

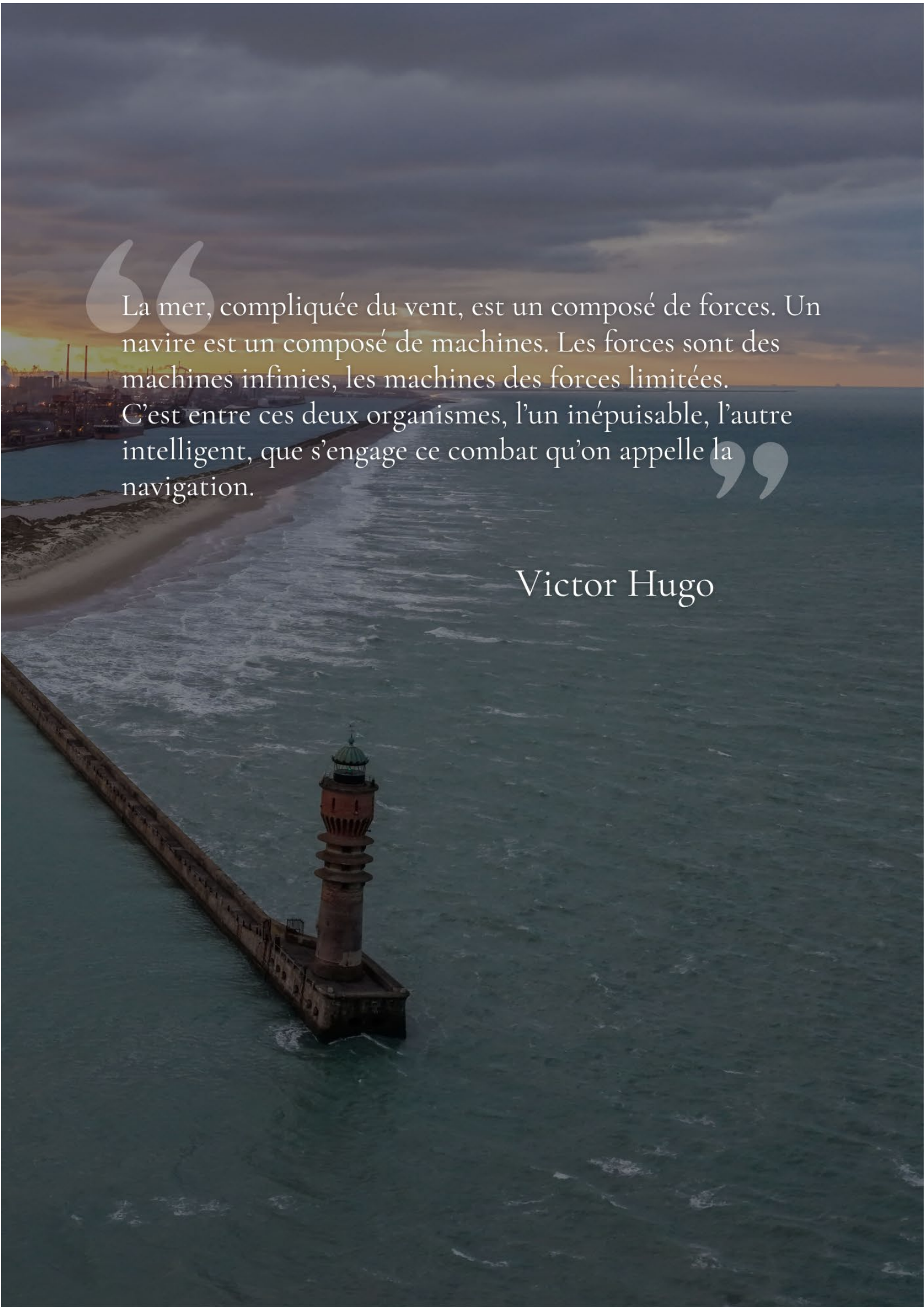


SEPTEMBRE 2025

GUIDE D'INFORMATION PORTUAIRE

—

DUNKERQUE
PORT

An aerial photograph of a lighthouse situated on a long pier extending into the ocean. The lighthouse is a tall, cylindrical structure with a dark, domed top. The pier is a long, narrow concrete structure. The ocean is a deep blue-green color with white-capped waves breaking against the pier. In the background, a coastline is visible with some industrial buildings and a sunset sky with soft orange and yellow light. The overall mood is serene and contemplative.

“ La mer, compliquée du vent, est un composé de forces. Un navire est un composé de machines. Les forces sont des machines infinies, les machines des forces limitées. C’est entre ces deux organismes, l’un inépuisable, l’autre intelligent, que s’engage ce combat qu’on appelle la navigation. ”

Victor Hugo

Introduction générale

Ce guide a pour but d'aider les capitaines de navires, les opérateurs, les agents, éditeurs ou tout autre personne intéressée par l'information nautique.

Certaines règles sont applicables pour l'escale d'un navire concernant la sécurité maritime et les opérations commerciales.

Ces règles sont détaillées dans ce document, elles établissent les mesures de sécurité à respecter durant les manœuvres, et pendant votre escale dans le port. Vous y trouverez également les consignes de sécurité en cas de sinistre portuaire comme les incendies, la pollution, les voies d'eau ou l'assistance des personnes en danger.

Vous y trouverez également des renseignements pratiques et des informations qui pourraient vous servir lors de votre escale afin qu'elle soit la plus agréable possible.

Dans un souci d'amélioration, ce guide est également un élément de dialogue afin de recueillir vos commentaires, problèmes rencontrés, suggestions et souhaits.

Un port à votre écoute

Malgré les efforts de Dunkerque Port pour établir et maintenir ce document à jour, accessible, sans erreurs et aussi complet que possible, l'exhaustivité des informations ne peut être garantie. Dunkerque Port décline toute responsabilité pour tout accident et/ou conséquence des erreurs, des fautes ou données incomplètes ou de tout autre omission, en relation avec les informations fournies dans ce document. En cas de divergences ou d'incohérences entre ce document et la législation applicable, y compris les consignes portuaires, cette dernière prévaudra.

Contact

EN CHARGE DE L'INFORMATION PORTUAIRE DE CE GUIDE :

Eric Leprêtre : elepretre@portdedunkerque.fr

SITE INTERNET DU PORT :

<http://dunkerque-port.fr>

ADRESSE INTERNET DU DOCUMENT :

<http://dunkerque-port.fr>

Table des matières

1. INTRODUCTION	7
1.1. Généralités.....	7
1.2. Description du GPMD	7
1.3. La Capitainerie	9
1.3.1. Contacts, information.....	10
1.3.2. Logiciels d'exploitation	11
1.3.3. Règles et réglementation	12
1.3.4. Organigramme.....	12
1.3.5. Performance portuaire.....	13
1.4. Chenal d'accès	14
1.5. Port Ouest de Dunkerque	15
1.6. Port Est de Dunkerque.....	18
1.6.1. Les écluses	20
1.6.2. La réparation navale.....	22
1.6.3. Les quais et terminaux	23
2. PROCÉDURES DÉCLARATIVES ARRIVÉE ET DÉPART.....	34
2.1. Généralités.....	34
2.1.1. Procédures déclaratives pour l'arrivée.....	34
2.1.2. Procédure déclaratives pour le départ.....	34
2.2. Marchandises dangereuses	34
2.3. Déchets	35
3. DÉCLARATION.....	36
3.1. Généralités.....	36
3.2. Déclaration de santé.....	36
3.3. Immigration	36
3.4. Gendarmerie maritime	38
3.5. Brigade nautique.....	38
3.6. Douanes	39
3.7. SIVEP	39
4. ORGANISATION DES MOUVEMENTS	41
4.1. Généralités.....	41
4.2. Mouvements d'entrée	41
4.3. Mouvements de sortie.....	42
4.4. Déhalage	42
5. SERVICES MARITIMES	43
5.1. Généralités.....	43

5.2	Service du trafic maritime portuaire.....	43
5.3	Pilotage	43
5.3.1	Exemption de l'obligation de pilotage des dragues	45
5.3.2	Zones d'embarquement des pilotes.....	45
5.3.3	Commandes et annulations de pilote	46
5.3.4	Licences de capitaine-pilote	46
5.4	Remorquage	46
5.5	Lamanage.....	49
6.	COMMUNICATIONS	53
6.1	Généralités.....	53
6.2	Fréquences utilisées	53
7.	NAVIGATION PORTUAIRE.....	54
7.1	Généralités.....	54
7.2	Vitesse maximale autorisée	54
7.3	Bathymétrie	54
7.4	Priorité navigation	54
7.5	Assistance obligatoire par remorqueur	55
7.6	Limites météorologiques	56
7.7	Déhalage	56
7.8	Entrée en cale sèche et sur le dock.....	56
7.9	Signaux et feux spécifiques.....	57
7.10	Clair sous quille.....	57
8.	SÉCURITÉ.....	58
8.1.	Généralités.....	58
8.2.	Relais d'alerte	58
8.3	Situation d'urgence.....	58
8.4	Coordination des moyens de secours.....	58
8.5	Pollution.....	59
9.	SURÉTÉ PORTUAIRE	60
9.1	Généralités.....	60
9.2	Niveau ISPS de l'installation portuaire.....	60
9.3	Déclaration de sûreté	60
9.4	Changement d'équipage.....	60
10.	PROCÉDURES POUR LES OPÉRATIONS COMMERCIALES.....	61
10.1	Généralités.....	61
10.2	Manutention navires vraciers	61
10.3	Manutention des navires transportant des produits inflammables en vrac	61
10.4	Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars	61

10.5	Dépôts à terre	62
10.5.1	Dépôts de marchandises diverses	62
10.5.2	Dépôts de marchandises dangereuses	62
10.6	Nettoyage des quais et terre-pleins	62
10.7	Manutention de colis lourds	62
11.	OPÉRATIONS CONCERNANT LES NAVIRES	64
11.1	Avitaillements	64
11.2	Mise à l'eau des embarcations	64
11.3	Maintenance et réparations	65
11.4	Inspections et travaux sous-marins	65
11.5	Brossage de coque	65
11.6	Immobilisation machine	65
11.7	Essais de l'appareil propulsif	65
11.8	Compensation de compas	65
12.	INSPECTIONS	66
12.1	Généralités	66
12.2	Inspections du port par l'État	66
12.3	Autres inspections	66
12.4	Teneur en soufre des combustibles	66
12.5	Laveurs de fumée (scrubber)	66
12.6	Gestion des eaux de ballast	67
13.	SERVICES AUX NAVIRES	68
13.1	Généralités	68
13.2	Déchets	68
13.3	Avitaillements	69
14.	LES ACTEURS PORTUAIRES	71
14.1	Exploitants terminaux sur le GPMD	71
14.2	Agents maritimes	73
14.3	Experts maritimes	74
14.4	Laboratoire d'analyses	74
14.5	Sociétés de collecte des déchets	74
14.6	Seamen's Club	74

1. INTRODUCTION

1.1. Généralités

Bienvenue au Grand Port Maritime de Dunkerque, troisième port de France



L'autorité Portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sont regroupées sous l'autorité du directeur du port, qui en confie l'exploitation opérationnelle au commandant de port et à son équipe d'une trentaine d'officiers de port au service de l'accueil du navire, pour une escale performante et sûre.

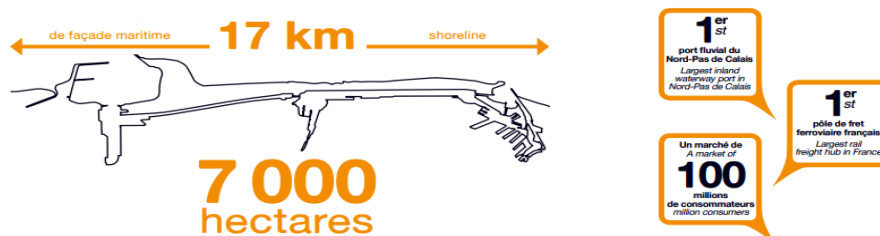
1.2. Description du GPMD

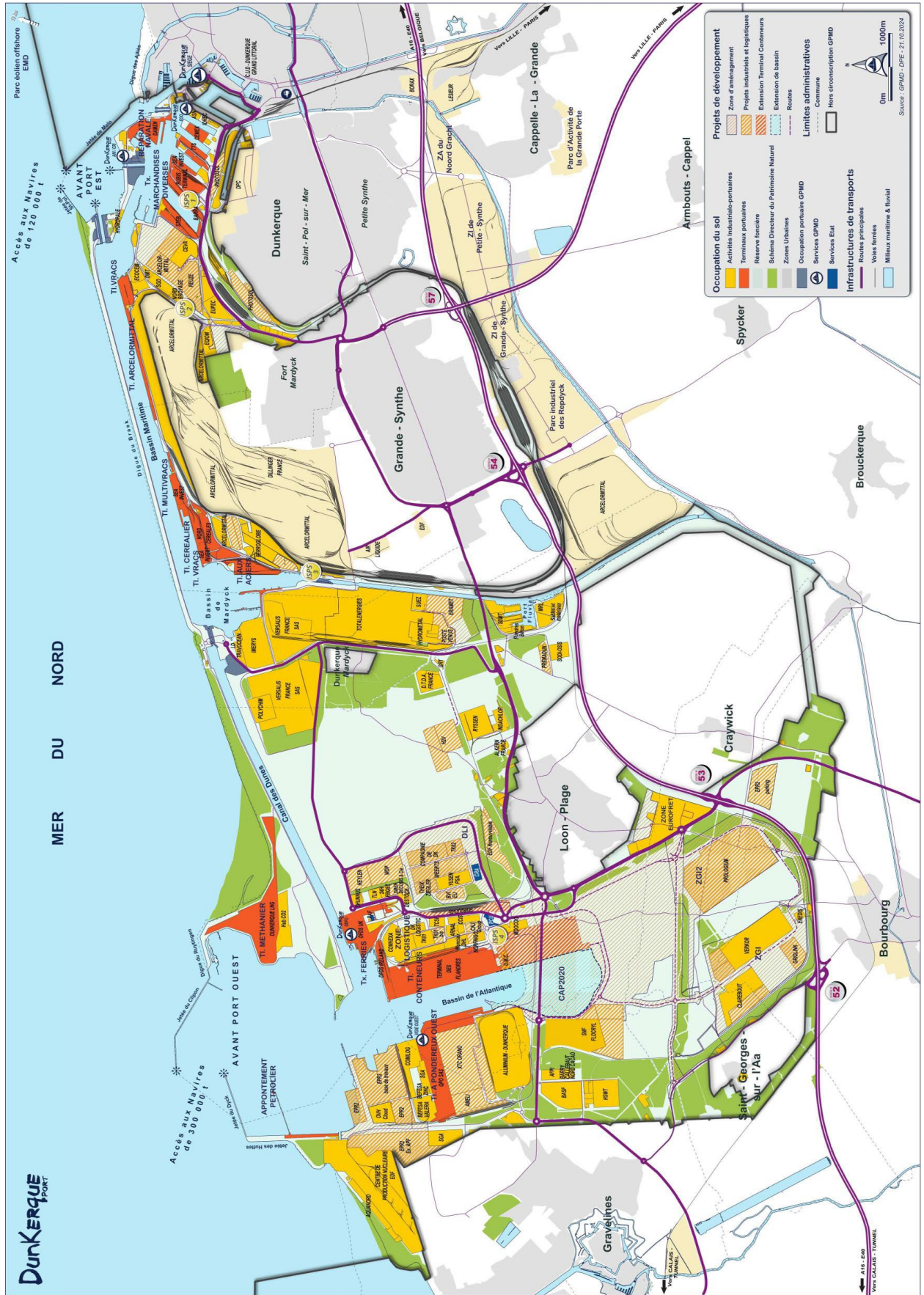
La circonscription du Grand Port Maritime de Dunkerque s'étend sur 17 km de façade maritime et couvre une surface de 7 000 hectares. Le port se compose de deux grands sites :

- le port Est (port historique de Dunkerque),
- le port Ouest.

Le canal des Dunes permet une liaison fluviale entre les deux ports.

Le port Est est relié au canal de Bourbourg via une dérivation de 11 km permettant une connexion au gabarit européen avec l'axe Dunkerque – Escaut.





1.3. La Capitainerie

Jean-Jacques FOURNIER

Commandant du port de Dunkerque

☎ +33 (0) 3 28 28 75 91 - ✉ jjfournier@portdedunkerque.fr

Eric LEPRETRE

Commandant en second

☎ +33(0) 3 28 28 75 83 - ✉ elepretre@portdedunkerque.fr

Cédric DEEDENE

Commandant adjoint Sécurité/Matières dangereuses

☎ +33(0) 3 28 28 75 79 - ✉ jjfournier@portdedunkerque.fr

Johan WALLYN

Commandant Adjoint Sûreté/Défense

☎ +33(0) 3 28 28 73 44 - ✉ jwallyn@portdedunkerque.fr

Noureddine DRIDECHÉ

Commandant Adjoint Responsable Vigies Darses

☎ +33(0) 3 28 28 75 88 - ✉ ndrideche@portdedunkerque.fr

La Capitainerie du port se situe au rez-de-chaussée et au 1^{er} étage du bâtiment principal du GPMD, situé 2505 route de l'écluse Trystram. La gestion du trafic du port est assurée par les officiers de port de la vigie Est (Dunkerque VTS). Les officiers de port de la vigie Ouest sont en charge du trafic du port Ouest. Les officiers de secteur se trouvent dans un bâtiment au niveau de l'écluse des Dunes.

