Article 28 : PECHE, RAMASSAGE DE VEGETAUX OU D'ANIMAUX MARINS, BAINNADE ET AUTRES ACTIVITES DE LOISIRS		27
TITRE VI : REGLES D'ACCES DES PERSONNES ET USAGERS SUR LE DOMAINE PORTUAIRE		28
Article 29 : CIRCULATION ET STATIONNEMENT		28
Article 30 : RANGEMENT DES APPAREILS DE MANUTENTION		29
Article 31 : EXECUTION DE TRAVAUX ET D'OUVRAGES.....		29
TITRE VII : POLICE DE LA GRANDE VOIRIE		30
Article 32 : CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC		30
DISPOSITIONS FINALES		31
Article 33 : REPRESSION DES ATTEINTES AU DOMAINE PUBLIC DES PORTS.....		31
Article 34 : MESURES D'ABROGATION ET D'EXECUTION		31
ANNEXE 1 : PLAN DES LIMITES ADMINISTRATIVES DU PORT MARITIME DE DIEPPE.....		32
ANNEXE 2 : PLAN DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES ET DESCRIPTION DES ZONES D'APPLICATION .		34
ANNEXE 3 : SIGNAUX DE TRAFIC PORTUAIRE		37

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions du présent règlement s'appliquent à l'intérieur des limites administratives du port de Dieppe (Annexe 1) définies par l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2006.

L'activité du port de Dieppe est le commerce maritime avec une liaison Transmanche, la pêche, la plaisance et la réparation navale. En Annexe 2 figure un plan des équipements portuaires et une description des zones d'application.

Le règlement général d'exploitation du port de Dieppe (RGEPD) définit les règles applicables aux activités et équipements.

ARTICLE 2 : DEFINITIONS

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

Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP)	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires ou autres engins flottants. Elle exerce la police des marchandises dangereuses. Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique. L'AIPPP est représentée par la Capitainerie du port de Dieppe sous la responsabilité du Commandant de port ou des officiers de port et officiers de port adjoint.
Autorité portuaire (AP)	L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce la police de conservation du domaine public du port. L'autorité portuaire est le président du Syndicat Mixte des Ports de Normandie (SMPN) et par délégation ses représentants dûment désignés.
Auxiliaires de surveillance	Pour l'exercice de la police de l'exploitation et de la conservation du domaine public portuaire, l'autorité portuaire peut désigner, en qualité d'auxiliaires de surveillance, des agents qui appartiennent à ses services.
Bureau du port de plaisance	Service du SMPN sous la responsabilité du Maître de port, responsable de l'exploitation des structures et des postes aménagés pour l'accueil et l'entretien des navires de plaisance.
Capitainerie	La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'AIPPP ou de l'AP. Elle assure les relations avec les usagers. Elle assure une veille radio permanente (appel VHF « Dieppe-Port »). Son rôle consiste notamment, à fixer l'ordre d'entrée et de sortie des navires et d'assurer une surveillance générale du plan d'eau.
Carpente	La carpe est utilisée par les usagers du port comme cale de mise à l'eau sous leur responsabilité. Elle offre une possibilité d'échouage d'urgence pour les navires en difficulté suite à une avarie grave.

Commandant de port	Le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la Police, il est le représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP). Les Lieutenants de port, ainsi que le cas échéant des auxiliaires de surveillance placés auprès d'eux à la capitainerie, exercent leurs fonctions de police portuaire au port de Dieppe, sous l'autorité fonctionnelle du commandant de port.
Engins flottants	Toutes les unités nautiques autres que les navires, comprenant les véhicules nautiques motorisés (VNM), les engins de plage, périssaires, hydravions et hydro-ULM, les petites embarcations à la rame, à la godille, à l'aviron et notamment les unités non immatriculées.
Marchandises dangereuses	Les marchandises dangereuses ou polluantes telles que définies dans le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM), prévu à l'article L.5331-2 du code des transports.
Marée	Il faut entendre le temps d'ouverture des portes des bassins à flot ; d'environ 2h avant la pleine mer jusqu'à 1h après la pleine mer pour les bassins du Canada et de Paris ; d'environ 1h30 avant jusqu'à 1h30 après la pleine mer pour le bassin Duquesne.
Navire	Tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation.
Officiers de port et officiers de port adjoints	Ce sont des fonctionnaires de l'Etat. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative. Ils veillent au respect des lois et règlements relatifs à la police des ports maritimes.

ARTICLE 3 : GLOSSAIRE

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

AOT	Autorisation d'occupation temporaire
ISPS	International Ship and Port Security qui en français signifie « Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ».
RGEPD	Règlement général d'exploitation du port de Dieppe
RLMD	Règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port de Dieppe
RPM	Règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes
SMPN	Syndicat Mixte des Ports de Normandie
UMS	Universal Measurement System
VNM	Véhicules Nautiques à Moteurs

TITRE II : POLICE DU PLAN D'EAU ET MOUVEMENTS DES NAVIRES

ARTICLE 4 : DEMANDE D'ATTRIBUTION DES POSTES A QUAI

4.1 : CARACTERISTIQUES DE LA DEMANDE

Les armateurs ou les consignataires doivent adresser à la capitainerie, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale.

Cette demande doit être présentée au moins 48 h à l'avance, ou au moins 72 h à l'avance si le navire est éligible à une inspection renforcée. Toutefois, les navires effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance, peuvent en être dispensés. En cas d'impossibilité dûment justifiée de respecter ce délai, elle doit être adressée dès que possible.

Elle est confirmée à la capitainerie 24 h à l'avance par tout moyen de transmission. En cas de modification d'un des éléments de la demande, la capitainerie en est avertie sans délai.

Après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP), l'autorité portuaire (AP) attribue le poste à quai que chaque navire doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages et règlements particuliers.

4.2 : TRAITEMENT DE LA DEMANDE

Les demandes d'escale font l'objet d'un traitement au moyen d'un logiciel statistique et de gestion des escales permettant à l'AP de satisfaire à toute la législation nationale et aux conventions internationales.

Ce logiciel est dénommé Escaleport. Les opérateurs d'installation portuaire et les agents consignataires doivent se conformer aux prescriptions à cet égard dans le cadre d'informations réglementaires et statistiques.

ARTICLE 5 : ADMISSION DANS LE PORT POUR LES NAVIRES DE COMMERCE

5.1 : DECLARATION GENERALE D'ENTREE

Les capitaines transmettent à la capitainerie par télécopie ou voie électronique, 24h à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de 24h de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est connu :

1. Pour les navires de commerce et les navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 m, une déclaration d'entrée qui comporte :
 - L'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ;
 - la date et l'heure probable d'arrivée à la station de pilotage de Dieppe ;
 - la date et l'heure probable de l'appareillage ;
 - le nombre total de personnes à bord en précisant les membres de l'équipage, les passagers et les invités ;
 - les caractéristiques physiques du navire : jauges UMS brute et nette (UMS : Universal Measurement System ou unités de mesure standard), déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire et tirant d'eau à l'arrivée au port ;
 - les avaries du navire, de ses appareils ou de la cargaison ;
 - l'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer avec leur date de fin de validité.

Le formulaire de l'OMI FAL n° 1, déclaration générale, est admis pour effectuer la déclaration d'entrée.

2. Le cas échéant, la déclaration maritime de santé et un certificat d'exemption de contrôle sanitaire ou un certificat de contrôle sanitaire en cours de validité ;
3. S'il y a lieu, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) ;
4. Pour les navires qui y sont assujettis, une attestation selon laquelle le navire possède un certificat de sûreté en cours de validité et le nom de l'autorité l'ayant délivré, ainsi que les renseignements en matière de sûreté prévus à l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 susvisé, ou, pour les navires effectuant des trajets couverts par des accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté et arrangements équivalents en matière de sûreté mentionnés à l'article 5 dudit règlement, les renseignements demandés au titre de ces accords ou arrangements ;
5. Pour les navires mentionnés à l'article R. 5334-6 du code des transports, la déclaration sur les déchets d'exploitation et résidus de cargaison prévue par ce même article ;
6. Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités de mesure standard (UMS), les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

Un message rectificatif doit être envoyé en cas de modification de l'une des informations.

7. Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités, une attestation selon laquelle le navire détient à son bord le certificat d'assurance prévu à l'article L. 5123-1 du code des transports et à l'article 88 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.
8. En outre, les capitaines des navires susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée doivent transmettre à la capitainerie du port de destination, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, 72 h à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de 72 h de route, ou, à défaut, dès lors que le port de destination est connu, les informations suivantes :
 - L'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ;
 - la date et l'heure probable d'arrivée ;
 - la date et l'heure probable d'appareillage ;
 - les opérations envisagées (chargement, déchargement, autres) ;
 - les inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination ;
 - la date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port (MOU-PSC).
 - pour les navires-citernes : la configuration (simple coque, simple coque avec SBT – segregated ballast tanks-, double-coque), l'état des citernes à cargaison et à ballast (pleines, vides, inertes, dégazées), le volume et la nature de la cargaison.

Les formalités déclaratives requises par la directive 2010/65/UE doivent être transmises de façon dématérialisées par l'armateur puis par le port au système national Trafic 2000. Il s'agit des documents suivants :

- Messages de sécurité maritime 72h prior, 24h prior
- Déclaration générale (FAL1)
- Déclaration MD (FAL7)
- Formulaire relatif aux déchets (waste)
- Formulaire relatif à la sûreté ISPS
- Déclaration maritime de santé (DMS)
- Listes d'équipages (FAL5)
- Listes de passagers (FAL6)

5.2 : VISITE PREALABLE

L'AIPPP peut subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire et exiger le dépôt d'un cautionnement. Les coûts d'expertise entraînés par la visite sont à la charge de l'armateur ou de l'affréteur du navire.