Adresse du GPMD 2505 route de l'écluse Trystram
(Siège et courrier) 59140 DUNKERQUE

Numéro de port Siège 2505
 Vigie Est 2692
 Vigie Ouest 6050
 Ecluse des Dunes 5049



1.3.1.Contacts, information



Les différents services opérationnels de la Capitainerie sont :

LE BUREAU « PLACEMENT & COORDINATION »

Ce service en charge de la programmation et de la planification des escales, effectue un contrôle documentaire, traite les demandes spécifiques et répond aux diverses questions concernant l'exploitation. Il est ouvert du lundi au vendredi de 07h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00, et le samedi de 07h00 à 12h00. En dehors de ces horaires, le personnel en vigie Est assure la continuité de service.

Pour toute question nautique ou d'ordre opérationnel, contacter le **bureau placement & coordination** :

☎ 03 28 28 75 96 - ✉ HarbourMaster@portdedunkerque.fr

LE BUREAU SURETE

L'aire géographique prise en compte dans l'ESP (évaluation de sûreté portuaire) comprend la zone portuaire de sûreté (ZPS), définie par l'arrêté préfectoral du 17 janvier 2024, qui intègre les limites administratives, la zone de régulation fluviale, les zones terrestres et structures adjacentes contiguës intéressant la sûreté portuaire, la zone d'attente et de mouillage du Dyck, les chenaux Ouest, intermédiaires et Est faisant partie de la zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR), fixée par arrêté conjoint du préfet maritime et du préfet de région N°45/2014.

LA VIGIE EST

« Dunkerque VTS » assure le service de trafic maritime 24h/24 se charge de la sécurité de la navigation dans la ZMFR (zone maritime et fluviale de régulation). Il coordonne les mouvements de navires ainsi que l'organisation des mouvements d'écluses.

«DUNKERQUE VTS» - VHF 73

☎ 03 28 28 75 96 - ✉ HarbourMaster@portdedunkerque.fr

LA VIGIE OUEST

« Dunkerque Ouest » assure la régulation des mouvements de ferrys et du trafic commercial du port ouest 24h/24.

«DUNKERQUE OUEST»

☎ 03 28 28 75 96 - ✉ HarbourMaster@portdedunkerque.fr

LE BUREAU SECURITE - MATIERES DANGEREUSES

Le bureau sécurité matières dangereuses est en charge du contrôle documentaire pour les marchandises dangereuses à l'import, à l'export et en transit. Il s'occupe également des demandes d'avitaillement, de travaux à chaud ou demandes particulières, en particulier pour la réparation navale. Le contrôle des déchets fait également parti des attributions du bureau MD.

Le bureau est ouvert aux heures administratives, avec un service d'astreinte pour la veille sécurité assurée en dehors des heures ouvrables et le week-end.

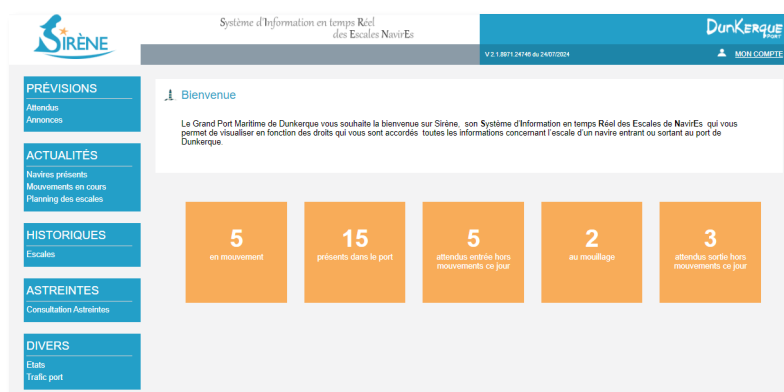
Bureau sécurité matières dangereuses

☎ 03 28 28 75 95 - ✉ MatDanger@portdedunkerque.fr

LE SERVICE DARSEES

Le service darses est assuré par des officiers de port et des auxiliaires de surveillance. Ils s'assurent de la disponibilité du poste à quai avant l'accostage, assistent les pilotes dans la manœuvre d'approche finale afin de placer le navire dans les points voulus. Ils effectuent également des rondes de surveillance du domaine portuaire et signalent les anomalies pouvant être constatées. Ils orientent et renseignent les services de secours en cas d'intervention.

1.3.2. Logiciels d'exploitation



Pour la gestion des escales et l'organisation de l'exploitation, le port a développé un logiciel d'escale nommé Sirène.

<https://sirene.dunkerque-port.fr/>

Celui-ci permet à tous les acteurs de la place portuaire d'alimenter les demandes et besoins spécifiques pour les escales de navires. Ce système transmet les informations à la base de données de Trafic 2000.

En complément de Sirène, le port de Dunkerque a également développé pour la gestion des marchandises dangereuses, le logiciel MDK <https://mdk.dunkerque-port.fr/>

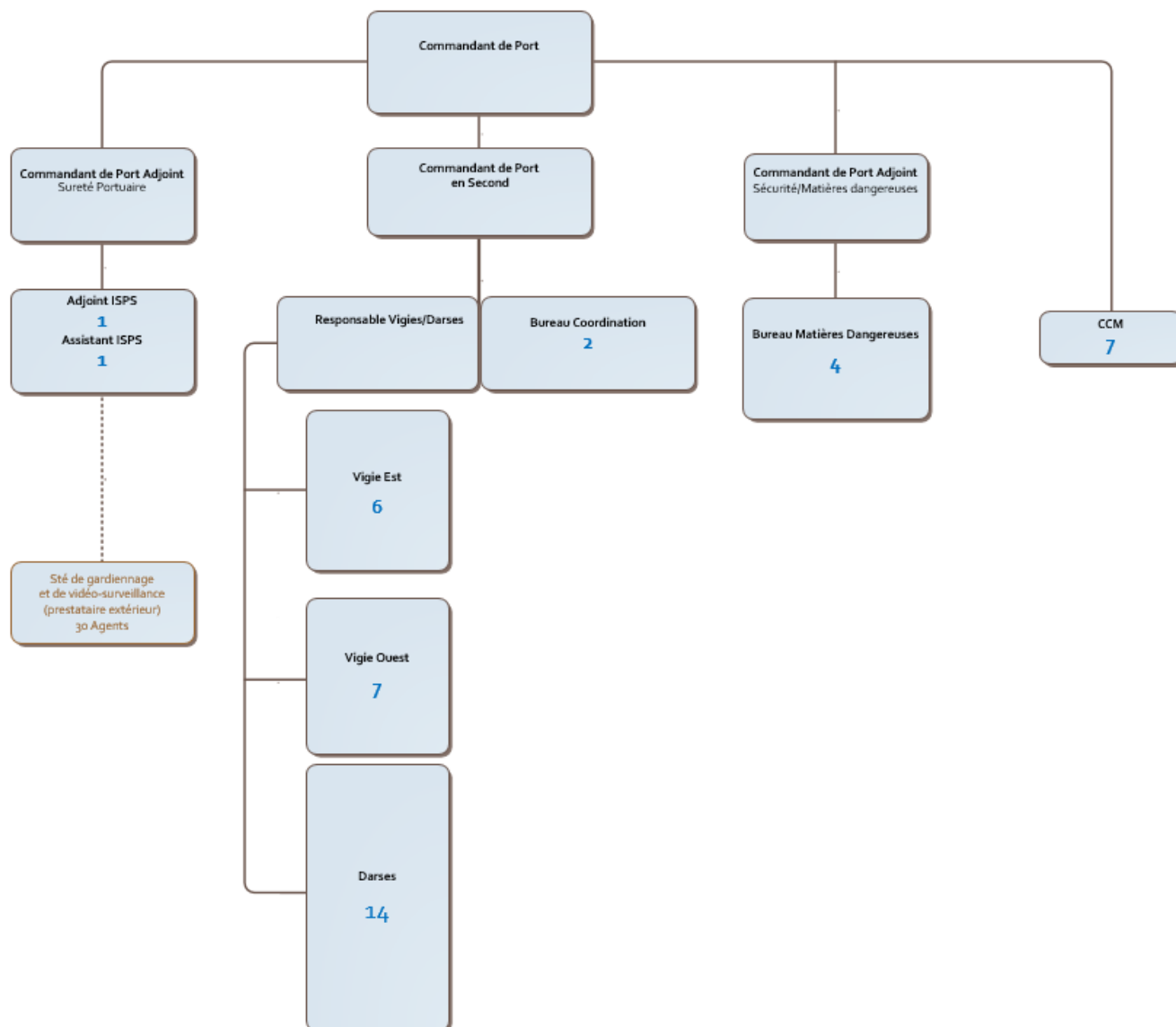
1.3.3. Règles et réglementation

La gestion du trafic maritime passe par une réglementation sûre et efficace. Le port de Dunkerque s'appuie pour cela sur la réglementation internationale, nationale et locale.

Les règles internationales COLREG, SOLAS et ses amendements sont appliquées dans le port, de même que les codes IMDG, IBC, IMSBC, IGC et ISGOTT pour la manutention des matières dangereuses, appuyés par le RPM et le RPM local.

Les différents services de la Capitainerie sont à disposition pour toute demande de précision.

1.3.4. Organigramme



1.3.5. Performance portuaire

Dans un souci de qualité, le port de Dunkerque accorde une importance à la performance des services, par la mise en place d'indicateurs spécifiques et la tenue de statistiques précises. Chaque incident/accident fait l'objet de fiches correctives détaillées dans le but de prendre des mesures d'amélioration ou de modification des procédures. Plusieurs départements au sein du GPMD s'assurent de la bonne adéquation des procédures via l'écoute des attentes des usagers du port, l'analyse des demandes en vue d'y répondre, par des solutions d'amélioration et de développement de projets.

Dunkerque Port est certifié selon le référentiel « **ISO 9001 : 2015** » sur le périmètre « **assurer l'accueil du trafic maritime et fluvial** ». L'intégration d'un système de management au sein de nos organisations, permet d'optimiser, en permanence, nos procédures. Cette certification est gage de performance pour nos clients et de réussite pour nos collaborateurs avec, à l'appui, rigueur et organisation.

100 % de clients satisfaits, tel est l'objectif fixé par Dunkerque Port



Dunkerque Port a obtenu la **certification PERS** (Port Environmental Review System) du réseau EcoPorts par l'ESPO (European Sea Ports Organisation).

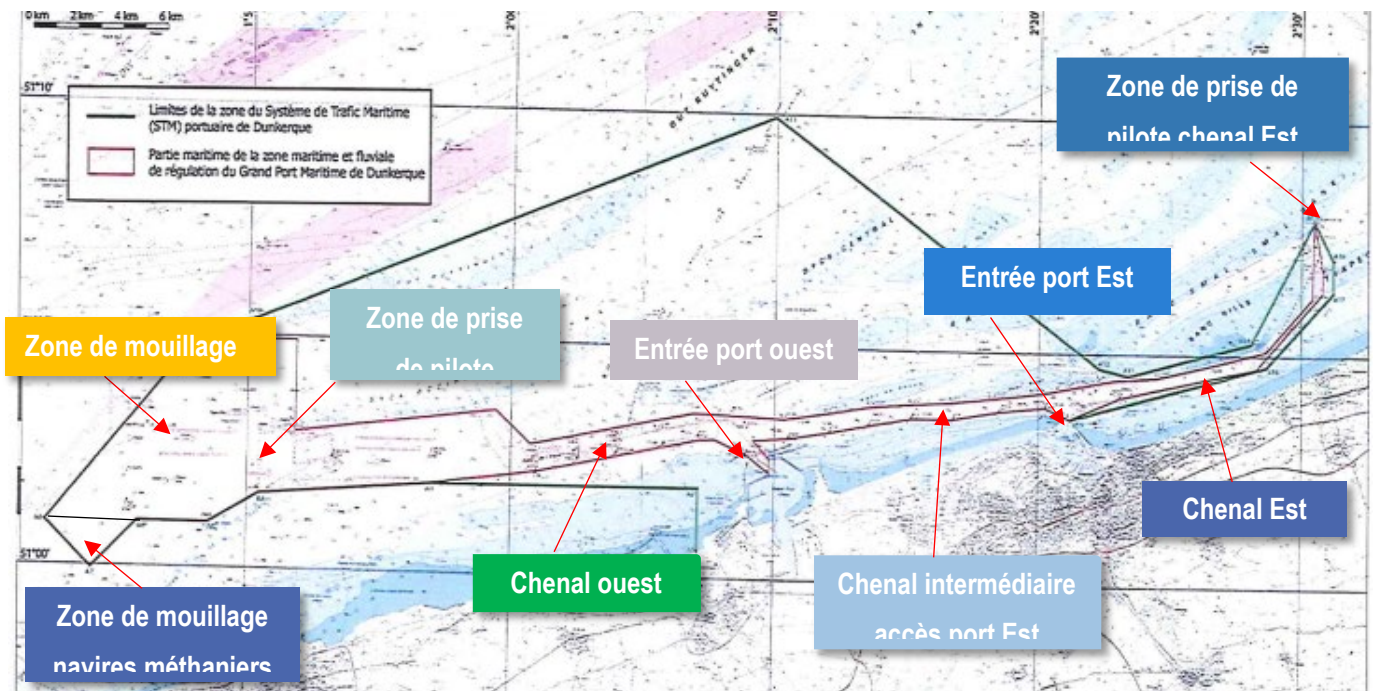
Spécifique au domaine portuaire, cette **certification de management environ-nemental** reconnaît le bon suivi des règles et normes en vigueur. Elle récompense également les initiatives pour une meilleure performance environnementale portuaire.

1.4. Chenal d'accès

Le chenal d'accès comprend :

- le chenal Ouest dragué à 20 mètres,
- le chenal intermédiaire, dragué pour permettre l'entrée au port Est de navire avec un tirant d'eau de 14.2 mètres,
- et le chenal Est, utilisé par des navires de plus petite taille, avec une côte à 3.5 mètres.

La zone de mouillage d'attente se trouve dans la partie Ouest, avec une partie réservée aux navires méthaniers. La prise de pilote s'effectue à proximité de la bouée Dyck, ou à proximité de la bouée E12 pour le chenal Est. Les navires devant passer par le chenal Est, sont autorisés à mouiller à proximité de la bouée E 12.



Zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR)

La ZMFR comprend la zone de mouillage, le chenal principal d'accès aux ports Ouest et Est, ainsi que le chenal Est. Les délimitations de cette zone sont reprises dans l'arrêté suivant :

[Arrêté préfectoral portant modification de l'arrêté N° 45/2014 fixant les limites de la zone maritime et fluviale de régulation du grand port maritime de Dunkerque](#)

La zone de mouillage du Dyck est gérée par le pilotage de Dunkerque. **Dunkerque Pilotage VHF 72** qui opère depuis la vigie pilotage basée à Mark.

1.5. Port Ouest de Dunkerque

Achévé en 1975, le port Ouest est un port en pleine eau, avec la capacité d'accueillir sur certains postes, des navires avec un tirant d'eau de 18,5 mètres sans contrainte d'écluses. L'entrée du port se trouve à seulement 15 milles nautiques des voies de navigation du détroit du Pas-de-Calais.

Le port Ouest accueille différents trafics comme la ligne de ferries transmanche ainsi qu'une ligne France/Irlande, un trafic de GNL avec le terminal méthanier mais également un trafic de vracs solides et d'aluminium au poste QPO, un terminal conteneurs au quai de Flandre disposant de 1 700 mètres de linéaire de quai.

En 2019, des travaux d'extension de 500 m du quai de Flandre permettant la mise à quai de deux méga porte-conteneurs simultanément et d'agrandissement du cercle d'évitage à 650 mètres ont été réalisés.



Caractéristiques des quais du port ouest

Poste Quai pondéreux ouest

Ce poste à quai spécialisé dans les vracs solides dispose de terre-pleins avec une capacité de stockage de 2 millions de tonnes. La manutention est assurée par un portique d'une cadence de 650t/h.

QUAI PONDEREUX OUEST (QPO)							
LONGUEUR DU QUAÏ	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAÏ	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE AUTORISEE	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
340 m 310 m	1 à 13 13 à 28	28 m	8,5 m au zéro des cartes	Pneus	292 m	Pas de limitation	18,5 m* 18.4 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

Quai aluminium

Ce poste comporte deux linéaires de quai. Le premier dispose de 200 mètres de front d'accostage, avec un tirant d'eau admissible de 11.8 mètres et le deuxième, de 150 mètres de linéaire, avec un tirant d'eau admissible de 4.2 mètres.

QUAI ALUMINIUM							
LONGUEUR DU QUAÏ	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAÏ	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR DE NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR DE NAVIRE AUTORISEE	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
215 m	28 à 41	17 m	8,5 m au zéro des cartes	Pneus	200 m	Pas de limitation	11,8 m*

QUAI ALUMINIUM DARSE							
LONGUEUR DU QUAÏ	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAÏ	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR DE NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR DE NAVIRE AUTORISEE	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
160 m	45 à 52	22 m	8,5 m au zéro des cartes	Pneus	90 m	15	4,2 m*

Terminal méthanier

Mis en service en 2017, il possède trois réservoirs d'un volume de 200 000 m³ chacun, soit une capacité totale de stockage de 600 000 m³ de GNL. Le terminal est équipé d'un appontement capable de recevoir des navires méthaniers d'une capacité comprise entre 5 000 m³ et 267 000 m³ et de longueur maximum de 345 m.

APPONTEMENT METHANIER					
DIAMETRE DE CONNEXION DECHARGEMENT	DIAMETRE DE CONNEXION CHARGEMENT	CROC A LARGAGE AUTOMATIQUE	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE AUTORISEE	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
4 x 20"	2 x 20"	oui	345 m	54 m	14,2 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

Terminal ferry UK

Ce terminal dédié aux liaisons transmanche Dunkerque / Douvres, possède deux postes à quai équipés de double rampes. Il est exploité par la compagnie DFDS qui assure la rotation de trois ferrys tout au long de l'année.



Terminal ferry Irlande

Ce terminal exploité par la compagnie DFDS possède un seul front d'accostage avec une rampe simple. Une moyenne de 5 rotations par semaine est assurée par deux ferrys sur la ligne Dunkerque/Rosslare.



Terminal conteneurs des Flandres

Ce terminal d'une surface de 70 hectares dispose d'un linéaire de quai de 1 740 mètres avec deux postes à quai, dragué à -17.5, permettant l'escale simultanée de deux méga porte-conteneurs. Les autres parties du quai ont un tirant d'eau admissible de 12 mètres. La manutention est assurée par 8 portiques dont 6 pour navires > 20 000 EVP.



QUAI DE FLANDRE							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE AUTORISEE	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
1 740 m	6 à 88	20 m	8,5 m au zéro des cartes	Butoirs de quai	400 m	Pas de limitation	2 à 14 : 11.9 m* 14 à 28 : 12.4 m* 28 à 42 : 12.1 m* 42 à 92 : 16 m*

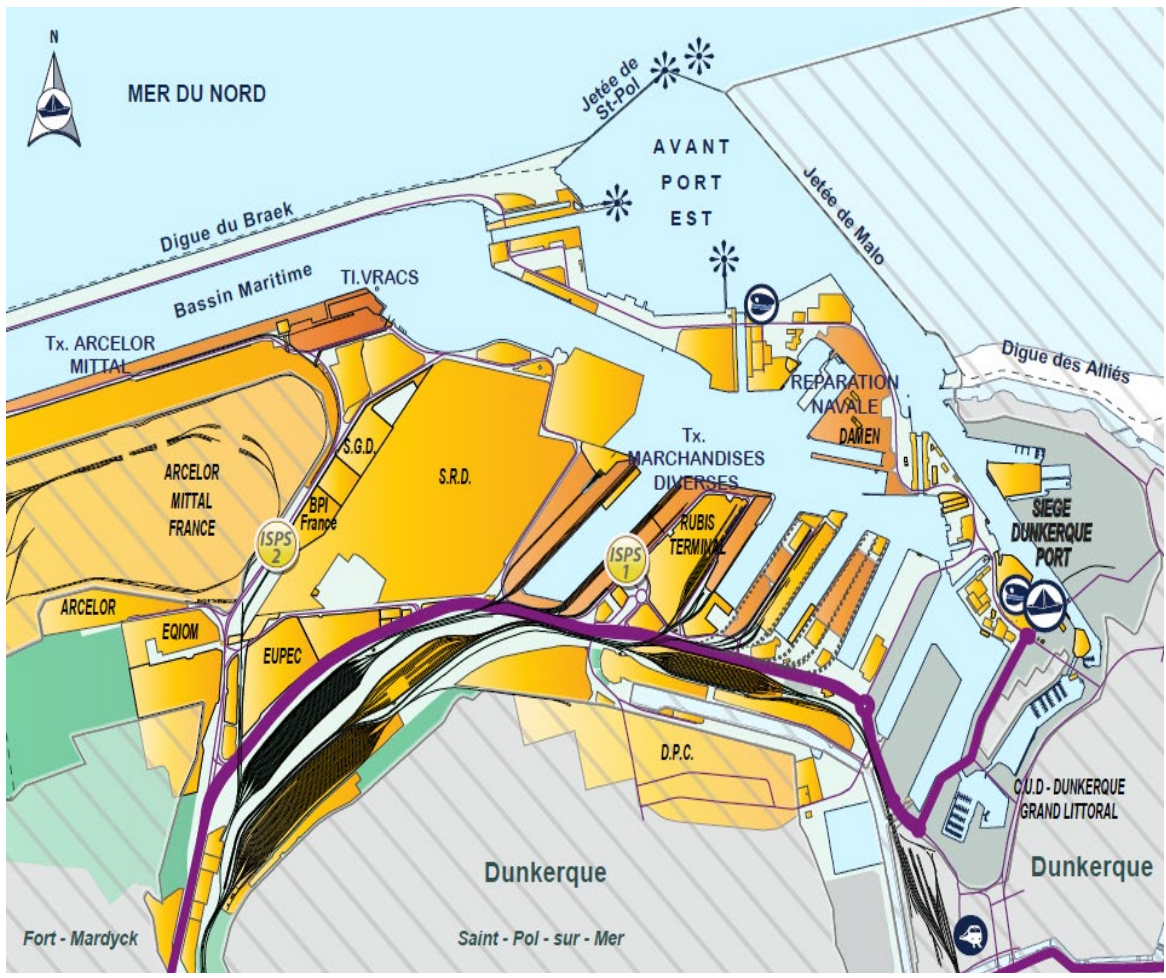
*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

1.6. Port Est de Dunkerque

Le port Est, port historique de Dunkerque s'est développé à la fin du XIX^{ème} siècle, suite à la réalisation de nombreux travaux qui donnèrent l'agencement du port Est que l'on connaît aujourd'hui, avec la création du bassin du commerce, le creusement des darses II, III et IV, la construction d'une forme de radoub et l'achèvement de l'écluse Trystram en 1896.

En 1958, l'augmentation des besoins de matières sidérurgiques, pousse l'État à construire un bassin maritime de 100 hectares afin d'y installer une usine sidérurgique « les pieds dans l'eau ». Le bassin maritime est relié au canal de Bourbourg par l'écluse de Mardyck via un canal de 11 km.

En 1972, est inaugurée l'écluse Charles de Gaulle pouvant accueillir des navires de 100 000 tonnes.




© GPMD - DPE

1.6.1. Les écluses


Le port Est possède trois écluses maritimes et trois écluses fluviales. Elles sont gérées par les opérateurs de conduite d'ouvrages qui assurent un service permanent h24 365j/an, ils manœuvrent les écluses sur la demande de l'officier de port de la vigie Est.

➤ Les écluses maritimes


Ecluse Trystram

	<p><u>Ecluse TRYSTRAM</u></p> <p>Ecluse Maritime Vantaux busquée et pont basculant</p> <p>Mise en service : 1955</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur hors tout : 243 m . Longueur utile : 170 m . Largeur : 25 m . Cote du seuil : - 5.00 C.M. . Cote bajoyers : + 8.00 C.M. 	<ul style="list-style-type: none"> . Tirant d'eau maximum : 8 m . Largeur utile : ≤ 22 m . Longueur à la sortie du port : ≤ 150 m . Longueur à l'entrée au port : ≤ 140 m
---	---	--	---

Ecluse Watier


	<p><u>Ecluse WATIER</u></p> <p>Ecluse Maritime Portes roulantes et pont basculant</p> <p>Mise en service : 1947</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur hors tout : 325 m . Longueur utile : 279 m . Largeur utile : 40 m . Cote du seuil : - 8.00 C.M. . Cote des bajoyers : +8.15 C.M. 	<ul style="list-style-type: none"> . Passage avant pleine mer : T.E max. 10 m - largeur ≤ 32 m . Passage après pleine mer : T.E. max. 10,50 m - largeur ≤ 32 m . Longueur maximum (AV ou AP Pleine Mer) : De jour : <ul style="list-style-type: none"> L ≤ 230 m sans navire au Môle V L ≤ 220 m avec navire au Môle V De nuit : <ul style="list-style-type: none"> L ≤ 220 m sans navire au Môle V L ≤ 210 m avec navire au Môle V
--	--	---	--

Ecluse de Gaulle

	<p><u>Ecluse DE GAULLE</u></p> <p>Ecluse Maritime Portes roulantes et pont basculant</p> <p>Mise en service : 1970</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur hors tout : 420 m . Longueur utile : 364,36 m . Largeur totale du sas : 50 m . Cote du seuil : - 13.50 C.M. . Cote des bajoyers : + 9.00 C.M. 	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur utile : 292 m . Largeur utile : 45 m . Tirant d'eau max. : 14.20 m <p>Le dimensionnement des bateaux variant en fonction des étales</p>
---	---	--	--

➤ Les écluses fluviales


Ecluse de Mardyck

	<p>Ecluse de MARDYCK</p> <p>Ecluse Fluviale Portes levantes</p> <p>Mise en service : 1968</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur totale de l'écluse: 182 m . Longueur utile du sas : 144.6 m . Largeur utile : 12 m . Longueur utile du petit sas : 45 m . Longueur utile du moyen sas : 91.6 m . Niveau du radier : - 3.35 NGF (- 0.05 C.M) . Niveau des bajoyers : + 4.65 NGF 	<ul style="list-style-type: none"> . Tirant d'eau max. 3.20 m pour niveau du canal + 0.66 NGF . Tirant d'air : <ul style="list-style-type: none"> - 5.65 m pour + 6.20 C.M niveau bassin - 7.20 m pour +0.85 NGF niveau canal . Largeur utile : 11.40 m . Longueur utile : 144.60 m . Vitesse maxi canaux : <ul style="list-style-type: none"> lège 10 km/h - chargé 8 km/h
---	--	---	---

Ecluse des Dunes

	<p>Ecluse DES DUNES</p> <p>Ecluse Fluvio-maritime Portes busquées, pont levant et pont fixe</p> <p>Mise en service : 1987</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur hors tout : 237.58 m . Longueur du sas : 177.14 m . Longueur utile : 185 m . Largeur utile : 12 m . Cote du seuil : - 5.50 C.M. . Cote des bajoyers : + 9.00 C.M. 	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur utile : 185 m . Largeur utile : 11.40 m . Tirant d'eau max. 5.00 m (radier - 5.50 C.M.) . Tirant d'air sous pont mobile avec hauteur d'eau de 7 m : <ul style="list-style-type: none"> pont baissé : 5.25 m pont levé, gabarit au bajoyer : 15 m . Tirant d'air sous pont fixe : 7.20 m pour 7 m d'eau . Canal à -3.50 m, vitesse max. : 6 nœuds
---	--	---	---

Ecluse de la Darse 1

	<p>Ecluse DARSE 1</p> <p>Ecluse Fluviale à vantaux</p> <p>Mise en service : 1890 Modernisée : 1991</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Longueur hors tout : 60 m . Longueur utile : 43 m . Largeur utile : 6 m . Cote du seuil : - 0.10 C.M. . Cote du terre-plein : +7.65 C.M. 	<p>Passage pour péniches type Freycinet 300 T</p>
---	---	--	---

Caractéristiques des quais du port Est

1.6.2. La réparation navale

La grosse réparation est assurée par la société DAMEN, qui dispose pour cela de trois quais :

- Le quai de Panama

QUAI DE PANAMA								
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS		DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
313,70 m	Panama Sud 4 à 10	Panama Nord 10 à 17	25,00 m	2,20 m	Pneus	296,00 m	40,00 m	6,8 m*

- Le quai de Douvres

QUAI DE DOUVRES							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
331,00 m	de 0 à 09	30,00 m	2,70 m	Pneus	293,00 m	45,00 m	9,3 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

- Le quai de Suez

QUAI DE SUEZ							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
256,80 m	de 05 à 15	20,00 m	1,85 m	Pneus	180,00 m	34,0 m	8,5 m*

La société DAMEN profite également de plusieurs moyens d'assèchement :

- La forme 5

FORME 5								
LONGUEUR UTILE		LARGEUR DE PASSE		TE MAX	COTE DE SEUIL D'ENTREE	COTE DU TERRE-PLEIN	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM
Haut 112,72m	Bas 108m	Haut 20,6 m	Bas 13,70m	6,20	Moins 2,05m	7,65 m	107 m	15,50 m

- **La forme 6**

FORME 6					
LONGUEUR UTILE	TE MAX	COTE DE SEUIL D'ENTREE	COTE DU TERRE-PLEIN	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM
310 m	AV 6,5m - AR 8,5 m	moins 5,00 m	8,5 m	289,00 m	45,00 m

- **Un dock flottant**

DOCK FLOTTANT					
LONGUEUR UTILE	TE MAX	CAPACITE DE LEVAGE DES GRUES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	DEPLACEMENT MAXIMUM	LARGEUR MAXIMUM
180,00 m	7,00 m	12,5 T à 8 m 6,5 T à 22 m	180,00 m	16 000 T	32,20 m

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

La réparation plaisance est assurée par la société Bleu Marine. Le port du Grand Large se charge de la mise au sec des navires de plaisance, d'une longueur maximum de 20 mètres pour 4,95 mètres de largeur, à l'aide d'un portique de levage.

1.6.3. Les quais et terminaux

LE QUAI FREYCINET 06

Le quai Freycinet 06 est réservé dans sa partie Nord pour la société ASN, la partie centrale est un quai public principalement utilisé pour les escales de navires d'État, et la partie Sud réservée pour l'accostage des remorqueurs de la société Boluda.

QUAI FREYCINET 06									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
548,0 m	F6 Sud 1 à 10	F6 Milieu 10 à 18	F6 Nord 18 à 27	20,0 m	1,85 m	Pneus	165,00 m	24 m sans restrictions jusque 26 m maxi si F6 N et F7 N libres	Nord : 8,93 m* Milieu : 9,02 m* Sud : 8,00 m*

LE QUAI FREYCINET 07

Le Freycinet 06 est utilisé dans sa partie Sud pour l'accostage des remorqueurs de la société Boluda, une partie centrale reste publique, et la partie Nord réservée à De Brabandère (Flandre Béton).

QUAI FREYCINET 07									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE*
536,0 m	F6 Sud 1 à 09	F6 Milieu 09 à 18	F6 Nord 18 à 27	20,0 m	1,85 m	Pneus	165,00 m	24 mètres sans restrictions jusque 26 m maxi si F6 N et F7 Nord libres	Nord : 8,45 m* Milieu : 8,1 m* Sud : 6,97 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel après chaque campagne de sondage.

LE QUAI FREYCINET 08

Ce linéaire de quai de 550 mètres est exploité par la société CEMEX avec un trafic de sable, granulats et autres agrégats.

QUAI FREYCINET 08									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
558,0 m	F8 Sud 1 à 10	F8 Milieu 10 à 19	F8 Nord 19 à 28	20,0 m	1,85 m	Pneus	175,00 m	24 m sans restrictions jusque 26 m maxi si quai de Suez libre et F8 libre jusque bollard 25 F9 libre jusqu'au bollard 21	Nord : 8,2 m* Milieu : 8,4 m* Sud : 8,65 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.



LE QUAI FREYCINET 09

Ce quai public qui dispose de 500 m de linéaire de quai peut recevoir des navires de 175 m de longueur pour 24 m de largeur. Les terre-pleins sont occupés par la société TTS. La partie Nord est réservée pour la société de laminage

QUAI FREYCINET 09									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
500,6 m	F9 Sud 1 à 10	F9 Milieu 10 à 19	F9 Nord 19 à 25	20,0 m	1,85 m	Pneus	175,00 m	24 m sans restrictions jusqu'à 26 m maxi si quai de Suez libre et F8 libre jusqu'au bollard 25, F9 libre jusqu'au bollard 21	Nord : 8,75 m* Milieu : 8,4 m* Sud : 8,3 m*

LE QUAI FREYCINET 10

Les 480 mètres linéaires de quai sont exploités par les sociétés EQIOM dans la partie Sud, GCMR dans sa partie milieu et SEA-Bulk dans sa partie Nord.

QUAI FREYCINET 10									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
484,5 m	F10 Sud 1 à 9	F10 Milieu 9 à 16	F10 Nord 16 à 24	20,0 m	1,85 m	Pneus	190 m	32,20 m maxi	Nord : 10,4 m* Milieu : 10,3 m* Sud : 10,04 m*

LE QUAI FREYCINET 11

La société SEA-Bulk exploite les 300 mètres linéaires de ce quai pour un trafic de vracs solides. Le tirant d'eau admissible est de 9.5 mètres, la largeur autorisée est de 32 mètres pour 190 mètres de longueur maximum.