En cas d'accident, la réparation des dommages causés par un navire en mouvement peut être demandée au propriétaire, à l'armateur ou à l'exploitant.

5.3 : AUTRES DECLARATIONS D'ESCALES

Les capitaines de navires remettent dans les mêmes délais à la capitainerie les déclarations écrites préalables à l'escale sous forme électronique conformément aux dispositions du modèle de déclaration en usage dans le port, à la réglementation européenne, et dans le respect des dispositions relatives au traitement statistique.

Le système national de gestion des escales portuaires des navires de commerce attribuera par incrémentation un numéro d'escale à partir de la validation du mouvement d'entrée par la capitainerie. Si le navire transporte, transborde, charge ou décharge des marchandises dangereuses, le capitaine ou l'agent consignataire du navire devra fournir à la capitainerie par télécopie ou voie électronique leur plan d'arrimage ainsi que les fiches de transport de chaque lot avec distinction des MD en transit de celles destinées à être manutentionnées dans le port.

Les navires effectuant des liaisons régulières Transmanche peuvent être dispensés contre justificatifs de fournir certaines déclarations sauf cas particulier.

ARTICLE 6 : SORTIE DES NAVIRES DE COMMERCE

Avant d'appareiller, les navires de commerce adressent à la capitainerie une demande d'autorisation de sortie comportant :

- L'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ;
- la date et l'heure souhaitée de l'appareillage ;
- le tirant d'eau à la sortie ;
- le tirant d'air à la sortie ;
- le déplacement à pleine charge ;
- le nombre total de personnes à bord en précisant les membres de l'équipage, les passagers et les invités ;
- le port de destination et la date et l'heure probable d'arrivée.

Le formulaire de l'OMI FAL n° 1, déclaration générale, est admis pour faire la demande d'autorisation de sortie. En cas de modification d'un des éléments de la demande la capitainerie en est avertie sans délai par écrit ou par voie électronique au moyen d'un message rectificatif.

Ils transmettent également :

- S'il y a lieu, la déclaration prévue par le RPM ;
- pour les navires mentionnés à l'article R.5334-4 du code des transports, la déclaration prévue par ce même article ;
- pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 UMS, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

L'autorisation de sortie est donnée par l'AIPPP.

ARTICLE 7 : ATTRIBUTION DE POSTE A QUAI, ADMISSION ET SORTIE DES NAVIRES DE PECHE OU DE PLAISANCE ET DES ENGINS FLOTTANTS.

Les agents d'exploitation, les intervenants portuaires et tout usager quel qu'il soit doivent obtempérer aux ordres de la capitainerie en vertu des prérogatives qu'elle détient du présent règlement de police ainsi que, plus généralement, de tout document à portée réglementaire concernant les différentes zones d'activité du port de Dieppe, leur exploitation et leur conservation, dont elle est chargée d'assurer le respect. Ils ne doivent pas gêner la manœuvre des navires de commerce. Les règles particulières comportent les prescriptions générales de police suivantes.

7.1 : DISPOSITIONS COMMUNES

Les propriétaires des navires désarmés doivent être en mesure de répondre à tout moment aux ordres des officiers de port, officiers de port adjoints ou auxiliaires de surveillance pour déplacer leurs navires selon les nécessités de l'exploitation.

Pendant la marée, le mouvement des ouvrages mobiles est programmé toutes les demi-heures en fonction de l'horaire du début de marée à l'exception du passage des navires de commerce.

Les indications fournies par la capitainerie constituent des aides à la navigation dans le port et ses approches ; chaque usager du port conserve la responsabilité définie par les règlements, en particulier pour ce qui concerne le passage sous les ouvrages mobiles d'un navire ou engin flottant à faible tirant d'air.

Les travaux de carénage (lavage de coque, grattage, ponçage, peinture...) à flot, sur les cales de mise à l'eau ou sur les terre-pleins non aménagés sont interdits à l'exception de ceux réalisés sur l'aire de réparation navale du bassin de Paris.

Il est interdit de stationner au droit des escaliers, sauf durant le temps nécessaire pour embarquer ou débarquer des personnes ou du petit équipement.

L'accès à l'escalier du quai de la Somme est interdit pendant les mouvements des navires de commerce. Le ponton du quai de la Somme est exclusivement réservé aux navires de l'Etat.

En cas de manœuvre d'un navire de commerce dans l'arrière-port, aucune personne ne devra être présente sur le ponton d'attente du port à sec, pendant toute la manœuvre, du passage du pertuis Amiral Rolland au pont Colbert et inversement.

Pour les manœuvres d'évitage de navire dans l'arrière-port, il peut être demandé à ce qu'aucune embarcation ne soit stationnée au ponton d'attente du port à sec ou d'enlever les pontons du port à sec avec un préavis minimum de 48h.

La capitainerie pourra à tout moment faire déplacer le ou les navires gênants par tout moyen approprié.

7.2 : PECHE

• Attribution des postes à quai

L'AIPPP est responsable des mouvements et déplacements des navires sur le plan d'eau conformément au Code de Transports.

L'AP fixe la place attribuée aux navires de pêche pour leur stationnement dans le bassin Duquesne et au ponton quai du Carénage, en fonction notamment de leur longueur, de leur tirant d'eau, de la nature du chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages. Elle en informe la capitainerie.

Les navires désirant relâcher à Dieppe mais ne débarquant pas de produits de la pêche doivent en demander l'autorisation à la capitainerie pour le bassin Duquesne, le quai du Carénage et le quai de la Cale.

Les navires de pêche ne doivent pas stationner au quai du Carénage et au quai de la Cale sur plus de deux rangs et leur amarrage ne doit pas engager le chenal d'accès au bassin Duquesne.

Toutefois, en cas d'encombrement du bassin Ango, la Capitainerie peut autoriser le stationnement sur plus de deux rangs en attendant l'ouverture des portes du bassin Duquesne, à condition de surveiller leur amarrage et de ne pas engager le chenal d'accès au bassin Duquesne.

Sur leur demande, les navires de pêche peuvent, avec autorisation préalable de l'AP et l'accord de la capitainerie, stationner dans les bassins de commerce pour s'y réfugier en cas d'urgence ou d'affluence dans le bassin Duquesne.

Si nécessaire, les officiers de port, les officiers de port adjoints et les auxiliaires de surveillance peuvent ordonner que les navires larguent leur amarre arrière pour qu'ils se placent à 90° du quai afin de permettre l'accostage d'autres navires.

Les services de la Capitainerie font respecter ces règles, le cas échéant avisés par les agents du port.

• Admission

Les navires de pêche ont la priorité sur tout autre navire au quai Gallieni et en dehors de la marée aux quais de la Cale et du Carénage dans les zones prévues à cet effet pour débarquer les produits de leur pêche.

7.3 : PLAISANCE

- **Attribution des postes à quai**

L'AP fixe la place attribuée aux navires de plaisance pour leur stationnement dans le bassin Ango, dans le bassin Duquesne, dans l'arrière-port et au bassin de Paris en fonction notamment de leur longueur, de leur largeur, de leur tirant d'eau, des nécessités de l'exploitation et des usages. Elle en informe la capitainerie.

Des navires de plaisance peuvent, avec l'accord de l'AP et l'autorisation de la capitainerie, stationner dans le bassin de commerce pour s'y réfugier en cas d'urgence ou d'affluence dans le bassin Duquesne.

Le cas échéant, les agents du port avisent le propriétaire du navire pour qu'il quitte sans délai son stationnement gênant. En cas de refus du propriétaire du navire, les agents du port font prendre les mesures nécessaires par la capitainerie.

Il est interdit de s'amarrer aux extrémités côté chenal des pontons du bassin Ango sur les emplacements marqués par des peintures de couleur rouge.

- **Admission**

La navigation à la voile est interdite à l'intérieur du port. Seuls les navires équipés d'un moteur peuvent y naviguer, pour entrer, sortir, changer de poste d'amarrage ou pour se rendre à un poste de réparation ou d'avitaillement en carburant.

Tout voilier ou embarcation en panne de moteur ou non doté d'un moteur est tenu de se faire remorquer par un navire motorisé pour manœuvrer dans le port, y entrer ou en sortir.

Les agents d'exploitation du port de plaisance doivent être en mesure à tout moment :

- De rendre compte de la situation des navires et engins flottants de plaisance au port ainsi que des mouvements de départ et d'arrivée ;
- de donner, à la demande de la capitainerie, les informations sur les propriétaires ou les personnes à joindre pour chaque navire de plaisance.

7.4 : ENGINS NAUTIQUES ET ACTIVITES DE LOISIRS

Sont notamment interdits sauf dérogation de la capitainerie :

- l'usage d'engins flottants (toutes les unités nautiques autres que les navires ou bateaux) ;
- la navigation des engins de plage, périssoires, hydravions, et hydro-ULM ;
- la pratique des véhicules nautiques à moteur (VNM) (planche à moteur, engins de vagues, engins de sport ou de vitesse non classifiés dans les catégories de navigation) ;
- la pratique du ski nautique et autres sports nautiques tractés ;
- la pratique du kite-surf, surf, planche à voile ;
- la navigation au moyen d'annexes de navires de plaisance ou de petites embarcations à la rame, à la godille, à l'aviron et notamment les unités non immatriculées.