QUAI FREYCINET 11									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
446,9 m	F11 Sud 1 à 8	F11 Milieu 8 à 16	F11 Nord 16 à 22	20,0 m	1,85 m	Pneus	190 m	32,20 m maxi Si Freycinet 10 nord occupé, mouvements à étudier avec pilotage	Nord : accostage interdit Milieu : 9,5 m* Sud : 9,95 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

LE MOLE 5

Ce poste à quai spécialisé pour les vracs liquides est exploité par la société Tepsa ST Dunkerque (ex RUBIS TERMINAL). Le quai, dispose d'un linéaire de 400 mètres.

MOLE 5									
LONGUEUR DU QUAÏ	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAÏ	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
438,0 m	Môle 5 Est	Môle 5 Milieu	Môle 5 Ouest	20,0 m	1,90 m	Pneus	255 m	45 m	Est : 9,75 m* Milieu : 11,0 m* Ouest : 11,0 m*

LE QUAÏ FREYCINET 12

Ce quai est exploité par la société BARRA dans sa partie Sud, sur un linéaire de 420 mètres de quai, utilisé pour la manutention de marchandises diverses et de vracs solides. Il est parfois utilisé pour des escales de navires de croisières. Dans sa partie Nord, le quai spécialisé dans les produits pétroliers est exploité par la société Tepsa ST Dunkerque (ex-RUBIS TERMINAL) sur un linéaire de 300 mètres.

QUAI FREYCINET 12									
LONGUEUR DU QUAÏ	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAÏ	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
728,3 m	F12 Sud 1 à 10	F12 Milieu 10 à 18	F12 Nord 18 à 37	19,4 m	2,35 m	Pneus	250 m	45 m	Nord : 12,9 m* Milieu : 13,1 m* Sud : 12,65 m*

LE QUAÏ DE ST-POL

Les 170 mètres de quai, ce poste spécialisé dans les vracs liquides, est généralement dédié à la réception des péniches. Cependant, il est parfois utilisé pour des escales de navire de commerce. La société STEB en a la gestion pour organiser le trafic de la société DPC.

QUAI DE SAINT POL							
LONGUEUR DU QUAÏ	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAÏ	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
170,00 m	de A à J	30,00 m	2,35 m	Pneus	130,00 m	30,00 m	11.6 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

LE QUAÏ FREYCINET 13

Avec un tirant d'eau admissible de 13 mètres, le quai Freycinet 13, exploité par la société STE Barra, peut accueillir des navires jusque 270 mètres de longueur pour 45 mètres de largeur. Le quai dispose d'un linéaire d'accostage de

730 mètres. En fonction du trafic, la partie Sud peut être rendue opérationnelle en poste spécialisé pour traiter un trafic de produits pétroliers. La partie Nord du quai accueille un trafic divers et du vrac solide.

QUAI FREYCINET 13									
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS			DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
739,7 m	F13 Sud 1 à 10	F13 Milieu 10 à 18	F13 Nord 18 à 36	19,4 m	2,35 m	Pneus	270 m	45 m	Nord : 13,1 m* Milieu : 13,02 m* Sud : 11,85 m*

LE FRONT DU MOLE 6

Cette nouvelle installation portuaire mise en service en mars 2025 pour la société ASPHALTEX NORD génère un trafic d'importation de bitume.

Môle 6							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLES
140 m	Môle 6 1 à 9	19,4 m	2,35 m	Pneus	120 m	45 m	7,5, m

LE TERMINAL DMT

Ce terminal dédié aux vracs solides, disposant de 270 mètres linéaires de quai avec un tirant d'eau admissible de 13.9 mètres, est exploité par la société Dunkerque multi-bulk terminal.

TERMINAL DMT (SILONOR)							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
260 m	81 à 91	25 m	3,2 m	Pneus	200 m	45 m	13,95 m*

LE TERMINAL MINERALIER

Exploité par la société SEA-Bulk, ce terminal alimente l'usine ARCELOR MITTAL en divers produits vrac nécessaires à la fabrication de l'acier et à l'alimentation des hauts fourneaux. Il dispose pour cela d'un linéaire de quai de 1 650 mètres.

QUAI SOLLAC												
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS						DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
1653 m	Sollac 1 4 à 18	Sollac 2 18 à 26	Sollac 3 26 à 44	Sollac 4 44 à 55	Sollac 5 55 à 67	Sollac 6 67 à 81	23,5 m	3,2 m	Pneus	292 m	45 m	Sollac 1 : 7.4* Sollac 2 : 13.1* Sollac 3 : 13.8* Sollac 4 : 14.2* Sollac 5 : 14.2* Sollac 6 : 14.2*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.



LE TERMINAL MULTIVRAC ET MULTIVRAC EXTENSION

Ce linéaire de quai de 500 mètres est dédié au trafic de vracs divers que la société SEA-Bulk se charge d'exploiter.

- MULTIVRAC EXTENSION

MULTIVRAC EXTENSION							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
300 m	A à 1	20 m	3,2 m	Pneus	292 m	45 m	14,2 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

- MULTIVRAC EST

MULTIVRAC EST							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
175 m	1 à 10	19,5 m	3,2 m	Pneus	292 m	45 m	13,9 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

- MULTIVRAC MILIEU

MULTIVRAC MILIEU							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
117 m	9 à 15	19,5 m	3,2 m	Pneus	292 m	45 m	14,2 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

LE QUAI MULTIVRAC OUEST

Ce poste à quai est exploité par la société NORD CEREALES pour un trafic de céréales en vrac et de pellets de bois.

MULTIVRAC OUEST							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
195 m	15 à 25	19,5 m	3,2 m	Pneus	292 m	45 m	14,2 m*

LE QUAI DE GRANDE-SYNTHÉ

Ce poste à quai avec ses 320 mètres de linéaire est exploité par la société NORD CEREALES. Elle assure un trafic de céréales en tout genre, principalement acheminé par péniches.

QUAI DE GRANDE-SYNTHÉ							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
320 m	1 à 15	20 m	3,2 m	Pneus	250 m	45 m	13,9 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

- LE QUAI DE GRANDE-SYNTHÉ MILIEU ET OUEST

Exploité par la société SEA-Bulk, il accueille un trafic de vracs solides sur ses 430 mètres de quai aussi bien à l'import qu'à l'export.

QUAI DE GRANDE-SYNTHÉ MILIEU/OUEST							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
325 m	15 à 29	22,5 m	3,2 m	Pneus	250 m	45 m	13,9 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

LE QUAI DE L'ESCAUT

Exploité par la société STE, ce terminal traite principalement un trafic d'exportation de produits finis des usines Arcelor Mittal et Dillinger.

QUAI DE L'ESCAUT							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
640 m	1 à 32	20 m	3,2 m	Pneus	225 m	32 m	11 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

APPONTEMENTS CFR

Ce terminal spécialisé pour les produits pétroliers peut recevoir des navires de 260 mètres de longueur, pour un tirant d'eau maximum de 14,2 mètres sur l'appontement Ouest, et 190 mètres pour 12,8 mètres de tirant d'eau, pour l'appontement Est. Deux autres appontements dédiés aux navires de plus petites tailles sont également exploités par la société TOTAL ENERGIES.

APPONTEMENTS CFR						
APPONTEMENT CFR EST						
LONGUEUR DU FRONT D'ACCOSTAGE	DIAMETRE CONNEXION	HAUTEUR APPONTEMENT	CROCS A LARGAGE AUTOMATIQUE	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
245 m	1 X 10" 1 X 12"	2,5 m	oui	190 m	45 m	13 m*
APPONTEMENT CFR OUEST						
LONGUEUR DU FRONT D'ACCOSTAGE	DIAMETRE CONNEXION	HAUTEUR APPONTEMENT	CROCS A LARGAGE AUTOMATIQUE	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
275 m	2 X 12"	2,5 m	oui	255 m	45 m	14 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

LE QUAI DU BRAEK

Ce poste à quai exploité par la société TRAVOCEAN est utilisé principalement pour les navires câbliers, dispose d'un linéaire de 80 mètres, l'amarrage sur duc d'albe permet d'accueillir des navire d'une longueur maximum de 130 mètres.

QUAI DU BRAEK							
LONGUEUR DU QUAI	NUMEROTATION BOLLARDS	DISTANCE ENTRE BOLLARDS	HAUTEUR DU QUAI	TYPE DE DEFENSES	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
80 m	/	/	1,7 m	Pneus	130 m amarrage sur duc d'albe	33 m	7,5 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

LE TERMINAL PETROCHIMIQUE VERSALIS (STOCKNORD)

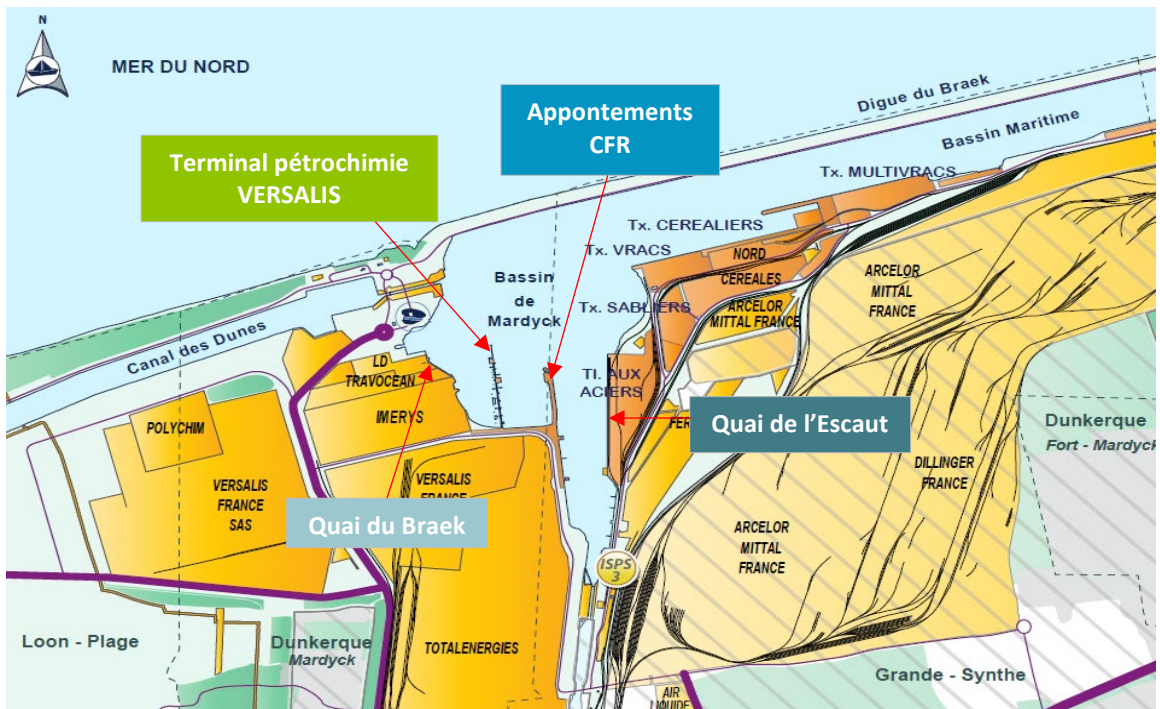
Ce terminal exploité par la société VERSALIS dispose d'appontements spécialisés dans les produits issus de la pétrochimie. Les produits servent principalement à alimenter l'usine de Versalis y attendant. Trois appontements équipent ce terminal.

APPONTEMENT STOCKNORD 2					
DIAMETRE DE CONNEXION	CROCS A LARGAGE AUTOMATIQUE	HAUTEUR APPONTEMENT	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE AUTORISEE	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
1 Flexible 6 " 1 Bras manuel 6"	oui	4.9 m	110 m	20 m	9.2 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.

APPONTEMENT STOCKNORD 3					
DIAMETRE DE CONNEXION	CROCS A LARGAGE AUTOMATIQUE	HAUTEUR APPONTEMENT	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
1 bras hydraulique 6 " 1 bras hydraulique 8 " 2 bras hydrauliques 12 "	oui	4.9 m	280 m	43 m	14.2 m*
APPONTEMENT STOCKNORD 4					
DIAMETRE DE CONNEXION	CROCS A LARGAGE AUTOMATIQUE	HAUTEUR APPONTEMENT	LONGUEUR NAVIRE AUTORISEE	LARGEUR NAVIRE MAXIMUM	TIRANT D'EAU ADMISSIBLE
3 bras hydrauliques 8 "	oui	4.9 m	160 m	26 m	10.2 m*

*Les tirants d'eau admissibles sont donnés à titre indicatif et mis à jour dans le logiciel Sirène après chaque campagne de sondage.



2. PROCÉDURES DÉCLARATIVES ARRIVÉE ET DÉPART

2.1. Généralités

Des procédures déclaratives sont en place au port de Dunkerque pour chaque arrivée de navire et avant chaque appareillage. Toutes ces procédures passent par le logiciel d'escale SIRÈNE.

2.1.1. Procédures déclaratives pour l'arrivée

ETA - 72 H : Déclaration pour les navires soumis à un contrôle renforcé	/ SIRÈNE
ETA - 48 H : Demande d'attribution de poste à quai	/ SIRÈNE
ETA - 24 H* : Déclaration d'entrée	/ SIRÈNE
ETA - 24 H* : Déclaration médicale de santé à fournir (en cas d'événement médical ou sanitaire survenu à bord ou d'escale dans une zone identifiée sensible pour l'OMS)	/ SIRÈNE
ETA - 24 H* : Déclaration de marchandises dangereuses	/ Cl5 ----- MDK
ETA - 24 H* : Déclaration de sûreté (ISPS)	/ SIRÈNE
ETA - 24 H* : Liste d'équipage et liste de passagers	/ SIRÈNE
ETA - 24 H* : Déclaration déchets d'exploitation et résidus de cargaison	/ SIRÈNE
ETA - 24 H* : Déclaration de cargaison : nature et quantité *Au plus tard au départ du dernier port	/ SIRÈNE

2.1.2. Procédure déclaratives pour le départ

Avant ETD : Déclaration de sortie	/ SIRÈNE
Avant ETD : Déclaration de marchandises dangereuses	/ Cl5 ----- MDK
Avant ETD : Déclaration de cargaison : nature quantité	/ SIRÈNE
Avant ETD : Liste d'équipage et liste de passagers	/ SIRÈNE
Avant ETD : Port de destination	/ SIRÈNE

2.2. Marchandises dangereuses

Tout navire transportant des marchandises dangereuses prévu en escale au port de Dunkerque est tenu d'en faire la déclaration. Le manifeste de marchandises dangereuses doit être transmis au bureau Matières Dangereuses 48 heures avant l'arrivée du navire, ou si le port se trouve à moins de 48 heures de navigation, au plus tard à l'appareillage du port précédent.

La déclaration doit être transmise à la Capitainerie par l'agent via le logiciel MDK.

Le bureau Matières Dangereuses se chargera du contrôle documentaire pour valider l'escale du navire.

Navires au départ

Le manifeste d'export de marchandises dangereuses doit être transmis via MDK avant la validation de l'ETD du navire. La sortie du navire ne sera pas autorisée si les documents n'ont pas été transmis.

2.3. Déchets

Déchets d'exploitation solides

Les navires sont tenus de notifier la nature et la quantité des déchets qu'ils ont à bord à l'arrivée à Dunkerque. L'agent consignataire du navire intègre la déclaration de déchets à l'aide d'un formulaire électronique conforme à la réglementation en vigueur via le logiciel de suivi des navires Sirène, mis en place par le GPMD. L'entreprise agréée par le port effectue la collecte et valide le bon de collecte dans le logiciel pour le suivi documentaire. Les navires sont tenus au tri. Le coût de la collecte des déchets solides est inclus dans les droits de port.

Pour les déchets solides, le port de Dunkerque a agréé la société Opale Environnement. Les frais de cette prestation sont pris en charge dans les droits de port.

Déchets liquides et résidus de cargaison liquides

Le port de Dunkerque a agréé plusieurs entreprises pour la collecte des déchets liquides et de résidus de cargaison liquides des navires.

Les agents des navires sont chargés de renseigner la déclaration de déchets du navire dans le logiciel Sirène. Lorsqu'une collecte est réalisée par une entreprise agréée, un bon de collecte est généré dans Sirène.

Le navire ne sera autorisé à repartir que lorsque toutes les procédures concernant les déchets seront réalisées.

Conformément à l'article R212-20 du code des ports maritimes, les coûts de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires dans les ports, sont à la charge des armateurs, quel que soit le prestataire qui réalise ces opérations.

Conformément à l'article R212-21 du code des ports maritimes, si un navire ne dépose pas ses déchets d'exploitation, il est assujéti au paiement d'une redevance selon le système de tarification en vigueur.

3. DÉCLARATION

3.1. Généralités

Les navires à destination du port de Dunkerque, sont tenus d'être représenté par un agent consignataire. Ceux-ci sont chargés de s'acquitter de toutes les démarches déclaratives nécessaires pour l'accueil du navire. Cela passe par la fourniture de toutes les pièces justificatives demandées qui devront être transmises à la Capitainerie de façon dématérialisée via le logiciel Sirène et C15 --- MDK pour les matières dangereuses.

La Capitainerie se charge du contrôle documentaire et se réserve le droit de demander des documents supplémentaires avant de valider l'escale.

3.2. Déclaration de santé

Après l'entrée en vigueur du Règlement Sanitaire international (RSI), tous les navires en provenance de l'étranger, y compris les ports de la communauté européenne, sont tenus de pouvoir présenter à la Capitainerie, la déclaration maritime de santé (maritime declaration of Health) et le certificat d'exemption de contrôle sanitaire (ship sanitation control exemption certificate), suivant les modèles en vigueur.

Tout événement sanitaire ou médical survenant à bord d'un navire, doit faire l'objet d'une DMS (déclaration maritime de santé) transmise à la Capitainerie, 24H avant l'ETA, ou au plus tard, au départ du port précédent s'il est à moins de 24H de route.

Le certificat d'exemption sanitaire doit être communiqué à l'agence maritime en charge du navire qui doit renseigner la date d'expiration dudit certificat dans le système Sirène. Le navire pourrait se voir interdire l'entrée en cas de défaut de transmission des documents ci-dessus.

Tout signalement d'événement sanitaire pouvant entraîner une menace pour la santé publique sur la place portuaire avec trafic international, ou à bord d'un navire effectuant un voyage international, est à adresser aux coordonnées suivantes :

Point focal régional ARS

☎ : 03 62 72 77 77

✉ Ars-hdf-signal@ars.santé.fr

Tout problème de santé doit être rapporté par le Capitaine de navire sans délai à Dunkerque VTS, lorsqu'il se trouve dans le port ou dans la zone maritime et fluviale de régulation.

Des certificats de contrôle sanitaire, des certificats d'exemption de contrôle sanitaire et des prolongations de certificat peuvent être délivrés au port de Dunkerque par la société Flandres Analyses, qui s'est vu renouveler son agrément par l'ARS en mars 2024.

3.3. Immigration

Le port de Dunkerque fait partie des points de passage frontalier «PPF» désignés par les autorités compétentes pour le franchissement des frontières extérieures de l'espace Schengen (Cf. article 2 paragraphe 8 du code des frontières Schengen).

Le service en charge du contrôle des personnes empruntant ce PPF est le :

Service de la Police Aux Frontières Portuaire de Dunkerque
Port Ouest - terminal transmanche
Route du Petit Denna - Port 5660 BP 26 - 59279 Loon-Plage
☎ 03.28.51.39.00

✉ dipn59-paf-spafp@interieur.gouv.fr

Ce service est joignable 24h/24 et 7j/7.

Toute personne franchissant le PPF fait l'objet d'un contrôle systématique. Ces vérifications visent à s'assurer que les personnes peuvent être autorisées à entrer sur le territoire ou à le quitter.

Conformément à la directive 2001/51/CE visant à compléter l'article 26 de la convention d'application de l'accord de Schengen, et aux articles L 821-6 et suivants du Code de l'Entrée et du Séjour des Étrangers et du Droit d'Asile (CESEDA), le transporteur n'ayant pas pris toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer que les ressortissants de pays tiers transportés par voie maritime disposent des documents de voyage requis pour l'entrée dans les pays de l'espace Schengen, s'exposent à une amende administrative de 10 000 € par personne transportée.

Concernant les marins de commerce, le Service de la Police Aux Frontières Portuaire de Dunkerque (SPAFP) peut, pour des motifs « impérieux et imprévisibles », délivrer des visas aux marins en transit, conformément au code européen des visas entré en vigueur le 5/4/2011 (règlement CE n°810/2009 du 13/7/2009). Cette procédure doit cependant demeurer très exceptionnelle. La démarche normale, définie par les textes en vigueur et confirmée par la direction de l'immigration du Ministère de l'Intérieur, consiste à demander des visas auprès des services consulaires du pays de résidence du marin.

Dans le cas où le marin débarque :

Le visa de transit (type C) ne pouvant être délivré pour les marins que dans les conditions suivantes :

- une lettre de garantie de l'armateur ou de l'agent consignataire justifiant de la prise en charge de toutes les dépenses liées au transit de l'intéressé,
- une lettre justifiant des motifs nécessaires et impérieux ayant empêché le marin de faire établir son visa auprès des autorités consulaires de son pays d'origine,
- le marin devra être détenteur de son livret de marin et d'un passeport en cours de validité dont la date de fin de validité est supérieure de trois mois à la date à laquelle il rejoint effectivement son pays d'origine ou quitte l'espace Schengen.

Dans le cas où le marin embarque :

L'armateur ou l'agent consignataire le représentant doit fournir dans les meilleurs délais le formulaire ad-hoc dit « Schengen Form » qui comprend les détails de l'arrivée puis de l'embarquement du marin sur un navire faisant escale à Dunkerque.

Lors d'une escale d'un navire dans le port de Dunkerque, le personnel de bord et les marins doivent être en possession des documents d'identité en cours de validité et des justificatifs de leur fonction à bord. Des contrôles peuvent être exercés à bord et/ou terre, à tout moment, par les services de la police aux frontières.

Pour la descente à terre lors d'une escale, les marins doivent être porteurs de leur livret de marin, ils sont autorisés à circuler librement dans la zone portuaire, sur la commune de Dunkerque et ses communes limitrophes.

Dans le cas de la découverte d'un clandestin maritime sur un navire, l'armateur, ou l'agent consignataire, a l'obligation d'en informer dans les meilleurs délais les services de la police aux frontières.

Conformément à l'article L.5531-16 du Code des Transports, est puni de six mois d'emprisonnement et de 3750 € d'amende, le fait de favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin ou de le dissimuler. Cette peine est doublée lorsque l'infraction est commise en bande organisée.

Pour en savoir plus: <https://www.immigration.interieur.gouv.fr>

3.4. Gendarmerie maritime

Généralités

Le Peloton de Sûreté Maritime et Portuaire (PSMP) est une unité élémentaire de la gendarmerie maritime dont les missions prioritaires sont la prévention et la protection contre les actions terroristes, les trafics illicites, l'immigration clandestine et les autres actes de malveillance de droit commun.

Missions

Le peloton a pour missions essentielles :

- D'assurer une surveillance en mer des approches maritimes et du plan d'eau portuaire,
- D'avoir une capacité de réaction permanente,
- De procéder à des visites détaillées à bord des navires,
- De procéder à des évaluations dans le cadre de l'élaboration des plans de sûreté portuaire et des plans de sûreté des installations portuaires,
- D'escorter les navires sensibles notamment les navires à passagers,
- De faire respecter la réglementation maritime,
- De rechercher le renseignement et l'information d'intérêt maritime destiné au préfet maritime et au préfet de département,
- D'assurer une surveillance à terre des installations portuaires afin de prévenir et dissuader tout acte illicite visant un navire ou une installation portuaire,
- D'apporter un concours aux autres unités et administrations.

Les moyens du PSMP sont employés dans le cadre des services quotidiens de surveillance maritime et terrestre des infrastructures portuaires, des approches maritimes et du plan d'eau portuaire.

Moyens des unités

Ces pelotons sont articulés en plusieurs groupes, composés de pilotes d'embarcation, de mécaniciens, de plongeurs de bord, des cellules de renseignements et de ciblage, ainsi que d'une équipe cynophile formée à la recherche d'explosifs.

Ils disposent de différents moyens terrestres et nautiques dont :

- une vedette de surveillance maritime et portuaire (VSMP) dont les personnels habilités au pilotage ont reçu une qualification opérationnelle. Ce moyen nautique permet une surveillance maritime du grand port Maritime de Dunkerque,
- un zodiac Sillinger 200 cv,
- un ESMP (embarcation de sûreté maritime et portuaire) 2 x 300 cv.

Permanence 24h/24 et 7j/7

PSMP Dunkerque ☎ 06 07 21 35 11

3.5 Brigade nautique

Généralités

La Brigade Nautique est une unité de la Police Nationale dont les missions prioritaires sont la prévention, la prévention des actes terroristes, l'immigration clandestine et le constat de toute infraction de droit commun.

Missions

L'unité a pour missions essentielles :

- d'assurer une surveillance des plans d'eau portuaires,
- de procéder à des évaluations dans le cadre de l'élaboration des plans de sûreté portuaire et des plans de sûreté des installations portuaires,
- d'assurer une surveillance à terre des installations portuaires afin de prévenir et dissuader tout acte illicite visant un navire ou une installation portuaire,
- de contrôler les zones d'accès restreintes,
- d'intervenir pour tout incident, accident de la route, de droit commun sur l'emprise du GPM Dunkerque,
- de participer activement à la lutte contre l'immigration clandestine.

L'unité compte 9 personnes, tous pilotes, formés à la tuerie de masse et primo-intervenant en zone portuaire.

Moyens des unités

La brigade possède différents moyens terrestres et nautiques dont :

- 1 vedette de surveillance MILPRO de 8,5 mètres, équipée de 2 moteurs Mercury de 250 CV,
- 1 véhicule banalisé.
- 1 véhicule sérigraphié.

Permanence 7j/7 – 365 jours/an de 06h30 à 18h30

Brigade Nautique ☎ 06 13 66 66 90

3.6 Douanes

Documents d'identité : munissez-vous d'une carte d'identité en cours de validité (moins de 10 ans), d'un livret de marin ou passeport.

Certaines marchandises peuvent être importées ou exportées qu'en accomplissant des formalités spécifiques. Il s'agit notamment de :

- végétaux et produits végétaux,
- biens culturels,
- espèces animales et végétales menacées,
- armes et munitions.

Les marchandises interdites à l'importation, exportations ou détentions sont :

- les stupéfiants et les psychotropes (sauf ordonnances ou certificat médical)
- les contrefaçons
- certains végétaux et produits végétaux
- les espèces animales et végétales protégées par la convention de Washington (CITES)
- les produits ou objets comportant des images ou représentations de mineurs à caractère pornographique.
- les médicaments à usage humain (sauf ordonnance ou certificat médical couvrant une durée de traitement limitée).

Les douanes françaises possèdent aussi un service garde-côtes qui exerce un contrôle douanier et fiscal sur les frontières maritimes de l'Union Européenne.

Ses missions couvrent :

- la sécurité des navires et le sauvetage en mer,
- la surveillance de l'application des règles de navigation,
- la prévention de l'immigration illicite, des actes terroristes venant de la mer.

<u>Division des Douanes de Dunkerque</u> 760 boulevard de la république François Mitterrand 59240 Dunkerque	☎ 09 70 27 07 51- ✉ div-dunkerque@douane.finances.gouv.fr
<u>Bureau principal des Douanes de Dunkerque port</u>	☎ 09 70 27 07 94- ✉ r-dunkerque-port@douane.finance.gouv.fr
<u>Bureau de contrôle des Douanes de Dunkerque ferry</u>	☎ 09 70 27 12 90- ✉ r-dunkerque-ferry@douane.finances.gouv.fr
<u>Brigade de surveillance extérieur (BSE)</u>	☎ 09 70 27 12 75 ✉ bse-dunkerque-port@douane.finances.gouv.fr

3.7 SIVEP

Le Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire aux frontières (SIVEP) est un service à compétence nationale constitué d'un bureau central et des postes de contrôle frontaliers (PCF) chargés des vérifications à l'importation vétérinaire et phytosanitaire. Il est chargé d'assurer la négociation, le suivi et l'application de la réglementation européenne relative aux modalités d'importation des animaux, des végétaux et de leurs produits. Il fixe les règles

nationales d'importation et gère les alertes européennes dans son domaine d'activité. Il assure le suivi des systèmes d'information relatifs à l'importation.

Le Poste de Contrôle Frontalier de Dunkerque est actuellement bénéficiaire des autorisations de désignation suivantes :

<https://agriculture.gouv.fr>

DUNKERQUE					
Port 5805 Route des Amériques 59279 LOON PLAGE T 03.28.21.48.45 pjf59.sivep@agriculture.gouv.fr Horaires 8h30-12h00/14h00-16h30 Week-end fermé BREXIT : Ferry.dunkerque.sivep.dgal@agriculture.gouv.fr T 03.28.64.15.55/03.28.64.15.56 Horaires : H 24 7j/7	FRDKK1	P		POA-HC (bio), POA-NHC (bio)	(bio) : contrôles biologiques
			Rubis Terminal Port 2205 2205 route du Môle V 59140 DUNKERQUE	POA-NHC-NT (1) (4)	(1) : huiles de poisson liquides uniquement

Type de transport :

P = port

Catégories d'animaux et de biens et spécifications :

POA = produits d'origine animale, produits composés, produits germinaux, sous-produits animaux, foin et paille

HC = produits destinés à la consommation humaine

NHC = produits non destinés à la consommation humaine

NT = pas d'exigence de température

T = produits congelés / réfrigérés

T (FR) = produits surgelés

T (CH) = produits réfrigérés

(1) Voir spécifications supplémentaires dans la colonne : « Spécifications supplémentaires relatives à la portée de la désignation »

(2) Produits emballés uniquement

(4) Liquides en vrac uniquement

4. ORGANISATION DES MOUVEMENTS

4.1 Généralités

Les demandes de mouvement, que ce soit entrée ou sortie, sont tenues d'être annoncées dans le logiciel d'escale Sirène. Les agents maritimes sont en charge de créer les annonces en renseignant toutes les caractéristiques des navires et les moyens demandés. Le poste à quai, la position et le cap sont renseignés par le manutentionnaire, il a la possibilité de transmettre également diverses informations utiles pour l'escale du navire (taille de connexion, heure de mise à quai, etc.).

En heures ouvrables, la planification des mouvements est assurée par le bureau placement & coordination. En dehors de ces heures, la Vigie Est en a la charge.

4.2 Mouvements d'entrée

- Procédure pour les navires en approche

Les navires en approche sont tenus de contacter « **Dunkerque VTS** » sur VHF 73, 2 heures avant leur arrivée à la zone de prise de pilote. Lors de ce premier contact VHF, le navire confirmera son tirant d'eau, le nombre de remorqueurs prévus et signalera toutes déficiences éventuelles.

- Zone du Dyck pour le chenal principal,
- Bouée Ruytingen
- Bouée MPC
- Bouée E 12 pour la passe de l'Est,
- Pour les navires d'une longueur < 100 m et ne transportant pas de matières dangereuses à destination du port Est, la prise de pilote pourra s'effectuer devant les jetées du port Est, pilotage rade.

- Entrées port Est

Le pilotage est obligatoire en entrée au port Est pour les navires d'une longueur supérieure à 50 mètres.

Pour les navires d'une longueur supérieure à 180 mètres ou d'un tirant d'eau supérieur à 10 mètres, le passage aux jetées se fera à l'approche des étales de courant soit PM -3 heures ou PM +2 heures. En fonction de la taille du navire ou du tirant d'eau, certains navires seront tenus de passer les jetées à PM +2. Toutes ces restrictions sont reprises dans :

[INSTRUCTION PERMANENTE COMMANDANT N°1 / A 675](#)

Lors de son premier contact VHF avec Dunkerque VTS, le navire confirme son ETA, son tirant d'eau et informe d'une éventuelle déficience. En fonction des informations transmises dans Sirène, des moyens disponibles, du trafic et de la faisabilité du mouvement (heure d'étales de courant), l'officier de port organise sa prise de pilote à l'arrivée, ou son envoi au mouillage d'attente.

- Entrées port Ouest

Pour les navires à destination du port Ouest, le pilotage est obligatoire à partir de 70 mètres. Tout comme au port Est, des restrictions de passage des jetées sont imposées pour les navires d'une longueur supérieure à 250 mètres et à partir de 14 mètres de tirant d'eau. Pour les navires porte-conteneurs et les navires méthaniers, les dispositions particulières sont reprises dans le document :

[INSTRUCTION PERMANENTE COMMANDANT N°1 / A 675](#)

De même que pour le port Est, c'est lors de la prise de contact VHF du navire avec Dunkerque VTS, que le mouvement d'entrée est organisé.

Lorsqu'un navire doit mouiller, Dunkerque VTS lui demande de contacter le pilotage Dunkerque VHF 72 qui lui indiquera sa position de mouillage ; la zone de mouillage étant gérée par le pilotage.

4.3 Mouvements de sortie

Les demandes de sortie sont renseignées dans le logiciel Sirène par l'agent du navire.

Lorsque le navire est prêt à sortir, l'agent du navire prend contact avec le bureau **placement & coordination** en heures ouvrables et avec la **Vigie Est**, en dehors de ces heures.

En fonction du trafic et des possibilités, une heure d'inscription de sortie est déterminée et l'agent se charge de prévenir les différents intervenants utiles au mouvement (pilotage, lamanage, remorquage).