La circulation à vitesse réduite aux fins exclusives d'entrée et de sortie du port pour les VNM faisant l'objet d'un règlement national est tolérée dans le respect de la réglementation en vigueur.

Il est interdit aux navires et engins flottants de se dépasser dans les chenaux et ports et de se suivre à moins de deux longueurs.

Est toléré sous conditions d'avoir une VHF portable et de respecter la signalisation maritime, la pratique des véhicules nautiques à moteur (VNM) tels que scooter des mer ou jetski, en transit entre l'arrière-port et les jetées.

ARTICLE 8 : CAS PARTICULIERS

Les articles 3.1, 4.1 et 5, le premier, deuxième et dernier paragraphe de l'article 8.1, les articles 12, 13, 19 et le deuxième paragraphe alinéa de l'article 23 du présent règlement ne sont pas applicables aux navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci. Toutefois, le représentant local de la marine nationale informe l'AIPPP de l'entrée et de la sortie des navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, afin que cette autorité puisse régler l'entrée et la sortie des navires en fonction des besoins militaires.

L'AP est tenue informée de ces mouvements et des besoins en avitaillement des navires concernés. Les dérogations aux autres dispositions du présent règlement dont peuvent bénéficier les navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, sont accordées d'un commun accord par le représentant local de la Marine Nationale et, selon leur objet, par l'AP ou l'AIPPP.

ARTICLE 9 : DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS LES NAVIRES CONCERNANT LEURS MOUVEMENTS DANS LES LIMITES DU PLAN D'EAU PORTUAIRE ET SES ACCES

9.1 : DISPOSITIONS GENERALES

- **Consignes générales**

Les officiers de port, officiers de port adjoints, agissant au nom de l'AIPPP, autorisent l'accès au port et le départ du port de tous les navires et engins flottants suivant le programme arrêté par la capitainerie. Ils fixent les tirants d'eau admissibles en prenant en compte les informations fournies par l'AP sur l'état des fonds et les autres éléments pouvant affecter la navigation.

Ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie du port des navires et engins flottants. Les officiers de port, officiers de port adjoints peuvent interdire l'accès du port aux navires et engins flottants dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements des navires et engins flottants. Les mouvements des navires et engins flottants sont effectués conformément à la signalisation réglementaire. Cependant, les ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints prévalent sur la signalisation.

Les mouvements des navires et engins flottants s'effectuent conformément aux usages en matière de navigation et aux ordres reçus, sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents. Ils doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres usagers, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passages d'eau, aux quais et appontements et autres installations.

Lorsqu'il entre dans le port et lorsqu'il sort, tout navire arbore, outre les pavillons de signalisation réglementaire, le pavillon de sa nationalité.

L'AIPPP peut imposer aux capitaines l'assistance de services de remorquage et de lamanage.

- **Consignes particulières**

Les capitaines ou patrons de navire qui souhaitent effectuer une manœuvre dans les limites du plan d'eau portuaire doivent prendre contact avec la capitainerie sur le canal VHF 12 ou par téléphone en appelant le 02.35.84.10.55. Aucun navire ne peut s'engager dans le chenal d'accès, entrer dans le port de Dieppe ou y faire mouvement s'il n'y a pas été autorisé au préalable par la capitainerie.

Les navires non munis de moyen de communication par radiotéléphone doivent se conformer aux signaux de trafic portuaire. Les navires entrant ou sortant du port, en attente sur rade, ou y effectuant des manœuvres, doivent prendre la veille sur le canal VHF 12 et la conserver jusqu'à la fin de la manœuvre ou la sortie du port. Ils ne doivent pas gêner la manœuvre des navires et doivent naviguer avec prudence en serrant à droite les chenaux ou pertuis.

Les communications par radio VHF et par téléphone avec la capitainerie sont enregistrées ainsi que les images radar.

La vitesse maximale des navires est fixée à :

- pour les navires de pêche ou de plaisance :
 - 3 nœuds dans le bassin Duquesne et le bassin Ango, le bassin de commerce et l'arrière-port ;
 - 6 nœuds dans le chenal d'accès et l'avant-port.
- pour les navires de commerce :
 - leur vitesse ne doit pas être préjudiciable aux autres usagers, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passages d'eau, aux quais et appontements et autres installations.

Ces limitations ne s'appliquent pas aux embarcations et navires portant prompt secours.

Il est interdit d'avoir des ancres en pendant et des remorques ou amarres traînantes lors du passage dans les pertuis.

Les signaux de trafic portuaire qui régissent le port de Dieppe sont conformes à la réglementation internationale (voir Annexe 3).

Les officiers de port et officiers de port adjoints donnent aux usagers les ordres nécessités pour la manœuvre des portes des bassins à flot et des ponts selon les consignes en vigueur dans le port. Le refus de se conformer aux ordres reçus est réprimé conformément aux dispositions des articles L. 5334-5 et L. 5337-5 du code des transports.

Lors de tout mouvement, le capitaine ou son second doit être présent sur la passerelle de commandement du navire.

9.2 : PRIORITES DE MOUVEMENTS

Les priorités de mouvements s'exercent dans l'ordre chronologique suivant :

1. Les navires ou embarcations portant prompt secours ;
2. Les navires dont l'heure de mouvement est impérativement fixée par des conditions de navigation (tirant d'eau, longueur, fermeture des portes...) ;
3. Les navires assurant un service régulier de passagers ;
4. Pour le passage du pertuis Ango, les navires de pêche ont priorité sur les navires de plaisance. Les navires d'une même catégorie franchissent le pertuis dans l'ordre d'arrivée sur rade ou dans l'ordre fixé par la Capitainerie. Une priorité est donnée aux navires entrant au bassin Duquesne sauf nécessité d'exploitation ou conditions de sécurité.

9.3 : PREVISIONS DE MOUVEMENTS

Les prévisions concernant les mouvements sont établies par la capitainerie, en fonction des demandes faites par les capitaines, les armateurs ou leurs représentants. Pendant la journée, ils doivent faire l'objet d'un préavis d'au moins 3 h. Si la demande du concours de remorquage est faite en dehors des heures d'ouverture des portes des bassins, ce préavis doit parvenir à la capitainerie au plus tard à l'heure de la pleine-mer qui précède l'heure demandée pour effectuer le mouvement. Sauf lorsque la sécurité des navires et des ouvrages ou les nécessités impératives de l'exploitation l'exigent, les déhalages nécessitant l'aide de deux remorqueurs ne sont pas autorisés hors des périodes d'ouverture des portes des bassins à flot.

Les demandes de mouvements sont à faire parvenir par voie électronique à la capitainerie avec la prise en compte du préavis suivants :

- Pour une demande de mouvement entre 19h et 9h le lendemain, prévenir avant 17h
- Pour une demande de mouvement entre 9h le dimanche et 9h le lundi, prévenir avant 17h le samedi

9.4 : PRIORITE D'ATTRIBUTION DES POSTES A QUAI

Les priorités d'attribution des postes à quai s'exercent suivant les règles ci-après :

1. Les navires devant effectuer des opérations commerciales bénéficient d'une priorité d'accostage sur tous les autres navires.
2. Les navires spécialisés (navires à passagers, navires transporteur d'hydrocarbures, transporteurs de vrac, rouliers, etc...) bénéficient d'une priorité d'accostage aux postes spécialisés auxquels ils sont destinés.
3. Les navires assurant un service régulier bénéficient d'une priorité d'accostage au droit du terre-plein mis à leur disposition, à condition que le programme des escales soit communiqué à la capitainerie et que l'arrivée des navires soit confirmée au plus tard 48 h à l'avance.

En cas d'arrivée simultanée de navires bénéficiant d'une même catégorie de priorité, la règle suivante s'applique : le premier navire arrivé ou mouillé à proximité de la station de pilotage de Dieppe bénéficie de la priorité d'accostage.

L'AP demeure juge de la place que les navires doivent occuper, compte-tenu de l'intérêt général ou de la sécurité du port et des navires.

ARTICLE 10 : ACCOSTAGE ET STATIONNEMENT DES NAVIRES, MOUILLAGE ET RELEVAGE DES ANCRES

10.1 : DISPOSITIONS COMMUNES

Il est interdit à tout navire ou engin flottant, à l'intérieur du port, de stationner hors des emplacements qui lui ont été attribués et de faire obstacle à la libre circulation dans le port et ses chenaux d'accès.

Sauf autorisation expresse de la capitainerie ou nécessité absolue, le stationnement et le mouillage des ancres sont formellement interdits dans les chenaux d'accès, les cercles d'évitage et les pertuis, et dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante.

Les capitaines et patrons qui, par suite d'une nécessité absolue, ont dû mouiller leurs ancres dans les endroits mentionnés au paragraphe précédent, doivent en assurer la signalisation, en aviser immédiatement la capitainerie et procéder à leur relevage aussitôt que possible.

Toute perte d'une ancre, d'une chaîne ou de tout autre matériel de mouillage à l'intérieur du port pendant les opérations de mouillage et de relevage doit être déclarée sans délai à la capitainerie. Le relevage du matériel perdu est entrepris aussitôt, sous la responsabilité et aux frais du propriétaire du matériel.

Les capitaines qui jugent nécessaire de mouiller l'ancre pour la tenue à poste de leur navire doivent s'assurer que ni l'ancre, ni la chaîne ne constituent un danger pour la navigation, et rendre compte à la capitainerie.