4.4 Déhalage

La procédure pour les demandes de déhalage est la même que pour les mouvements de sortie. Les particularités et restrictions concernant les déhalages sont reprises dans le document :

[INSTRUCTION PERMANENTE COMMANDANT N°1 / A 675 – DEHALAGE](#)

5. SERVICES MARITIMES

5.1 Généralités

Avec le bureau **placement & coordination** et les **deux Vigies**, la Capitainerie est le point de contact pour dialoguer et assurer la mise en œuvre des moyens des services portuaires. Elle est au service des agents maritimes et des capitaines pour les informer et faire le relais entre les différents moyens.

5.2 Service du trafic maritime portuaire

Le service de trafic maritime et la gestion de la zone maritime et fluviale de régulation du port est assuré par la vigie Est. Pour tout mouvement dans cette zone et pour les mouvements à l'intérieur du port, les navires sont tenus de contacter :

- Port Est et ZMFR :

«**Dunkerque VTS**»

opéré par le STM de la vigie Est : VHF canal 73

☎ 03 28 28 75 96

✉ vigie@portdedunkerque.fr

- Port Ouest :

« **Dunkerque Ouest** » opéré par la vigie Ouest : VHF canal 73

☎ 03 28 28 75 96

✉ vigie@portdedunkerque.fr



Les limites de la zone maritime et fluviale de régulation ainsi que les chenaux sont repris dans l'arrêté préfectoral modifié du 18 mai 2020.

[Arrêté préfectoral portant modification de l'arrêté N° 45/2014 fixant les limites de la zone maritime et fluviale de régulation du grand port maritime de Dunkerque](#)

5.3 Pilotage



Le pilotage des navires au port de Dunkerque est assuré par les pilotes de la station de pilotage de Dunkerque. Afin d'assurer leurs missions, la station dispose des moyens suivants :

Moyens humains

La station de Dunkerque est composée de 75 personnes dont 31 pilotes qui assurent leurs missions de service public 24h/24, 365 jours par an, à l'aide d'un hélicoptère et de 5 pilotines.

Deux stations sont armées en permanence :

➤ La station de l'Est avec :

- Le bureau des mouvements armé par un homme de poste (TOV) assisté d'un chauffeur qui assure la liaison permanente avec la vigie, la capitainerie et tous les services annexes ;

- Le ponton Est, armé en permanence par un équipage pour les 2 pilotines, afin d'assurer les mouvements sur rade et à la bouée E12.

➤ **La station Ouest composée de 3 sites :**

• **La vigie des Hemmes de Marck**

Qui assure une veille permanente confiée à un pilote maritime, en liaison avec le bureau des mouvements, la Capitainerie et tous services intéressés



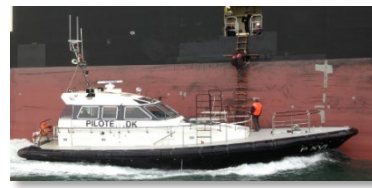
• **La base hélicoptère**

Située sur l'aérodrome de Calais, qui assure l'entretien et la disponibilité 24h/24 de l'hélicoptère **ROMEO SIERRA**



• **Le ponton de l'Ouest**

Qui sert de base aux 2 pilotines armées par un équipage à disposition à la vigie pour servir les navires en zone du Dyck.



La station de pilotage de Dunkerque est également dotée d'un simulateur de manœuvres et de matériel de pilotage portable (PPU).



Photos et illustrations © Station de Pilotage

Le pilotage est obligatoire pour tout mouvement de navire nécessitant l'utilisation d'un remorqueur. Le pilotage est obligatoire pour les navires transportant des marchandises dangereuses, les navires de + de 50 m pour le port Est et pour les navires de + de 70 m pour le port Ouest.

Les navires à destination du port de Dunkerque sont tenus d'informer le pilotage au moins 12 heures avant leur ETA. L'information est à transmettre par voie électronique à l'adresse suivante :

✉ tov@pilotagedunkerque.com

Le message devra contenir les informations suivantes :

- Nom du navire
- ETA à la station de pilotage
- Type de navire

- Dimensions (longueurs, largeur, tirant d'eau à l'arrivée)
- Vitesse
- Provenance

Les dernières informations seront données lors du premier contact VHF 2 heures avant l'arrivée à la station de pilotage. Si le navire doit aller mouiller, il devra se conformer aux instructions données par la station de pilotage pour sa position de mouillage. Le navire ne sera pas tenu d'embarquer un pilote pour se rendre à sa position de mouillage et devra en permanence garder la veille VHF sur canal 72 (Dunkerque Pilote) et 73 (Dunkerque VTS) pendant sa période de mouillage.

Afin de se conformer aux nouvelles exigences anti-pollution, les armateurs équipent leurs navires d'une limitation de la puissance des moteurs (EPL) ou de la limitation de la puissance sur la ligne d'arbre (SHAPOLI). Ces systèmes modifient les capacités de manœuvre des navires.

Il est important que les pilotes soient informés de l'installation de tels systèmes sur les navires prévus au port de Dunkerque. Des mesures spécifiques pourront être prises pour les navires disposant de ces équipements (remorqueurs supplémentaires, heures de passage aux jetées imposées).

Il est demandé aux agents d'informer le pilotage bien assez tôt sur la présence de tels dispositifs sur les navires annoncés.

Toute information tardive ou seulement à l'embarquement du pilote pourrait entraîner le retard ou l'annulation du mouvement.

Pour les entrées et sorties du port, le pilotage est obligatoire pour les navires suivants :

- Port Est : navires de + de 50 mètres
- Port Ouest: navires de + de 70 mètres

Pour les déhalages des navires, les conditions de pilotage sont reprises dans le document : [A 675-Est.pdf](#)

Des mesures spécifiques concernant le pilotage de certains navires sont détaillées dans l'arrêté préfectoral suivant :

[Arrêté du 23 décembre 2022 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque](#)

5.3.1 Exemption de l'obligation de pilotage des dragues

Les dragues dont la venue a pour finalité des opérations de dragage pour le compte du grand port maritime de Dunkerque, sont exemptées de l'obligation de pilotage, sous réserve que le commandant ou le second-capitaine aient participé à une campagne de dragage dans les douze derniers mois précédant la nouvelle intervention.

5.3.2 Zones d'embarquement des pilotes

Cinq zones d'embarquement de pilote sont proposées pour entrer au port de Dunkerque :

- **la zone du Dyck pour un passage par la passe de l'Ouest**
 - pour les navires à destination du port Ouest de plus de 70 mètres ou transportant des marchandises dangereuses,
 - pour les navires à destination du port Est de plus de 100 mètres ou s'ils transportent des matières dangereuses.
- **la bouée Nord Ruytingen**

Située à proximité de la bouée Nord Ruytingen (ϕ 51° 13,2 N ; G 002° 10,3 E), le pilotage s'effectue depuis la route des bancs de Flandres pour relier la passe de l'Ouest du chenal de Dunkerque à la voie montante du dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais.
- **la bouée MPC**

Située à proximité de la bouée MPC (ϕ 51° 06,1 N ; G 001° 38,2 E), dans la zone de séparation des voies de circulation du DST du Pas-de-Calais.

- **la bouée E12 pour un passage par la passe de l'Est (cote à 3.5 mètres)**
 - pour les navires à destination du port Ouest de plus de 70 mètres,
 - pour les navires à destination du port Est de plus de 100 mètres ou s'ils transportent des matières dangereuses.
- **le pilotage rade**
 Pour les navires de moins de 100 mètres et s'ils ne transportent pas de matières dangereuses à destination du port Est, il est possible d'embarquer leur pilote devant les jetées du port Est (pilotage rade).

Il appartient aux Commandants de navire de mettre à disposition des pilotes, des dispositifs de transfert qui répondent aux prescriptions de l'OMI et de l'IMPA (International Maritime Pilot Association).

5.3.3 Commandes et annulations de pilote

Les commandes et annulations de pilote peuvent être faites uniquement par le commandant du navire à l'entrée et par les agents maritimes pour les sorties.

Afin d'assurer au mieux la sécurité des opérations de pilotage, il est demandé aux navires de se rapprocher au possible d'une assiette sans différence.

Les demandes de pilote **à l'entrée** s'effectuent auprès de :

⇒ « *Dunkerque pilote* » VHF canal 72
 ☎ 03 21 35 69 93
 Délai de commande à l'entrée / 2 heures avec confirmation 1 heure avant

Les demandes de pilote **pour les sorties** s'effectuent auprès de :

⇐ *Station de pilotage de Dunkerque TOV*
 ☎ 03 28 66 10 70 - ✉ tov@pilotagedunkerque.com
 Délai de commande à la sortie 1h30

5.3.4 Licences de capitaine-pilote

Les commandants de certains navires, principalement des transbordeurs, pourront se voir attribuer une licence de capitaine-pilote. La commission locale de pilotage examine en fonction des qualités manœuvrières de ces navires si leurs capitaines peuvent obtenir une licence de capitaine-pilote. Cette licence est délivrée après une évaluation de connaissances du candidat devant une commission locale. Les conditions et modalités d'attribution de ces licences sont stipulées dans le règlement local de la station de pilotage de Dunkerque :

[Arrêté du 23 décembre 2022 portant règlement local de la station de pilotage de dunkerque.pdf](#)

5.4 Remorquage

Afin d'assurer un service de remorquage, la société Boluda dispose pour cela de huit remorqueurs sur le port de Dunkerque.

L'utilisation de remorqueurs n'est pas obligatoire au port de Dunkerque, à l'exception de certains navires (méthaniers, gaziers, pétroliers).

Toutefois, selon les circonstances ou les conditions météo, la Capitainerie, en accord avec le pilotage, peut imposer un ou plusieurs remorqueurs au capitaine, à ses frais.

Tous les remorqueurs sont équipés de défenses caoutchouc à l'avant et à l'arrière.



Des remorqueurs sont positionnés au port Ouest et au port Est. 2 remorqueurs sont armés en permanence, le délai d'armement pour 4 autres remorqueurs est de 1 h dans les bassins et 1h30 à l'extérieur. L'armement des 2 dernières coques s'effectue en fonction des besoins du trafic et doit être anticipé à 24h00.

Les besoins en nombre de remorqueurs sont à notifier dans le logiciel Sirène dans l'annonce du navire. La confirmation des remorqueurs est faite par le Commandant du navire lors du premier contact VHF à l'entrée. Pour les sorties, c'est à l'agent du navire de s'assurer de commander les remorqueurs dans le délai nécessaire.

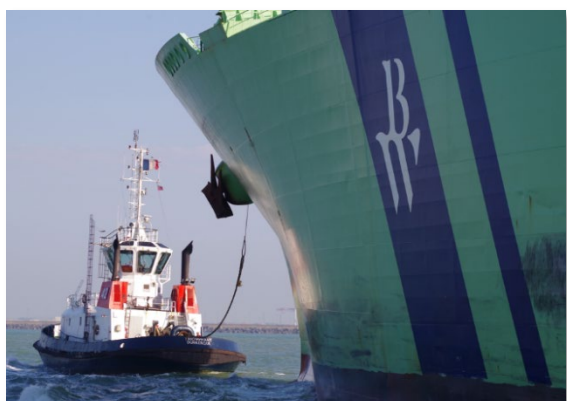


Le passage de la remorque s'effectue en accord avec le pilote en charge de la manœuvre et le Commandant du navire qui doit désigner les bollards pour le capelage et la résistance (SWL) de ceux-ci. Le pilote donne alors les instructions au Capitaine du remorqueur.


Dans la majorité des cas, c'est la remorque du remorqueur qui est utilisée pour la manœuvre, le bord envoie alors une touline au remorqueur afin de récupérer la remorque.

Aucun poids ne doit être rajouté à la pomme de touline, cela pourrait représenter un danger pour l'équipage du remorqueur.

Le Capitaine du remorqueur devra rester en permanence en contact VHF avec le pilote durant la totalité de la manœuvre.



REQUIREMENTS FOR SAFE TOWING OPERATIONS







✓ **GOOD PRACTICE**

- **ALWAYS** use a monkey's fist !
- Throw thin heaving lines (as soon as possible).
- Use winch/capstan to heave up the towing line.
- Signal clearly when towing line is fastened / Check overboard for safety.
- Keep clear of towing line during operation / If you need to work around the fairlead, inform the tug.
- Let towing line go smoothly on Captain's orders when tug is ready.

✗ **BAD PRACTICE**

- Dangerous or heavy objects = Danger for the tug's crew !
- Don't let heaving lines to be hooked hang overboard.
- Don't keep sleeves or splice in fairlead.
- Do not step over the towing line.

For any request, please contact BOLUDA Dunkerque: Phone: +33(0)3.28.65.81.00 / Email: boluda-dunkerque@boluda.fr

REQUIREMENTS FOR SAFE TOWING OPERATIONS

(Additional Measures for Ferry Vessels)



✓ **GOOD PRACTICE**

- **COMMUNICATION :** *(in French as far as possible)*
 - Intent of maneuver / Position of the fairleads / Pushing position / Timing.
 - Start swinging.
 - Increase speed...
- **SPEED :**
 - Keep an appropriate speed during all the maneuver with tugs.
- **TUG POSITION :**
 - Keep in mind the tug's dimensions when sailing in narrow waters (buoys, jetties, shallows...).
 - Water surface cleared.

✗ **BAD PRACTICE**

- Do not increase the speed during the towing line recovery operation / Minimize wash.
- Do not request pushing on the vessel's fenders.





💡 **REMINDER**

41 : Aventureux
42 : Triomphant
44 : Farouche



40T Azimuth Tractor Tuq Class

70 : VB Adroit
71 : VB Puissant
72 : VB Cyclone
73 : VB Tornade
74 : VB Tornade



70T Azimuth Stern Drive Tuq Class

For any request, please contact BOLUDA Dunkerque: Phone: +33(0)3.28.65.81.00 / Email: boluda-dunkerque@boluda.fr

Contacts

Bureau des Mouvements
vigie.dunkerque@boluda.fr
☎ 03 28 65 81 10

Secrétariat
boluda-dunkerque@boluda.fr
☎ 03 28 65 81 00

Remorqueurs disponibles au port de Dunkerque

Remorqueurs	Bollard pull	Propulsion	Moteurs	Capacités FIFI	Type remorque
AVENTUREUX	40 t	Aquamaster	ABC 6DZ DZC	Néant	Câble acier
TRIOMPHANT	40 t	Aquamaster	ABC 6DZ DZC	Néant	Câble acier
FAROUCHE	40 t	Aquamaster	ABC 6DZ DZC	Néant	Câble acier
VB PUISSANT	70 t	Schottel ASD	ABC 8 DZ MDZC	2 X 1400 m ³ /h	Fibre synthétique
VB ADROIT	70 t	Schottel ASD	ABC 8 DZ MDZC	2 X 1400 m ³ /h	Fibre synthétique
VB CYCLONE	70 t	Schottel ASD	ABC 8 DZ MDZC	2 X 1400 m ³ /h	Fibre synthétique
VB TEMPETE	70 t	Schottel ASD	ABC 8 DZ MDZC	2 X 1400 m ³ /h	Fibre synthétique
VB TORNADE	70 t	Schottel ASD	ABC 8 DZ MDZC	2 X 1400 m ³ /h	Fibre synthétique

5.5 Lamage



L'exercice du lamage est assuré par la coopérative des lamaneurs du port de Dunkerque. Celle-ci met en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires pour assurer l'amarrage et le largage des navires Elle dispose pour cela des moyens suivants :

Moyens nautiques de la coopérative de lamanage de Dunkerque			
Vedettes	Puissance	Dimensions	Armement
JM 1	178 cv	7,6 m x 2,8 m	4 personnes
RG 2	340 cv	11,95 m x 4,77 m	10 personnes
JM 3	265 cv	7,5 m x 3,57 m	6 personnes
JM 4	286 cv	8,4 m x 3,34 m	4 personnes
JM 5	300 cv	9,07 m x 3,31 m	5 personnes
JM 6	150 cv	7,6 m x 2,8 m	4 personnes
JM 7	330 cv	9,95 m x 3,34 m	6 personnes
JM 8	150 cv	7,6 m x 2,9 m	4 personnes
JM 9	265 cv	7,8 m x 3,57 m	6 personnes
JM 10	265 cv	7,8 m x 3,57 m	6 personnes

Moyens terrestres

8 camions vire-amarres
 1 camion atelier
 6 VL dont 2 électriques
 2 pick up vire-amarres

Moyens humains

44 lamaneurs
 4 administratifs
 3 mécaniciens

Yokohamas

3 unités 2.5 m x 1.6 m
 4 unités 2.8 m x 1.85 m
 2 unités 4.4 m x 2.4 m
 4 unités 4.5 m x 2.9 m
 8 unités polyforme boule

Divers

2 tourets de 100 mètres d'amarres
 2 treuils portatifs

Contact

Téléphone : 03.28.62.37.50
 Internet : www.lamanage-dunkerque.com
 Mail : contact@lamanage-dunkerque.com
 Réseaux sociaux : LinkedIn

L'amarrage est également toléré par l'équipage embarqué, sous réserve que les conditions de sécurité sous la responsabilité du capitaine du navire soient respectées.

Les navires et bateaux sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes, aux conseils du pilote et aux recommandations de la Capitainerie.

La Capitainerie peut, dans certaines circonstances ou à la demande du pilote, imposer au capitaine, à ses frais, le service du lamanage pour des raisons de sécurité.

Toute rupture d'amarrage ou anomalie doit être signalée à la Capitainerie. La reprise de l'amarrage est sous la responsabilité du capitaine qui doit tout mettre en œuvre pour reprendre son amarrage dans les meilleurs délais. Il pourra si nécessaire demander le concours des services portuaires (lamanage, remorquage, pilotage) et tiendra sa machine parée à manœuvrer et ses propulseurs opérationnels pour faciliter la manœuvre.

Recommandations aux capitaines de navires pour l'amarrage

Les amarres doivent être en bon état général et ne doivent pas avoir dépassé leur durée de vie moyenne, ainsi que le nombre de cycles d'utilisation recommandé.

La tension des aussières doit être surveillée pendant toute la durée de l'escale et éventuellement reprise par l'équipage. En cas d'avis de coups de vent qui seront signalés aux capitaines par les officiers de port, l'amarrage devra être renforcé si nécessaire. Une vigilance particulière sera demandée sur les postes exposés défavorablement.

Voici les bonnes pratiques pour une manœuvre d'amarrage en sécurité

Une communication permanente avec le pilote et les officiers de port sur canal VHF 6 ou 8.



OK POUR VIRER L'AUSSIERE



STOP ARRETEZ DE VIRER



OK ET FIN DES OPERATIONS



OK POUR LARGUER L'AUSSIERE

CES IMAGES REPRESENTENT LES GESTES DE COMMUNICATION ENTRE LE SERVICE DE LAMANAGE ET L'EQUIPAGE DU NAVIRE



NECESSITE D'UNE TOULINE

LA TOULINE DOIT ETRE CONFORME AUX NORMES DE SECURITE. ASSUREZ-VOUS DE NE PAS TROP CHOQUER LES GARDES AFIN D'EVITER QU'ELLES PASSENT SOUS LES PNEUS.



LA TOULINE NE SERA PAS NECESSAIRE

LES AUSSIERS SERONT AMENEES 2 METRES AU-DESSUS DE L'EAU POUR FACILITER LA PRISE A BORD.



Si c'est possible pour le bord, les lamaneurs peuvent prendre deux aussières en même temps.

En fonction de la situation, les lamaneurs décideront peut-être de prendre qu'une seule aussière, surtout si les conditions météo sont mauvaises ou s'ils utilisent le vire-amarres.

Les lamaneurs donneront au moment voulu le signal à l'équipage pour tourner les aussières.

6. COMMUNICATIONS

6.1 Généralités

Les communications au port de Dunkerque se font par VHF. Toutes informations ou problèmes pouvant survenir pendant l'escale du navire doivent obligatoirement être remontés à Dunkerque VTS par VHF.

Le téléphone peut également être utilisé ainsi que la communication par messagerie électronique.

Les communications VHF se font en langue anglaise ou française, toutes les communications avec les vigies sont enregistrées.

6.2 Fréquences utilisées

Canal VHF	Fonction
16	Canal d'appel et de détresse « may day »
73	Canal de travail Dunkerque VTS
72	Canal de travail pilotage Dunkerque
6	Navire/pilote/remorqueurs
8	Navire/pilote/remorqueurs
9	Ports de plaisance

7. NAVIGATION PORTUAIRE

7.1 Généralités

Tout navire ou bateau qui fait mouvement dans le port doit informer Dunkerque VTS de ses intentions et garder une veille permanente sur VHF 73.

Il est également tenu de maintenir en bon état de fonctionnement son équipement AIS et doit signaler sans attendre à Dunkerque VTS, tout dysfonctionnement de celui-ci et ce, qu'il soit à l'intérieur du port, au mouillage ou dans les chenaux d'accès.

7.2 Vitesse maximale autorisée

La vitesse n'est pas réglementée dans le port de Dunkerque, toutefois les navires sont tenus d'adapter une vitesse de sécurité afin de ne pas avoir d'incidence sur l'amarrage des navires (cavalement). Une limitation de vitesse de 5 nœuds est tout de même imposée dans le chenal d'accès à l'écluse Trystram.

Des limitations de vitesse peuvent être imposées par Dunkerque VTS afin d'assurer la sécurité de certaines opérations.

7.3 Bathymétrie



Les relevés bathymétriques au GPMD sont assurés par la vedette hydrographique du port « ALBATROS », d'une longueur de 15 mètres pour un déplacement de 26 tonnes.

Les relevés effectués par cette vedette permettent d'établir régulièrement des plans de sondage et d'orienter les campagnes de dragage en fonction des besoins. Cet équipement permet également une réactivité pour des levées de doute sur certains points hauts ou objets sur le fond.

La vedette ALBATROS est équipée d'un sondeur multifaisceaux à haute résolution SONIC 2024, à ouverture d'angle à 160° pour 500 mètres de portée.

7.4 Priorité navigation

La priorité d'entrée est généralement donnée au premier arrivant pour un même poste. Cependant, certains navires soumis à un passage des jetées aux étales de courant, deviennent prioritaires par rapport aux autres.

Lorsque plusieurs mouvements demandent de gros moyens en remorqueurs, la priorité sera donnée par la Capitainerie, en tenant compte des éléments nautiques et commerciaux. L'ordre d'entrée des navires peut également être modifié en fonction de la disponibilité des écluses.

Pour les sorties du port Est, certains navires sont prioritaires, du fait de leur tirant d'eau qui les oblige à passer les jetées aux étales de courant.

7.5 Assistance obligatoire par remorqueur

Le remorquage n'est pas obligatoire au port de Dunkerque, à l'exception de certains navires dangereux. Cependant, en fonction des conditions météo ou des capacités manœuvrières du navire, après consultation du pilotage, la Capitainerie peut imposer l'utilisation d'un ou plusieurs remorqueurs.

- Navires transportant des gaz combustibles liquéfiés

Un remorqueur est obligatoire pour les mouvements de ces navires. Toutefois, pour tenir compte des qualités manœuvrières de certains d'entre eux, pourront déroger à cette règle les navires d'une longueur inférieure à 110 mètres, à condition qu'ils soient pourvus d'un propulseur d'étrave et d'un appareil propulsif en parfait état de marche. Ceci devra être confirmé par le Commandant du navire avant son entrée dans le port ou son appareillage.

- Navires pétroliers / chimiques

Si la longueur est supérieure ou égale à 220 mètres, un remorqueur de sécurité est imposé, quelles que soient les capacités manœuvrières du navire.



7.6 Limites météorologiques

Limite de vent

À l'exception du terminal méthanier où l'accostage pourra être reporté si la vitesse du vent est supérieure :

- à 25 nœuds pour les vent NW à N,
- à 30 nœuds pour tout autre direction,

Par vent fort, les mouvements d'entrée et de sortie de navires peuvent être reportés selon leur taille, leur capacité de manœuvre et l'état de la mer ou lieu de débarquement du pilote.

Limites de visibilité

La limite de visibilité pour l'entrée au port Est des navires d'écale est fixé à 500 mètres.

7.7 Déhalage

Tout mouvement de déhalage doit être accordé par la Capitainerie. Le pilotage sera toujours imposé pour les mouvements nécessitant l'utilisation d'un remorqueur. Certains déhalages pour des petits navires pourront se faire sans pilote.

Le pilotage est obligatoire pour tout mouvement de déhalage d'un navire transportant des matières dangereuses, tel que défini dans le règlement local pour le transport de marchandises dangereuses, à l'exception des déhalages le long du Môle 5. Si le déhalage demande l'utilisation d'un remorqueur, le pilotage sera également obligatoire.

Les règles pour les déhalages dans le port sont reprises dans l'instruction permanente Commandant N°1.

[A 675.pdf](#)

7.8 Entrée en cale sèche et sur le dock



Les navires ayant transportés des marchandises dangereuses devront être inspectés par l'autorité portuaire assisté d'un chimiste agréé par le port. Si toutes les citernes sont déclarées non dangereuses, le navire pourra accéder en forme ou sur le dock flottant. La procédure de mise sur le dock se fait en accord avec le chantier de réparation Damen.

Les manœuvres d'entrée ou de sortie de la Forme 6 pour les navires de longueur > 140 m, se feront obligatoirement avec un minimum de 2 remorqueurs.

L'utilisation du moteur principal est proscrite et les navires à pales orientables doivent être à pas zéro.

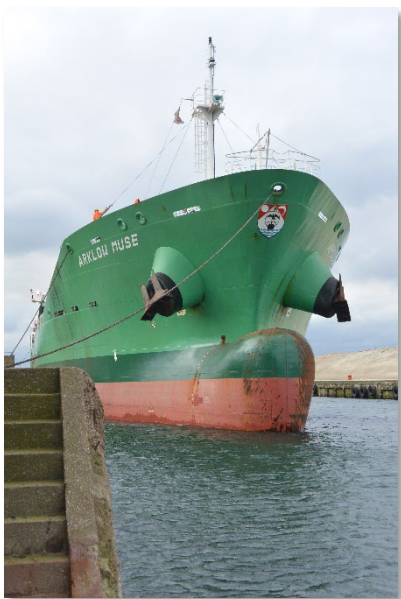
Les manœuvres d'entrée et de sortie de dock pour les navires de longueur > 120 m, se feront obligatoirement avec un minimum de 2 remorqueurs. L'utilisation du moteur principal est proscrite et les navires à pales orientables doivent être à pas zéro.

Pendant toute la durée de leur séjour dans une forme ou sur le dock, les navires doivent raccorder leur propre réseau de lutte contre l'incendie au réseau du terre-plein ou du dock.

7.9 Signaux et feux spécifiques

Les mouvements des navires dans le port sont régis par la signalisation maritime en place tel que défini dans le livre 3 de la signalisation maritime du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM). Cependant, les ordres donnés par la Capitainerie prévalent sur la signalisation.

7.10 Clair sous quille



Les tirants d'eau admissibles sont fixés par le commandant de port après consultation des plans de sondage. Le calcul est effectué en fonction du zéro des cartes pour les quais en eaux vives. Pour les bassins, les tirants d'eau admissibles sont calculés pour un niveau bassin de 5,30 m.

Pour certains postes dans les bassins, il est possible de demander un maintien de plan d'eau afin de garantir une hauteur d'eau suffisante, le temps d'effectuer les opérations commerciales. Cette demande représente un coût qui sera pris en charge par le réceptionnaire de la marchandise.

8. SÉCURITÉ

8.1. Généralités

Le rôle de la Capitainerie est de diffuser l'alerte et de faciliter l'accès des secours. En cas de sinistre, les officiers de port de la Capitainerie peuvent prendre les premières mesures et prêter leur concours aux pompiers et autres autorités en charge des secours.

8.2. Relais d'alerte

En cas de sinistre ou d'accident dans les limites du port, donner l'alerte :



Aux pompiers : **18**
Numéro européen : **112**

Au SAMU : **15**
Numéro européen : **112**

Toute personne qui lance l'alerte doit également en informer la Capitainerie :



Par VHF : **73**
Par téléphone : **03 28 28 75 96**

8.3 Situation d'urgence

Lorsque les pompiers sont déclenchés pour une intervention dans les limites du port, ils sont tenus d'en informer la Capitainerie.

En cas de sinistre sur un navire, le capitaine prend les premières mesures nécessaires et informe au plus vite Dunkerque VTS qui transmettra l'alerte. Le capitaine prend la direction de la lutte contre le sinistre en accord avec le chef des opérations de secours.

Les plans détaillés du navire et le plan de chargement et surtout, les informations sur les marchandises dangereuses, doivent se trouver à bord et pouvoir être mis rapidement à disposition du responsable des secours.

La Capitainerie peut ordonner le déplacement du navire sinistré et sera au cœur des décisions à prendre si celles-ci devaient avoir une incidence sur l'exploitation du port.

Les navires voisins du navire sinistré, seront mis en alerte par la Capitainerie, pour parer à toute éventualité, déhalage, évacuation ou autres mesures visant à assurer la sécurité. Si le navire se trouve dans la ZMFR, le capitaine informe également le CROSS qui est compétent au titre de la Préfecture Maritime.

8.4 Coordination des moyens de secours

Les actions de lutte contre les sinistres sont menées par le pompier en Chef des Opérations de Secours (COS). Le capitaine du navire prête son concours en tant que besoin aux actions menées par les pompiers qui l'assistent de leurs conseils et de leurs moyens en homme ainsi qu'en matériel. La Capitainerie se met à la disposition des pompiers pour les assister si besoin. En cas de sinistre majeur, la direction des opérations de secours est assurée par la préfecture.

8.5 Pollution

Tout capitaine de navire ou responsable d'installation portuaire, est tenu d'informer sans délai la Capitainerie, de toute pollution en indiquant :

- La nature du produit,
- Le nom du quai ou la position,
- L'ampleur de la pollution,
- Les mesures antipollution déjà prises.

Afin de lutter contre d'éventuelles pollutions, le port dispose de différents moyens de lutte antipollution tels que :

- un barrage flottant type Baléare d'une longueur de 300 mètres,
- 120 mètres de boudins oléophiles/hydrophobes,
- 1200 feuilles oléophiles/hydrophobes.

Un contrat de mutualisation des moyens est également signé entre les différentes installations portuaires qui disposent de tels équipements pour faire face à une pollution importante.

Le terminal conteneurs des Flandres est équipé de 2 bacs de rétention pour faire face à des événements concernant des conteneurs fuyants.

Le terminal ferry DFDS dispose également d'une fosse de rétention pour parer les fuites de matières dangereuses.



9. SURÉTÉ PORTUAIRE

9.1 Généralités

Le Grand Port Maritime de Dunkerque est désigné opérateur d'importance vitale (OIV) au titre du secteur des transports, sous-secteur transport maritime. Le port est donc en accord avec le code ISPS et titulaire d'un certificat de conformité délivré par les autorités compétentes.

Chaque navire assujéti à la déclaration ISPS est tenu de la transmettre à la Capitainerie avant son entrée dans le port. En l'absence de certificat de conformité ISPS, le navire peut se voir refuser l'entrée au port par la Capitainerie.

9.2 Niveau ISPS de l'installation portuaire

Dix installations du GPMD ont fait l'objet d'une étude de vulnérabilité. Ceci est défini dans l'évaluation de sûreté portuaire, la dernière a été validée en mars 2024 et donne lieu à l'élaboration du Plan de Sûreté Portuaire (PSP), le dernier a été validé le 13 septembre 2024.

Les installations portuaires établissent leur niveau de sûreté portuaire en fonction de celui en vigueur fixé par le gouvernement. Si un changement de niveau de sûreté a lieu durant l'escale du navire, la Capitainerie en informera l'agent qui transmettra au bord pour élever son niveau de sûreté.

9.3 Déclaration de sûreté

Pour certaines escales spécifiques (ex : escale de croisière), le commandant de port peut imposer des mesures de sûreté particulières à l'agent de l'installation portuaire. Une déclaration de sûreté sera alors rédigée.

Certains navires peuvent également faire une demande de déclaration de sûreté auprès de l'ASIP de l'installation où ils sont prévus accoster.

9.4 Changement d'équipage

Tout changement d'équipage, visite ou mouvement de personnel, doit être porté à la connaissance de l'agent de sûreté de l'installation portuaire dans les meilleurs délais.

10. PROCÉDURES POUR LES OPÉRATIONS COMMERCIALES

10.1 Généralités

Les navires doivent procéder aux opérations de manutention par les moyens les plus rapides, en respectant les procédures de sécurité. Lorsque le navire a terminé ses opérations commerciales et qu'un autre navire est attendu sur le poste, il devra libérer le poste dès que possible. Les règles pour l'exploitation des postes à quai sont reprises dans le règlement suivant :

[règlement pour l'exploitation des postes à quai publics.pdf](#)

10.2 Manutention navires vraciers

Les opérations commerciales de ce genre de navire ne pourront commencer que lorsque le bord et le manutentionnaire se seront entendus sur les procédures telles que prescrites dans le recueil BLU. Des contrôles réguliers sont effectués par les officiers de port du bureau matières dangereuses afin de s'assurer du respect des procédures.

10.3 Manutention des navires transportant des produits inflammables en vrac

Les navires transportant des marchandises dangereuses ou ayant transporté des marchandises dangereuses liquides ou gazeuses en vrac et n'étant pas dégazé, doivent accoster à un poste spécialisé. Ces navires sont tenus de respecter les recommandations de l'ISGOTT concernant le fonctionnement de leur AIS.

Les opérations de chargement et déchargement de produits inflammables ne pourront commencer que lorsque la check-list navire-terre fournie par le terminal et établie selon les recommandations de l'OMI, sera signée par les deux parties. La check-list doit être tenue à la disposition de la Capitainerie qui peut à tout moment faire stopper les opérations en cas de non-respect des procédures.