La signalisation des navires amarrés à quai ou sur pieux doit être effectuée du coucher au lever du soleil en allumant les feux de pont et en particulier pour les navires à couple.

Les engins de servitude flottants utilisés pour les travaux maritimes sont autorisés à mouiller dans la zone des chantiers, sous réserve d'obtenir l'accord de la capitainerie qui informe les usagers du positionnement des mouillages.

10.2 : SPECIALISATION DES QUAIS

- **Port Extérieur**

Les quais du Port Extérieur sont réservés aux navires de commerce. La passerelle RoRo du quai Lalitte est prioritairement affectée aux navires transbordeurs de la ligne Dieppe-Newhaven.

- **Bassin Jehan Ango / Avant-Port**

L'affectation des quais est accordée pour les navires de pêche aux quais de la Cale et du Carénage. Les navires et embarcations de plaisance stationnent aux endroits qui leur sont indiqués dans le port de plaisance à l'exclusion de tout autre endroit. Il est interdit aux navires de commerce et de pêche de stationner aux emplacements réservés à la plaisance sauf autorisation particulière délivrée par l'AP ou le concessionnaire.

- **Arrière-port**

Le ponton installé en zone protégée sur le quai de la Somme dans l'arrière-port est réservé à la gendarmerie maritime. Le stationnement le long des quais de l'Yser et de la Somme est interdit sauf dérogation temporaire accordée par la capitainerie pour des courtes durées en amont du ponton de la gendarmerie maritime.

L'usage des ascenseurs à bateaux dans l'arrière-port et la mise à l'eau à la carpe sont interdits pendant les manœuvres d'entrée et de sortie des navires de commerce et durant toute la manœuvre d'ouverture du pont Colbert. Les navires mis à l'eau à l'aide de ces équipements doivent aussitôt libérer l'arrière-port. Les usagers doivent se conformer aux règles définies au RGEPD et ne doivent en aucun cas entraver l'activité des navires de commerce.

L'usage d'équipements privés de levage est sous la responsabilité exclusive des entreprises et des utilisateurs.

Il est interdit de stationner sur la carpe, cet emplacement étant réservé à l'échouage d'urgence (voie d'eau, hélice engagée etc...). L'utilisation de la carpe, comme cale de mise à l'eau et de mise au sec pour les engins flottants, est sous la responsabilité des usagers.

- **Bassins de Paris et du Canada**

Les quais des bassins de Paris et du Canada sont réservés en priorité aux navires de commerce. Cependant une zone au sud du quai de Norvège permet aux navires de pêche de débarquer leur marchandise.

La partie sud du quai de Norvège est réservée d'une part à l'amarrage des navires et des engins flottants de plaisance et d'autre part à l'amarrage des navires en attente de grutage pour accéder à l'aire de réparation navale. Les stationnements aux postes W24 et W25 correspondant aux accès à l'aire de réparation navale devront s'effectuer par amarrage bord à quai, sans amarrage à couple ni perpendiculaire au quai afin de réserver le libre accès au sud du quai de Norvège.

Les navires de pêche peuvent, sur autorisation exceptionnelle de l'AP, stationner dans les bassins de commerce pour y effectuer des réparations nécessitant l'usage de l'outillage équipant ces bassins.

Les opérations d'avitaillement (carburants, combustibles, huiles...) sont réglementées au RGEPD et au RLMD. Elles font l'objet d'une demande particulière auprès de la capitainerie.

- **Bassin Duquesne**

Les quais du bassin Duquesne sont réservés en priorité aux navires de pêche sauf dans la partie Nord qui est affectée à la plaisance.

La zone devant les modules ainsi que dix mètres avant et après les modules 1 à 5 est réservée au débarquement. Il est interdit d'y stationner et de s'y approvisionner en combustible. Cette zone matérialisée par un marquage au sol, doit être libérée dès la fin des opérations de débarquement des produits de la pêche aux modules.

Les emplacements signalés à proximité des grues du quai Gallieni et des quais de la Cale et du Carénage doivent être libérés après usage.

Le stationnement des navires de pêche est interdit sur le ponton au droit de la tour à glace, sauf pour leur opération d'avitaillement en glace ou de dépose de déchets au moyen des dispositifs mis en place au quai du Tonkin, et uniquement pour la durée de celles-ci.

En cas de besoin les agents du port informent le responsable du navire pour qu'il quitte sans délai son stationnement gênant.

Les services de la capitainerie font respecter ces règles, le cas échéant avisés par les agents du port.

TITRE III : SERVICES AUX NAVIRES

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20250520-25-8636-AR
Date de télétransmission : 20/05/2025
Date de réception préfecture : 20/05/2025

Avant tout mouvement de navire, le consignataire ou l'agent maritime confirme par fax ou par voie électronique la commande auprès de la capitainerie ainsi que des services portuaires : remorquage, pilotage et lamanage.

ARTICLE 11 : EXERCICE DU REMORQUAGE

L'exercice du remorquage des navires est subordonné à l'agrément délivré par l'Autorité Portuaire. Les conditions d'exercice sont fixées par un arrêté conjoint Autorité Portuaire et Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire.

11.1 : COMMANDE COMMERCIALE D'UN REMORQUEUR

La commande de remorqueur(s) est un acte commercial entre le navire et le remorqueur, qui doit être passée à l'entreprise agréée, et transmise pour information à la Capitainerie pour qu'elle puisse organiser les priorités de mouvement des navires.

Le Capitaine du navire, le consignataire ou l'agent de la compagnie doivent respecter les délais de prévenance suivants :

- Jours ouvrables : horaire de marée de jour entre 6h et 18h : au moins 2h avant l'ouverture du bassin de Paris (heure d'ouverture déterminée selon les horaires de marée)
- Jours ouvrables : horaire de marée de nuit entre 18h et 6h : avant 18h
- Samedi, dimanche et jours fériés (horaire de marée de jour ou de nuit se situant entre 18h le vendredi ou veille de jour férié et 6h le lundi ou lendemain de jour férié) : avant 18h le vendredi ou la veille du jour férié.

Ces délais de prévenance ne s'appliquent pas en cas de remorquage de sécurité.

Ce préavis, garantit le respect de l'horaire de remorquage à l'arrivée et au départ, sous réserve de l'autorisation de mouvement donnée par la Capitainerie.

Toute commande passée, sera confirmée ou notifiée par mail à la Capitainerie (ddtm-smlem-capd@seine-maritime.gouv.fr), et par téléphone et par mail au remorquage.

11.2 : COMMANDE COMMERCIALE DE PLUSIEURS REMORQUEURS

En cas de besoin, et selon les disponibilités, l'entreprise agréée peut mettre à disposition du port de Dieppe un remorqueur supplémentaire, avec un préavis plus étendu.

Les commandes devront être passées 24h avant l'opération lorsque celle-ci se déroule en semaine, et 48h lorsque celle-ci se déroule les week-ends et jours fériés.

Le délai d'amenée de 8h destiné aux opérations commerciales n'est pas compris dans ce délai de commande mais peut être négocié au cas par cas entre l'opérateur et le titulaire du marché de remorquage.

11.3 : REMORQUEUR DE SECURITE

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

ARTICLE 12 : EXERCICE DU PILOTAGE

Aucun navire ou train de remorquage d'une longueur de plus de 50 m ne peut s'engager dans le port ou en sortir sans l'assistance d'un pilote, à moins que son capitaine ne soit titulaire d'une licence de capitaine pilote délivrée par la commission locale de pilotage. Le commandant de port ou son représentant peut imposer au capitaine d'un navire l'assistance du pilote, même lorsqu'il s'agit de navires normalement dispensés du recours à ce service.

Les prévisions concernant les mouvements pilotés sont établies par la capitainerie en fonction des demandes faites par les capitaines, les armateurs ou leurs représentants. Pendant la journée ces demandes doivent faire l'objet d'une notification avec un préavis de 3 h et doivent parvenir au pilotage et en copie à la capitainerie avant 17 h pour les mouvements à effectuer entre 19 h et 9 h le lendemain, et avant 17 h le samedi pour les mouvements à effectuer entre le dimanche à 9 h et 9 h le lendemain.

ARTICLE 13 : EXERCICE DU LAMANAGE

L'exercice du lamanage est subordonné à l'agrément de l'AP, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel. Il fait l'objet d'un règlement particulier distinct.

L'AIPPP peut demander au profit du SMPN que le service de lamanage intervienne sur les plans d'eau ou sur des équipements d'amarrage.

TITRE IV : GESTION DES POSTES A QUAI : REGLES D'USAGE ET DE SECURITE MANUTENTIONS DES MARCHANDISES

ARTICLE 14 : PLACEMENT A QUAI ET AMARRAGE

L'AIPPP fait placer dans le port les navires aux postes à quai attribués par l'AP. Ceux-ci sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et aux prescriptions qui leur sont signifiées par l'AIPPP.

Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet sur les ouvrages ou les coffres d'amarrage. Il est défendu à tout capitaine ou patron d'un navire de s'amarrer sur une installation de signalisation maritime.

Il est défendu de manœuvrer les amarres d'un navire à toute personne étrangère à l'équipage de ce navire ou engin flottant ou aux services de lamanage, sauf autorisation donnée par l'AIPPP. Les moyens d'amarrage doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du navire. Pour l'envoi à terre des amarres, il est interdit d'utiliser des dispositifs ou engins susceptibles de constituer un danger pour toute personne à quai.

En cas de nécessité, tout capitaine, patron, ou gardien à bord doit renforcer ou faire renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre de l'AIPPP. Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre navire ordonné par l'AIPPP à la demande de l'AP lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent.

Les navires doivent être maintenus soigneusement amarrés pendant toute la durée de leur escale. Aux quais où ne sont pas établis de défenses fixes, les navires s'appuieront aux ouvrages par l'intermédiaire de défenses mises en place par le bord. Les navires ne doivent pas pouvoir se déplacer le long du quai ou s'en écarter lors du passage d'un autre navire. Les capitaines et patrons d'un navire doivent, à la demande de la capitainerie, faciliter la mise en place des amarres d'un autre navire sur les organes d'amarrage qu'ils utilisent.

ARTICLE 15 : DEPLACEMENTS SUR ORDRE

L'AP peut à tout instant décider le déplacement d'un navire ou engin flottant pour les nécessités de l'exploitation ou l'exécution des travaux du port.

Si le navire ou l'engin flottant est immobilisé par l'autorité maritime compétente, l'AP peut, après avoir informé l'AIPPP et l'autorité maritime compétente, décider de son déplacement pour les nécessités de l'exploitation ou de l'exécution des travaux du port.

Si le navire ou l'engin flottant est sans équipage ou avec un équipage réduit ne pouvant assurer seul la manœuvre, l'AP, après en avoir informé l'AIPPP, ordonne au capitaine ou patron du navire ou de l'engin flottant de commander les services de remorquage et de lamanage nécessaires. Si cette mise en demeure est restée sans effet, l'AP commande les services de remorquage et de lamanage nécessaires. L'AIPPP fait procéder au mouvement du navire ou engin flottant, aux frais et risques de son propriétaire.

ARTICLE 16 : PERSONNEL A MAINTENIR A BORD

Tout navire ou engin flottant amarré dans le port et armé doit avoir à bord le personnel nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent s'imposer et pour faciliter les mouvements des autres navires ou engins flottants ; s'il est désarmé, il doit comporter au moins un gardien à bord.

Il ne peut être dérogé aux dispositions de l'arrêté précédent que sur autorisation de l'AP, et à condition que les dispositions applicables en matière de sécurité et sûreté et de marchandises dangereuses le permettent. Hormis le cas du port de plaisance pour les espaces visiteurs, pour lesquels le formalisme requis est indiqué au RGEPD, la dispense est subordonnée à la remise préalable à la capitainerie d'une déclaration mentionnant le nom, le domicile à terre et le numéro de téléphone d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et contresignée par celle-ci.

Ces autorisations ne seront délivrées qu'aux navires stationnant dans les bassins à flot ou aux pontons dans les bassins de marée.

En cas d'événement pouvant présenter un risque pour la sécurité des navires amarrés dans les bassins, l'AP avertit les propriétaires et patrons par tout moyen approprié.

Dès lors, les propriétaires, capitaines et patrons devront faire rallier le personnel nécessaire pour être en mesure d'assurer la sécurité de leur navire et éventuellement de le déplacer conformément aux ordres de la capitainerie.

ARTICLE 17 : MANOEUVRES DE CHASSE, VIDANGE, POMPAGE

L'attention des capitaines et patrons des navires, manœuvrant ou séjournant dans l'arrière-port est attirée sur la présence probable de remous et courants aux abords du pertuis du fait de la vidange partielle des bassins durant les périodes de fermeture des portes ainsi que de la proximité des buses du débouché de la rivière Arques. Ces courants et remous sont particulièrement importants en période de grande marée ou en période de forte pluie.

Les capitaines et patrons doivent prendre les dispositions nécessaires pour préserver leur navire ou engins flottant des avaries de tous ordres que les chasses, vidanges et pompages pourraient leur causer.

ARTICLE 18 : CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

L'AP fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et où les véhicules et passagers sont embarqués ou débarqués.

Toutefois, s'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements de manutention sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local (RLMD) pris pour son application.

L'AP fixe le délai dans lequel les opérations de chargement ou de déchargement, d'embarquement ou de débarquement doivent être effectuées. L'AP ou, s'il s'agit de marchandises dangereuses, l'AIPPP est seule juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prorogation. Le navire doit libérer le poste à quai dès que les opérations de chargement ou de déchargement sont terminées, et au plus tard à l'expiration du délai fixé pour celles-ci.

Les opérations de manutention et les opérations commerciales doivent être menées avec le maximum de célérité compte tenu des horaires de travail des manutentionnaires et du personnel d'exploitation du port, afin de libérer au plus tôt le poste à quai.

Si la nécessité ou l'exploitation du port vient à l'exiger, l'AP peut prescrire que les opérations de manutention soient conduites en mettant en œuvre tous les moyens dont disposent le port, aussi bien sur le plan de la main-d'œuvre que sur le plan des équipements, pour effectuer les opérations commerciales prévues.

ARTICLE 19 : DEPOT ET ENLEVEMENT DES MARCHANDISES

L'AP fixe les emplacements sur lesquels les marchandises peuvent séjourner. S'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements sont fixés par le RPM et le RLMD pris pour son application.

Le dépôt sur les terre-pleins des engins de pêche tels que funes, chaluts, filets, etc. est interdit. Des AOT gratuites pourront être accordées sur demande écrite du patron de pêche à la direction du port, qui prescrira les mesures à prendre et fixera le lieu, la durée maximale et les conditions du dépôt sur le quai de Norvège.

Les marchandises sur les quais, terre-pleins et dépendances du port doivent être enlevées avant la fin du jour ouvré suivant le déchargement, sauf si un règlement particulier prévoit un délai plus long, ou si l'AP accorde une dérogation individuelle.

Si les nécessités de l'exploitation le justifient, l'AP peut prescrire l'enlèvement ou le déplacement des marchandises avant l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent ou l'autoriser après.

Les marchandises et objets divers dont le propriétaire ou le gardien n'est pas connu et qui, 6 mois après leur enlèvement d'office prévu par les articles L. 5335-3 et L. 5335-4 du code des transports n'ont pas été réclamées, peuvent être détruites ou cédées par l'AP.

Les marchandises doivent être déposées en réservant les surfaces libres fixées par les consignes particulières de l'AP, en tenant compte des instructions données par les agents chargés de la police du port. Les voies de desserte des terre-pleins doivent rester dégagées. Les marchandises doivent être convenablement empilées et gerbées dans les conditions de hauteur satisfaisantes afin de limiter au strict minimum l'encombrement des surfaces et les risques d'accidents. Sans préjudice des règles qui précèdent, lorsque les dispositions prises pour le dépôt des marchandises sont incompatibles avec la bonne utilisation des surfaces ou risquent de causer des accidents ou des dommages, il peut être prescrit au propriétaire ou au consignataire de la marchandise de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser le dérangement ou le danger.

Les marchandises en voie de décomposition ou nauséabondes ne peuvent rester en dépôt sur les quais et les terre-pleins des ports avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le débarquement.

ARTICLE 20 : NETTOYAGE DES QUAIS ET TERRE-PLEINS

Lorsque les opérations de déchargement ou de chargement sont terminées, le revêtement du quai devant le navire, sur une largeur de 25 m et sur toute la longueur du navire augmentée de la moitié de l'espace qui le sépare des navires voisins, sans être obligé de dépasser une distance de 25 m au-delà des extrémités du navire, doit être laissé propre.

Le capitaine ou patron du navire doit alors faire balayer l'espace que les marchandises de son navire ont occupé ou sali.

Les déchets ainsi recueillis doivent être évacués par les soins du capitaine ou patron.

Les dispositions pour le nettoyage des quais et terre-pleins du bassin Duquesne et celui de l'intérieur du centre de marée sont précisées au RGEPD.

Les entreprises de réparation, de construction ou de destruction, de travaux publics ou autres activités qui effectuent des interventions sur les quais et terre-pleins doivent maintenir au quotidien leur chantier propre et assurer l'enlèvement à leur frais de tous les déchets ou déblais engendrés par celui-ci.

Les opérateurs et occupants à titre divers sur le domaine portuaire sont également tenus d'assurer à leurs frais l'enlèvement de tous les déchets ou déblais résultant de leur activité notamment lors de la cessation de leurs activités sur le domaine public portuaire.

TITRE V : REGLES POUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET LA CONSERVATION DES OUVRAGES

ARTICLE 21 : PROPRETE DES EAUX DU PORT

Les opérations de déballastage des navires ou engins flottants dans les eaux du port s'effectuent sous le contrôle de l'AP, qui peut interdire ou interrompre ces opérations lorsque celles-ci sont susceptibles de porter atteinte au domaine public portuaire, à la sécurité du navire ou à la protection de l'environnement. L'AP peut demander à tout moment communication des documents de bord attestant que les eaux de ballast du navire ne présentent pas de menaces pour l'environnement marin.

ARTICLE 22 : RAMONAGE – EMISSION DE FUMÉES DENSES ET NAUSEABONDES

Le ramonage des chaudières, conduits de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses et nauséabondes sont interdits dans le port et ses accès, sauf autorisation expresse de l'AP.

ARTICLE 23 : RESTRICTIONS CONCERNANT L'USAGE DU FEU ET DE LA LUMIERE

L'usage du feu et de la lumière sur les quais, les terre-pleins et à bord des navires et engins flottants séjournant dans le port est subordonné au respect des règlements établis à ce sujet ou des instructions de l'AP.

Il est défendu d'allumer du feu sur les quais et terre-pleins.

ARTICLE 24 : INTERDICTION DE FUMER

Il est interdit de fumer dans les cales d'un navire, bateau ou engin flottant, dès son entrée dans le port. Il est également interdit de fumer sur le pont du navire lorsque les panneaux de cale ou les réservoirs d'hydrocarbures sont ouverts, ou lorsque des marchandises susceptibles de brûler ou d'exploser y sont déposées. Il est également interdit de fumer sur les quais, les terre-pleins et dans les entrepôts, magasins ou hangars où sont déposées des marchandises combustibles ou dangereuses.

Il est interdit de fumer lors des opérations d'avitaillement en carburant du navire.

ARTICLE 25 : CONSIGNES DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Dès l'accostage du navire, bateau ou engin flottant, la capitainerie du port remet à son capitaine les consignes concernant la conduite à tenir en cas de sinistre.

Les plans détaillés du navire et le plan de chargement doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition du commandant des opérations de secours en cas de sinistre.

Les accès aux bouches, avertisseurs et matériels de lutte contre l'incendie doivent toujours rester libres.

Lorsqu'un sinistre se déclare, toute personne qui le découvre doit immédiatement donner l'alerte, notamment en avertissant la capitainerie. Lorsqu'un sinistre se déclare à bord du navire ou engin flottant, le capitaine ou patron prend les premières mesures en utilisant les moyens de secours dont il dispose à bord.

En cas de sinistre à bord d'un navire ou engin flottant, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, les capitaines ou patrons des navires ou engins flottants réunissent leurs équipages et se tiennent prêts à prendre toutes mesures prescrites. Ils doivent informer sans délai la capitainerie.

Aucun déplacement de navire ne peut alors être effectué sinon sur l'ordre ou avec l'agrément du commandant de port en liaison avec le commandant des opérations de secours.

L'organisation des secours en cas de sinistre majeur survenant sur un navire fait l'objet du plan de secours spécialisé du port de Dieppe (PSS).

L'alerte incendie pour tout navire sinistré dans les limites administratives sera signalée par tout moyen sonore en émettant une longue série de coups brefs répétés.

ARTICLE 26 : CONSTRUCTION, REPARATION, ENTRETIEN ET DEMOLITION DES NAVIRES, ESSAIS DES MACHINES

Les opérations d'entretien, de réparation, de construction ou de démolition navale en dehors des postes qui y sont affectés sont soumises à l'autorisation de l'AP. Elles sont effectuées sous la responsabilité de l'armateur ou, à défaut, du propriétaire ou de leur représentant, qui se signale comme tel à l'AP et à l'AIPPP.

L'AP peut, après avoir requis tout renseignement nécessaire auprès du responsable de l'opération, fixer un périmètre d'exclusion sur les quais, à l'intérieur duquel l'accès est restreint aux personnels intervenants pour l'opération. Lorsque les navires, ou engins flottants stationnent à leur poste, les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation de l'AIPPP qui en fixe, dans chaque cas, les conditions d'exécution selon des prescriptions spécifiques et en respectant les dispositions suivantes.

Pour les navires de pêche et de plaisance, des essais dynamiques peuvent être effectués à vitesse réduite dans le petit chenal avec l'autorisation de la capitainerie, et des essais de puissance en traction peuvent être effectués seulement sur le bollard en bout de l'estacade du bassin de Paris. Les essais de résistance et d'endurance à pleine puissance sont interdits dans le port.

Lorsqu'il y a lieu de faire des travaux sur un navire stationnant en dehors des postes affectés à la construction et à la réparation navale, l'AP et la capitainerie doivent en être informées afin d'en fixer l'heure, les conditions et consignes de sécurité.

Les travaux sont effectués sous la responsabilité de l'armateur ou du propriétaire, ou à défaut de leur représentant, qui se signale comme tel à l'AP.

Tout navire doit être maintenu en bon état d'entretien, de flottabilité et de sécurité. Les propriétaires et armateurs des navires hors d'état de naviguer et risquant de couler ou de causer des dommages aux navires et ouvrages environnants sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement à leur frais.

Les propriétaires et armateurs des navires désarmés ou en attente de réparation doivent être en possession d'un certificat de flottabilité datant de moins d'un an. En cas de renflouement en l'absence du propriétaire, la réquisition des équipements nécessaires, ainsi que toutes opérations s'y rapportant, sont faites à la charge de celui-ci.

ARTICLE 27 : MISE A L'EAU ET MISE AU SEC DES NAVIRES

La mise à l'eau d'un navire, bateau ou engin flottant sur cale doit faire l'objet d'une déclaration au moins vingt-quatre heures à l'avance à la capitainerie et ne peut avoir lieu sans l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Toutefois, la mise à l'eau des engins de sauvetage, lors de la réalisation d'exercices ou de contrôles à la demande de l'autorité maritime, fait seulement l'objet d'une information préalable de la capitainerie par celle-ci.

La mise à l'eau ou la mise au sec doit répondre aux prescriptions spécifiques suivantes : aucune opération ne peut avoir lieu sans que le programme en ait été établi en liaison avec la capitainerie et n'ait reçu son accord. Le chantier naval doit établir une liaison VHF ou téléphonique avec la capitainerie. Cette liaison doit être effective une heure avant l'heure prévue de l'opération. L'autorisation définitive est donnée par la capitainerie à partir de quinze minutes avant l'heure prévue de l'opération.

La mise à l'eau ou la mise à sec ainsi que tout mouvement de navires sur les plans d'eau de l'arrière-port sont interdits durant les manœuvres d'entrée et de sortie des navires de commerce dans les bassins de Paris et du Canada. Une signalisation particulière alerte les usagers du port lorsqu'une manœuvre est en cours.

L'aire de réparation navale n'est pas concernée par cet article et obéissent aux règles du RGEPD.

ARTICLE 28 : PECHE, RAMASSAGE DE VEGETAUX OU D'ANIMAUX MARINS, BAINNADE ET AUTRES ACTIVITES DE LOISIRS

Dans les limites administratives du port, ces activités sont interdites ou réglementées dans les conditions visées par arrêté spécifique et au RGEPD fixant les règles d'usages pour toutes activités de loisirs et manifestations exceptionnelles.

Dans les limites administratives du port il est interdit :

- De ramasser des végétaux, des moules, des coquillages ou des crustacés sur les ouvrages du port ;
- De pêcher dans la partie du port située en amont du pont Colbert (arrière-port, bassin de Paris, bassin du Canada) et dans les bassins Duquesne et Ango ;
- De plonger et/ou de se baigner.

La plongée sous-marine en vue d'entraînement des services de l'Etat spécialisés dans les interventions d'urgence et de sauvetage, ou aux fins d'opérations de travaux subaquatiques est autorisée dans le respect des règles de sécurité édictées par la capitainerie.

La pêche est tolérée aux risques et périls des pêcheurs sur la jetée Ouest lorsque celle-ci est ouverte au public ainsi que dans le chenal entre le quai du Hâble et le quai de la Marne et au pied de la Capitainerie hors pontons, sous réserve du respect des conditions suivantes :

- La pêche ne peut se pratiquer qu'au moyen de lignes tenues à la main et entre le lever et le coucher du soleil ;
- La pêche avec tout autre engin de pêche (balance, casiers...) est interdite dans les limites administratives du port y compris le long du quai de la Marne et de la jetée Ouest ;
- Le matériel de pêche ne peut être installé à demeure ;
- Pendant le passage des navires à proximité des lignes de pêche, tout lancer est interdit ;
- Il est interdit aux pêcheurs de gêner la circulation des navires.

TITRE VI : REGLES D'ACCES DES PERSONNES ET USAGERS SUR LE DOMAINE PORTUAIRE

ARTICLE 29 : CIRCULATION ET STATIONNEMENT

29.1 : VEHICULES

Le code de la route s'applique dans les zones portuaires ouvertes à la circulation publique. En dehors des voies ouvertes à la circulation publique, les règles de signalisation, de priorité et de circulation routière qui s'y appliquent sont celles du code de la route. Sauf disposition contraire, les engins spéciaux qui effectuent des travaux de manutention sont toujours prioritaires.

Les conditions de stationnement et de circulation ainsi que le franchissement des ouvrages mobiles font l'objet d'arrêtés distincts.

Nonobstant les arrêtés municipaux en vigueur, le stationnement des camping-cars n'est autorisé que sur les aires dédiées du quai de la Marne et du front de mer

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

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses sont soumis aux règles applicables pour ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, et en particulier au règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses.

29.2 : PERSONNES

L'accès de toute personne sur le domaine portuaire est subordonné au respect des dispositions édictées en vue de la sécurité et de la bonne exploitation du port. Les titulaires de droit délivrés par l'AP ainsi que, plus généralement, les détenteurs de titres privatifs délivrés par l'AP, se conforment aux prescriptions stipulées aux dites autorisations.

- **Colporteurs et vendeurs**

Sauf autorisation délivrée par l'AP, le colportage, la vente au détail de marchandises ou denrées de toute nature, le stationnement par tous les moyens en vue de ces ventes sont interdits sur le domaine public portuaire.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les artisans pêcheurs qui débarquent leur pêche à Dieppe, nominativement autorisés par l'AP, peuvent détailler et vendre aux particuliers aux emplacements réservés à cet effet (quai Trudaine) les produits provenant directement de leur pêche.

- **Installations portuaires**

Les accès aux installations portuaires, zone non librement accessible ou zones d'accès restreint (ZAR), réglementées en fonction des niveaux de sûreté, sont fixés par les plans de sûreté des installations portuaires et le plan de sûreté portuaire réglementant le contrôle d'accès et la circulation des personnes.

Leurs accès sont réservés aux agents des administrations et services publics dans l'exercice de leurs fonctions et aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation et la sécurité des installations et des navires accostés au droit de ces surfaces. Toute autre demande d'accès doit être soumise aux agents de sûreté des installations portuaires.

Ces dispositions sont soumises pour ce qui concerne les accès réglementés ou restreints au code ISPS. Quiconque fait sortir des installations portuaires des objets ou marchandises doit justifier, à toute réquisition d'un agent chargé de la surveillance, de la provenance des dits objets ou marchandises et du droit qu'ils ont de les enlever, faute de quoi l'agent s'opposera à la sortie après avoir dressé procès-verbal de contravention.

Quiconque transporte, d'un point à un autre, des installations portuaires, des objets ou marchandises quelconques, est tenu de produire les mêmes justifications, s'il en est requis par un agent chargé de la surveillance.

- **Accès aux navires de commerce à quai**

L'accès à bord des navires de commerce de toute personne étrangère à leur équipage et à leurs passagers est soumis à autorisation du commandant du navire. Cet accès au navire devra avoir lieu selon les règles de sûreté mises en place dans l'installation portuaire.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'accomplissement des formalités exigées, le cas échéant, par le service des douanes.

Il est fait obligation aux armateurs et capitaines des navires d'assurer en permanence le contrôle des passerelles ou coupées de manière à interdire l'accès à toute personne qui n'est pas en possession d'un document ou d'une dispense d'autorisation.

- **Accès aux ouvrages de protection**

Les usagers qui accèdent à la jetée Ouest empruntent cet ouvrage à leurs risques et périls. La circulation des cycles ou véhicules de toute nature est interdite hormis les véhicules de service ou de sécurité.

L'accès à la jetée Est n'est pas ouvert au public.

Un accès piétonnier est réservé sur la passerelle Amiral Rolland. Les usagers doivent obligatoirement descendre de leur cycle ou motocycle et franchir l'ouvrage à pied.

ARTICLE 30 : RANGEMENT DES APPAREILS DE MANUTENTION

Les matériels mobiles de manutention sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, terre-pleins et plans d'eau.

En cas d'impossibilité impérative de se conformer aux dispositions du précédent alinéa, notamment pour effectuer des opérations de réparation ou de maintenance, la capitainerie en est informée. Leur positionnement doit alors faire l'objet d'une signalisation appropriée.

ARTICLE 31 : EXECUTION DE TRAVAUX ET D'OUVRAGES

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins est subordonnée à une autorisation de l'AP conformément au RGEPD. La capitainerie en est informée et remet des consignes de sécurité en cas d'emprise des travaux sur les plans d'eau.

La recherche et le relevage d'objets tombés à l'eau doivent faire l'objet, de la part du propriétaire ou de son mandataire, d'une déclaration préalable à la capitainerie mentionnant leur provenance et l'emplacement où les recherches devront être poursuivies, le mode de travail projeté ainsi que le nom de l'entrepreneur ou des personnes chargées de l'exécution du travail et la durée probable de celui-ci.

L'autorisation est accordée, s'il y a lieu, par l'AP qui fixe la date, les heures de travail et la durée des opérations et détermine dans chaque cas les conditions à respecter. Ces indications sont jointes à la réponse de la déclaration citée ci-dessus.

La recherche d'objets tombés à l'eau dans le port par d'autres personnes que les propriétaires ou mandataires est interdite à moins d'une autorisation spéciale.

Lors de travaux tout incident engageant la sécurité ou de la sûreté des personnes, ou risquant d'entraver la libre navigation ou d'endommager un navire, est signalé sans délai à la capitainerie qui prescrit les mesures adaptées.

ARTICLE 32 : CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC

Conformément aux dispositions de l'article L. 5337-1 du code des transports, il est notamment défendu :

1. De porter atteinte au plan d'eau et à la conservation de ses profondeurs :
 - a) En rejetant des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, sédiments, ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement ;
 - b) En jetant ou en laissant tomber des terres, des décombres, des déchets ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances ;
 - c) En chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bateau et le quai ou, en cas de transbordement, entre deux navires, bateaux ou engins flottants, un réceptacle bien conditionné et solidement amarré ou fixé, sauf dispense accordée par l'AP.

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doit être immédiatement déclaré à la capitainerie.

Le responsable des rejets ou déversements, et notamment le capitaine ou le patron du navire, bateau ou engin flottant ou le manutentionnaire, est tenu à la remise en état du domaine public, notamment par le nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces déversements et, le cas échéant, le rétablissement de la profondeur des bassins.

2. De porter atteinte au bon état des quais :
 - a) En faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage ;
 - b) En lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un navire ;
 - c) En embarquant ou débarquant des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires, en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les rails, les ouvrages souterrains, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages.

ARTICLE 33 : REPRESSION DES ATTEINTES AU DOMAINE PUBLIC DES PORTS

Conformément à l'article L. 5337-1 du code des transports, toute atteinte à la conservation du domaine public des ports maritimes constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions réglementaires.

Il est rappelé que, dans tous les cas où les dispositions législatives et réglementaires du code des transports et du code des ports maritimes ne fixent pas la sanction, la méconnaissance des dispositions du général de police et de celles du présent règlement ainsi que du RGEPD le complétant constitue une contravention de grande voirie punie d'un montant au plus égal à celui prévu pour les contraventions de 5^{ème} classe. Les contrevenants aux dispositions du présent règlement seront déférés aux tribunaux et poursuivis conformément aux lois en vigueur.

Conformément à l'article L. 5337-2 du code des transports, ont compétence pour constater les contraventions en matière de grande voirie :

- Les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- les auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article L. 5331-14 du code des transports pour ce qui concerne la police de l'exploitation et de la conservation ;
- les agents du ministère chargé des ports maritimes assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- les agents des collectivités territoriales et de leurs groupements assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- Les officiers et agents de police judiciaire.

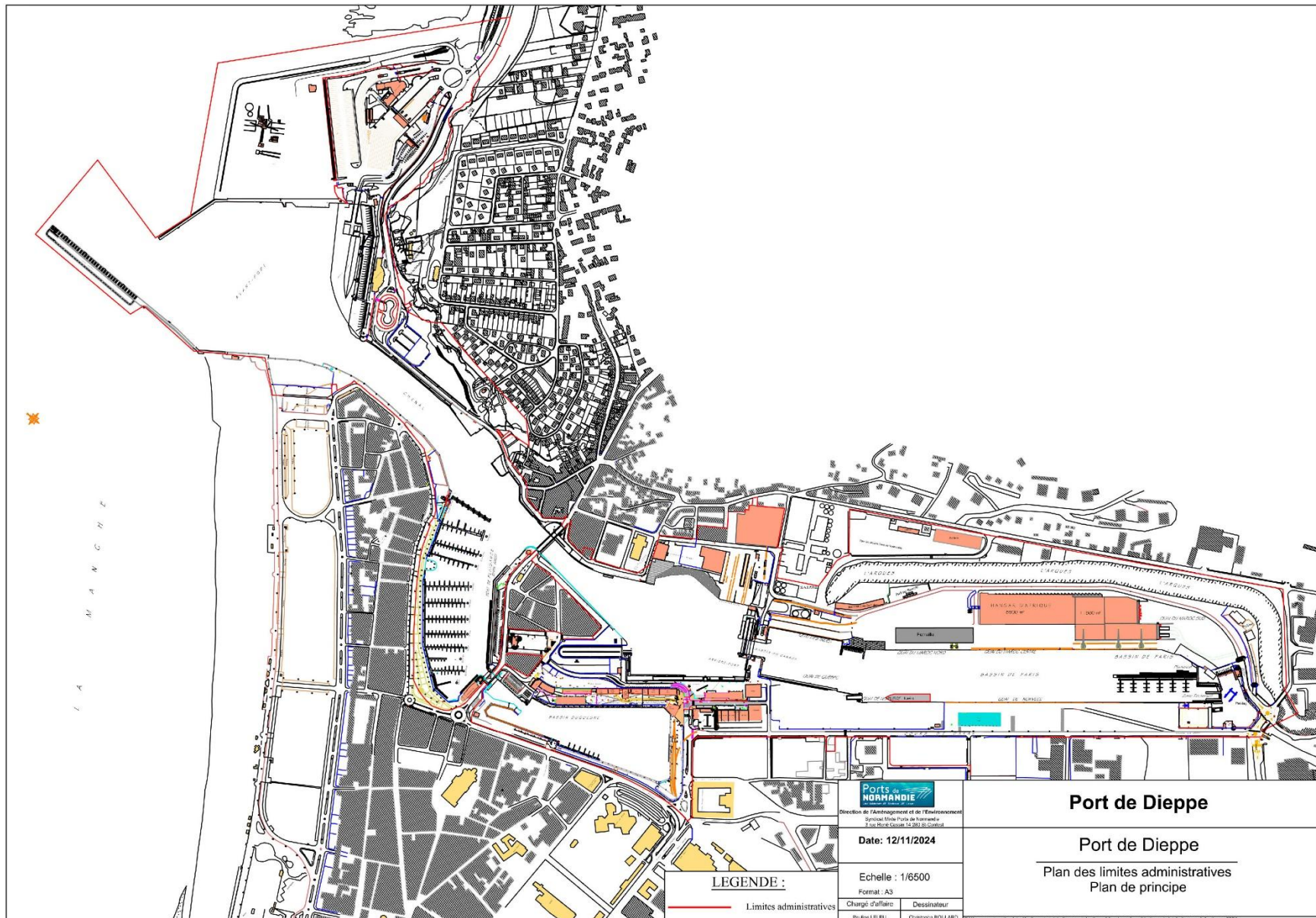
ARTICLE 34 : MESURES D'ABROGATION ET D'EXECUTION

Le présent règlement annule et remplace celui en vigueur du fait de l'arrêté préfectoral 27 mars 2018 portant règlement particulier de police du port maritime de commerce et de pêche de Dieppe.

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine-Maritime, le sous-préfet de Dieppe, le Président du Syndicat Mixte des Ports de Normandie, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, la compagnie de Gendarmerie Départementale et le Commandant du Port de Dieppe et les agents placés sous leurs ordres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine-Maritime.

ANNEXE 1 :
PLAN DES LIMITES ADMINISTRATIVES DU
PORT MARITIME DE DIEPPE

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20250520-25-8636-AR
Date de télétransmission : 20/05/2025
Date de réception préfecture : 20/05/2025



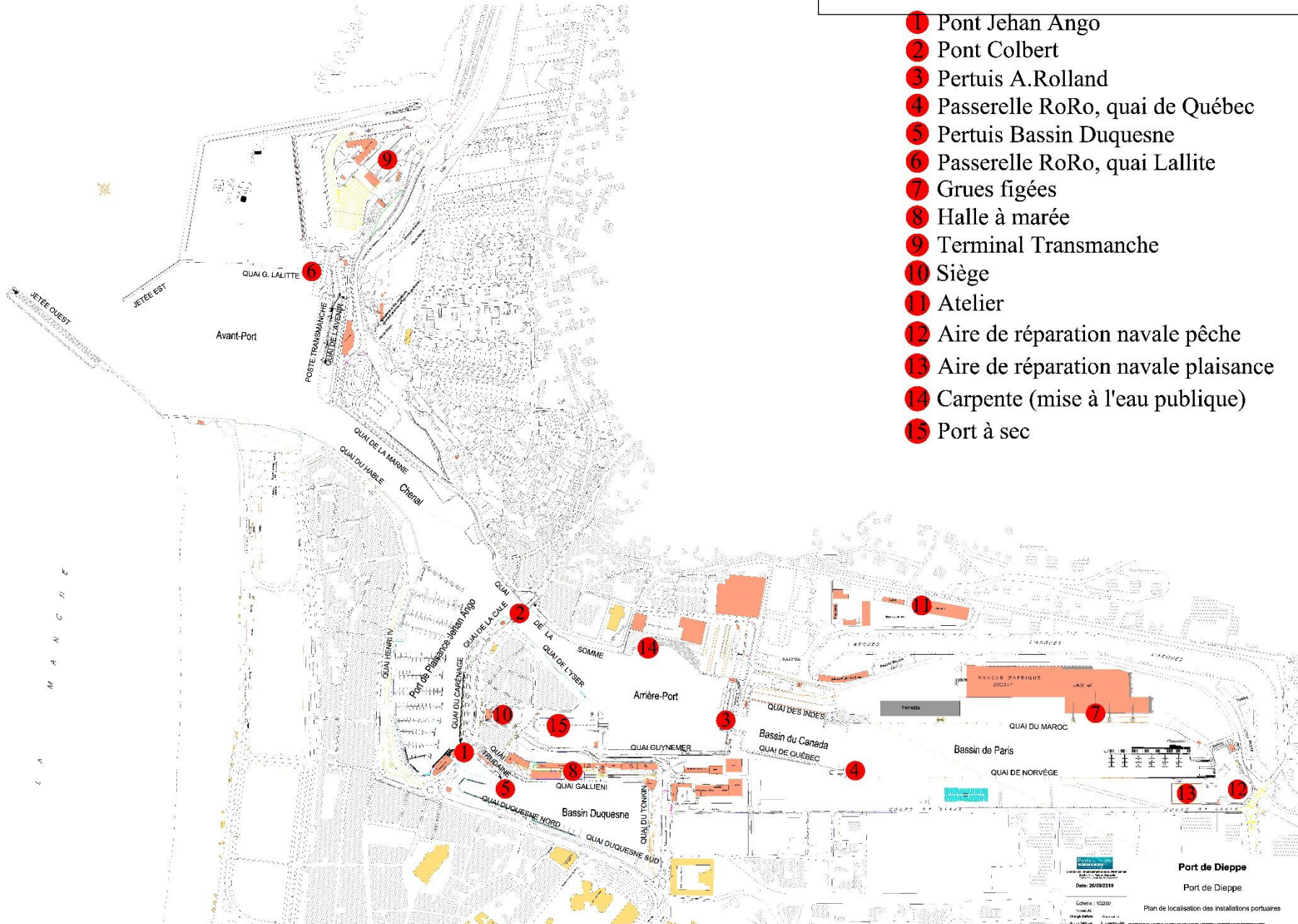
ANNEXE 2 : PLAN DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES ET DESCRIPTION DES ZONES D'APPLICATION

Description des zones d'application du RPP :

- Le Port Extérieur, à l'intérieur des jetées, abritant le quai Lalitte et le terminal Transmanche.
- Le chenal d'entrée du port entre les quais du Hâble et de la Marne, que l'on appelle « le petit chenal ».
- Le bassin Ango / Avant-Port constitué des pontons de la plaisance abrités par le brise-houle, du chenal donnant accès au bassin Duquesne, du pont levant Jehan Ango et des portes du bassin, du quai Trudaine, du quai de la Cale, du quai du Carénage comprenant un ponton pour l'accueil de navires de pêche.
- Le bassin Duquesne ou bassin de la pêche, au passage du pont levant Jehan Ango et des portes du bassin, comprenant les infrastructures d'accueil et de service aux navires de pêche, ainsi que la halle à marée. Ce bassin comprend des pontons pour la plaisance.
- La passe du pont Colbert, entre les quais de l'Yser et de la Somme, débouché dans l'arrière-port du chenal d'entrée après le pont tournant.
- L'arrière-port, constitué principalement du cercle d'évitage des navires de commerce, et comprenant une cale publique de mise à l'eau, les cales des chantiers navals, deux ascenseurs à bateaux et une rampe de mise à l'eau du port de plaisance à sec.
- Le pertuis Amiral Rolland, qui est muni de deux portes et d'une passerelle pour piétons desservant le bassin de commerce. Ce bassin à flot est composé du bassin du Canada et du bassin de Paris.
- Le bassin du Canada comprend le quai des Indes et le quai de Québec.
- Le bassin de Paris comprend les quais du Maroc et de Norvège. Dans la partie Sud du bassin l'estacade abrite des pontons de la plaisance dans sa partie Sud-ouest et des pontons pour les activités nautiques de loisirs dans sa partie Sud-est.
- L'aire de réparation navale est située à l'extrémité Ouest du bassin de Paris.

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20250520-25-8636-AR
Date de télétransmission : 20/05/2025
Date de réception préfecture : 20/05/2025

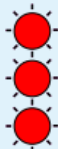
- ① Pont Jehan Ango
- ② Pont Colbert
- ③ Pertuis A.Rolland
- ④ Passerelle RoRo, quai de Québec
- ⑤ Pertuis Bassin Duquesne
- ⑥ Passerelle RoRo, quai Lallite
- ⑦ Grues figées
- ⑧ Halle à marée
- ⑨ Terminal Transmanche
- ⑩ Siège
- ⑪ Atelier
- ⑫ Aire de réparation navale pêche
- ⑬ Aire de réparation navale plaisance
- ⑭ Carpente (mise à l'eau publique)
- ⑮ Port à sec



Port de Dieppe
Port de Dieppe

Port de Dieppe
Plan de localisation des installations portuaires
Echelle : 1:5000
Date : 20/05/2025
Groupe : Dieppe
Date : 20/05/2025

ANNEXE 3 : SIGNAUX DE TRAFIC PORTUAIRE

SIGNAUX DE TRAFIC PORTUAIRE		
MESSAGE PRINCIPAL		
1 Danger grave - tous les navires doivent s'arrêter ou se dérouter en fonction des instructions reçues.	À éclats	
2 Les navires ne doivent pas passer.	Fixe ou à occultations lentes	
3 Les navires peuvent passer Trafic à sens unique.		
4 Les navires peuvent passer Trafic à double sens.		
5 Un navire ne peut passer que s'il a reçu les instructions spéciales l'y autorisant.		
SIGNAUX ET MESSAGES D'EXEMPTION		
Les navires ne doivent pas passer. Toutefois les navires qui naviguent hors du chenal principal n'ont pas à respecter le message principal.	Fixe ou à occultations	
Un navire ne peut passer que s'il a reçu les instructions spéciales l'y autorisant. Toutefois les navires qui naviguent hors du chenal principal n'ont pas à respecter le message principal.		
SIGNAUX AUXILIAIRES		
Des signaux auxiliaires peuvent être ajoutés en cas de besoin : ils sont normalement placés à droite de la colonne portant le message principal et n'utilisent normalement que des feux blancs ou jaunes dont la configuration est fixée par l'autorité portuaire locale. De tels signaux auxiliaires peuvent, par exemple, être ajoutés au message n° 5 pour donner des informations sur la situation du trafic en direction opposée ou être utilisés pour indiquer qu'une drague travaille dans le chenal.		

Source : SHOM, Ouvrages généraux, signalisation marine, 2016