- **Personnel à maintenir à bord**

Les navires sont tenus d'avoir en permanence à bord les officiers et l'équipage nécessaires à un débranchement ou un déplacement d'urgence sur demande de la Capitainerie.

- **Orage**

En cas d'orage, les opérations commerciales devront être stoppées et le navire déconnecté de même que les avitaillements en combustible devront être interrompus.

- **Conditions de vent**

En cas de fort vent, les opérations commerciales seront stoppées d'un commun accord entre le capitaine du navire et le Terminal s'ils estiment que les conditions de vent ne permettent plus de poursuivre les opérations en toute sécurité.

10.4 Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars

La Capitainerie peut exceptionnellement et après étude, autoriser des opérations d'emportage et dépotage, sous réserve de la mise en œuvre de prescriptions de sécurité adaptées aux spécificités de la marchandise et de l'environnement.

10.5 Dépôts à terre

10.5.1 Dépôts de marchandises diverses

Sauf accord de l'exploitant ou de la Capitainerie, la mise en dépôt des marchandises est interdite aux endroits suivants :

- Le long et sur un mètre de large de tous les hangars et constructions divers ;
- Sur les chaussées routières matérialisées ;
- Sur les emplacements réservés au stationnement des véhicules routiers ;
- Sur les rails des engins de manutention roulants et à l'intérieur du gabarit engagé par ces engins lors de leurs déplacements ;
- Sur les câbles et prises d'alimentation électrique des engins de manutention roulant ;
- A l'intérieur du gabarit des voies ferrées portuaires ;
- Sur les postes de transformation souterrains ;
- Sur les bouches d'incendies ou leurs accès ;
- Le long, et sur une largeur de trois mètres, des murs des postes de transformation et sur les voies d'accès aux portes de ces postes ;
- Sur les emplacements matérialisés par des marques à la peinture, réservés au dépôt des récipients à ordures et déchets, et sur les voies d'accès à ceux-ci.

Le temps de séjour des marchandises, autres que marchandises dangereuses, sur les quais, terre-pleins et dépendances du port, est fixé par l'exploitant ou l'autorité portuaire.

10.5.2 Dépôts de marchandises dangereuses

Les opérations de dépôts à terre de marchandises dangereuses sont soumises à autorisation de la Capitainerie au chargement et au déchargement.

La demande d'autorisation d'entreposage temporaire est effectuée par l'exploitant ou son représentant auprès de la Capitainerie, en utilisant le format informatique en vigueur ou toute autre forme acceptée par la Capitainerie.

Dans ce cas, l'autorisation d'entreposage ne pourra excéder 7 jours ouvrables et les conditions d'entreposage seront définies par la Capitainerie, et feront l'objet de consignes de sécurité adaptées au type, à la quantité et à l'emplacement de la marchandise.

En cas d'entreposage temporaire, les règles applicables concernant la ségrégation entre marchandises dangereuses seront conformes aux dispositions du RPM. La notion de distance de protection est applicable indépendamment de ces règles de ségrégation.

10.6 Nettoyage des quais et terre-pleins

Tout occupant du domaine portuaire est tenu d'assurer en permanence et à ses frais la propreté des zones occupées. Il doit procéder, ou faire procéder, à ses frais, au balayage et à l'enlèvement des déchets, détritiques, marchandises avariées, matériaux divers selon les dispositions de la réglementation en vigueur. Il est interdit de déposer ou d'abandonner des déchets, détritiques, ordures sur les quais et terre-pleins.

10.7 Manutention de colis lourds

Toute manutention de colis lourd doit faire l'objet d'une demande auprès de la Capitainerie qui se chargera de la transmettre aux services du port compétent pour autorisation ou refus.



La demande doit fournir toutes les informations concernant le colis : taille / poids, le quai envisagé pour les opérations, l'engin utilisé pour la manutention, poids / nombre de pieds d'ancrage / présence de plaques de répartition ou pas.

La surface de la zone de manutention devra également être précisée.

Une fois la demande visée par les services compétents, la Capitainerie se chargera de retransmettre l'autorisation avec les éventuelles consignes à respecter.

11. OPÉRATIONS CONCERNANT LES NAVIRES

11.1 Avitaillements

- **Avitaillement par navire ou barge**

Les demandes d'avitaillements par navire ou barge sont à faire auprès du bureau sécurité matières dangereuses de la Capitainerie par l'agent du navire avitaillé. L'agent du navire avitailleur sera tenu de transmettre le manifeste d'avitaillement.

Les opérations d'avitaillement devront se faire à la fin des opérations commerciales pour les navires en chargement de matières dangereuses. Les navires qui effectuent des opérations d'avitaillement devront montrer de jour un pavillon rouge et un feu rouge de nuit. Les navires devront informer Dunkerque VTS (VHF 73) du début et de la fin des opérations d'avitaillement.



- **Avitaillement par camion**

Les demande d'avitaillements en huile ou en combustible par camion sont à adresser au bureau sécurité matières dangereuses par l'agent du navire avitaillé. Elle doit mentionner la nature de produit, les quantités et le nom de la société de transport en charge de l'avitaillement et la date prévue pour l'opération. L'information de début et fin d'avitaillement doit être reportée à Dunkerque VTS.

11.2 Mise à l'eau des embarcations

Il arrive fréquemment que les navires effectuent des exercices de mise à l'eau d'embarcation de sauvetage. Toute mise à l'eau d'embarcation doit faire l'objet d'une demande via l'agent au bureau MD qui transmettra les consignes en même temps que l'autorisation au capitaine du navire.

11.3 Maintenance et réparations

Les demandes de travaux doivent être transmises au bureau MD de la Capitainerie. La demande doit mentionner la description des travaux. Si la demande concerne des travaux à feu nu sur un charbonnier ou un navire transportant des matières dangereuses, les travaux ne pourront être accordés qu'après une visite de l'officier de port MD, qui pourra imposer la visite d'un chimiste agréé par le port.

Pour des demandes de travaux anodins sur des navires autres, une autorisation simplifiée pourra être transmise par l'officier du bureau MD sans que celui-ci se déplace.

11.4 Inspections et travaux sous-marins

Les inspections de coque et travaux sous-marins sont soumis à une demande auprès de la capitainerie, qui transmettra l'autorisation avec les mesures de sécurité à mettre en place. Le début et la fin des opérations seront à signaler à Dunkerque VTS, avec une veille VHF permanente tout au long des opérations.

11.5 Brossage de coque

Le brossage d'hélice sans produits chimiques est autorisé par le port après une demande préalable à la Capitainerie. Le brossage de coque est interdit dans le port de Dunkerque. (Une étude est en cours pour permettre le brossage de coque à l'aide de ROV sous-marin).

Les retouches de peinture sont soumises à des consignes après demande envoyée à la Capitainerie.

11.6 Immobilisation machine

Les demandes d'immobilisations machine sont à signaler à la Capitainerie. Les consignes à respecter seront alors transmises au bord. Un appel VHF vers Dunkerque VTS sera impératif au début et à la fin des travaux.

11.7 Essais de l'appareil propulsif

Les essais de l'appareil propulsif sont soumis à autorisation de la Capitainerie qui se réserve le droit de l'autoriser ou non en fonction du poste à quai. Dans tous les cas, les essais d'hélice se feront au pas zéro et les essais de propulseur d'étrave limités à 10 % de la puissance.

11.8 Compensation de compas

Les compensations de compas ne seront autorisées qu'avec la présence à bord d'un pilote. Lorsqu'une telle opération est planifiée, l'agent devra saisir l'information dans le logiciel Sirène, afin de prendre en compte le temps nécessaire de celle-ci pour l'organisation du trafic.

12. INSPECTIONS

12.1 Généralités

Plusieurs inspections peuvent avoir lieu sur le port de Dunkerque, au titre de l'État Français et de l'autorité portuaire.

12.2 Inspections du port par l'État

Les contrôles dans le cadre du mémorandum de Paris (MOU) sont effectués par le Centre de Sécurité des Navires (CSN) du bureau de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (ex-Affaires Maritimes) de Dunkerque.

A l'issue d'un contrôle, un navire peut se voir immobilisé suite à la constatation de plusieurs déficiences. La Capitainerie sera alors informée pour empêcher la sortie du navire. Une fois la rectification des anomalies réalisée, le navire sera autorisé à repartir.

CSN Dunkerque
250 Quai des Anglais
BP 26380
59385 Dunkerque cedex 1
✉ : csn-dunkerque.dirm-memn@developpement-durable.gouv.fr
☎ : 03 28 23 57 64

12.3 Autres inspections

Les officiers de port de la Capitainerie sont susceptibles d'effectuer des contrôles dans toute l'étendue de leurs prérogatives lors de l'escale d'un navire.

Le navire doit être en mesure de fournir tout document demandé par les officiers de port afin qu'ils s'assurent de la conformité des règlements en vigueur.

Si l'officier de port estime que le navire peut représenter un danger pour lui-même, son équipage, les passagers, la navigation ou l'environnement, son départ peut lui être interdit. La Capitainerie fera alors un signalement au CSN qui se chargera de faire les contrôles pour déclarer le navire apte à repartir.

Suite à la directive du 11 août 2022 relative au contrôle de la procédure de dépôt des déchets provenant des navires faisant escale dans un port français, la Capitainerie et le CSN peuvent faire des contrôles dans ce sens au titre de l'état du port.

12.4 Teneur en soufre des combustibles

Le port de Dunkerque se trouve en zone ECA (Emission Control Area) depuis le 1^{er} janvier 2021, cela oblige les navires à respecter les normes d'émission de d'oxyde de Soufre (abaissement des taux de 3.5% à 0,5% et 0,1% au 01/01/2020), d'oxydes d'azote (NOx annexes VI MARPOL 1997° et de particules).

Des contrôles documentaires sont effectués par le CSN qui s'assure que les livres de bord avec les opérations de changement de combustible soient correctement tenus.

12.5 Laveurs de fumée (scrubber)

L'utilisation de scrubber en cycle ouvert est interdite dans le port, ses chenaux d'accès et la zone de mouillage. En dehors de ces zones, l'utilisation de scrubber en cycle ouvert est autorisée au-delà de 3 milles des côtes.

Afin de se conformer à la réglementation, les navires ont deux possibilités :

- Soit ils stoppent l'utilisation de leur scrubber et procèdent au changement de carburant,
- Soit ils basculent si leur installation le permet en cycle fermé. Des décharges minimales du cycle fermé sont tolérées.

Dans tous les cas, ces deux options sont à prévoir à l'avance lors de l'approche du port.

12.6 Gestion des eaux de ballast

La convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires a été adoptée par l'OMI le 16 février 2004. La France a formellement adhéré à cette convention par la loi N°2008-476 du 22 mai 2008.

Les navires doivent être en mesure de présenter à l'autorité portuaire :

- Le certificat international de gestion des eaux de ballast en vigueur,
- Le rapport des mouvements des eaux de ballast dans le formulaire OMI dédié.

Les navires à destination du port de Dunkerque doivent procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2, jusqu'en 2016, et au moins à la norme de qualité des eaux de ballast après 2016.

En vertu de la règle B-4 (renouvellement des eaux de ballast), tous les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast doivent :

- autant que possible, effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives élaborées par l'OMI.
- lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast de la manière décrite ci-dessus, ce renouvellement du ballast devrait être effectué aussi loin que possible de la terre la plus proche et, dans tous les cas, à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.

13. SERVICES AUX NAVIRES

13.1 Généralités

Le Grand Port Maritime de Dunkerque met en œuvre, dans son plan de réception des déchets des navires, les prescriptions de la directive Européenne 2019/883 du parlement Européen et du conseil du 17 avril 2019, relatives aux installations de réception portuaire pour le dépôt des déchets des navires. Soumis à approbation du directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque, le plan de réception des déchets fait l'objet d'une validation du Préfet de département.

13.2 Déchets



Afin d'être en conformité avec la réglementation, le Grand Port Maritime de Dunkerque a autorisé (après agrément) un certain nombre de sociétés à collecter les déchets des navires.

Déchets solides

Le Grand Port Maritime de Dunkerque met à disposition des navires un système de collecte et de traitement de leurs déchets d'exploitation solides respectant le tri à bord des navires, suivant la Convention MARPOL. La prestation de collecte et de traitement de ces déchets solides a été confiée par le GPMD à la société OPALE ENVIRONNEMENT (seul collecteur désigné dans le logiciel d'escale Sirène pour les déchets solides).

Déchets liquides

La collecte des déchets liquides est assurée par les différentes sociétés agréées, capable d'intervenir sur tous les quais et appontements du port, 365 jours par an, 24h/24, avec un préavis de 24 heures.

Les procédures et réglementations pour la collecte des déchets sont détaillées dans le plan de réception des déchets du port de Dunkerque.

Les différentes sociétés agréées pour la collecte des déchets liquides par le GPMD sont les suivantes :

Entreprises de collecte de déchets d'exploitation liquides des navires agréés GPMD					
Nom	Tel /Fixe	Tel / Portable	Fax	Messagerie électronique	Date agrément GPMD
BECQUET	03.28.64.70.18 (bascule sur l'astreinte)	06.16.19.71.33 (Directeur)	03.28.61.08.06	c.magnier@brun-invest.net	30/06/2020
RAMERY (EX ENVINORD)	03.28.61.05.05 (bascule sur l'astreinte)	06.71.56.66.82 ----- - 06.47.14.40.08	03.28.61.00.88	rwillems@ramery.fr	30/06/2020
HYDROPALÉ SERVICES PORTUAIRES	03.28.28.97.97 (bascule sur l'astreinte)	06.25.73.97.31	03.28.28.97.98	hydropale@sarpindustries.fr	03/07/2020
S.A. NASA Nord Assainissement	03.28.29.06.06 (bascule sur l'astreinte)	/	03.28.29.14.14	nasadm@orange.fr	30/06/2020
ORTEC	03.28.24.18.84 (bascule sur l'astreinte)	06.07.31.44.11	03.28.25.08.17	oi.dunkerque@ortec.fr	06/07/2020
SUEZ (EX SANNINOR)	03.28.65.93.00 (bascule sur l'astreinte)	/	/	bertrand.manesse@suez.com	30/06/2020
2 CAPS ENVIRONNEMENT	03.61.31.88.03	06.07.16.27.71	/	contact2caps@environnement.fr	03/02/2021

13.3 Avitaillements

Avitaillement en soute

Chaque opération d'avitaillement en soute doit faire l'objet d'une demande auprès du bureau sécurité-matières dangereuses qui transmettra les consignes.

Avitaillement en matériels et en vivres

Les navires devront passer par leur agent pour les avitaillements en vivres. Certaines opérations (manutention de palettes par grues sur le quai) devront être soumises à autorisation de la Capitainerie.

Avitaillement en eau

Tous les quais ne sont pas équipés de prise d'eau permettant un avitaillement. Pour certains quais équipés, l'agent sera en charge de faire la demande d'installation de compteur auprès de la société gestionnaire du réseau d'eau sur Dunkerque. Les tarifs en vigueur pour le port de Dunkerque sont les suivants :

Prix au m³ = 4 euros

Connexion = 190 euros et 220 euros pour les connexions le week-end et jours fériés.

Transports

Gare de Dunkerque

<https://www.garesetconnexions.sncf/fr>

Aéroport international de Lille

<https://www.lille.aeroport.fr>

Service de bus de Dunkerque DK bus (bus gratuit)

<https://www.dkbus.com>

14. LES ACTEURS PORTUAIRES

14.1 Exploitants terminaux sur le GPMD

SOCIETES DE MANUTENTION			
Société	Adresses	Téléphone	Mail
ASN ALCATEL SUBMARINE NETWORK	2405 route du pertuis du môle 2 59140 Dunkerque	06 21 72 34 13	laurent.comello@asn.com
ALUMINIUM DUNKERQUE	8505 route de la ferme Ravel - 59279 Loon-Plage	03 28 23 62 73	operations@stedunkerque.fr
STEB	32 quai des Américains 59140 Dunkerque	03 28 28 91 21	
BARRA SNM	32 quai des Américains 59140 Dunkerque	03 28 59 90 00	contact@barra-snm.fr
CEMEX	3355 route des Salines 59760 Grande-Synthe	03 28 21 51 75	www.morilloncorvol.fr
DMT DUNKERQUE MULTIVRAC TERMINAL	2961 route du bassin maritime 59140 Dunkerque	03 28 25 41 33	hsergent@dmterminal.com
DAMEN	2580 route des docks 59140 Dunkerque	03 28 66 48 00	arno-dunkerque@netinfo.fr
DFDS SEAWAYS	5670 route de la maison blanche 59279 Loon-Plage	03 28 28 95 50	bertrand.demester@dfds.com
DILINGER	3032 rue du comte Jean 59379 Dunkerque cedex 1	03 28 29 39 44	www.dillinger-france.com
DUNKERQUE LNG FLUXYS	Immeuble des trois ponts 30 rue l'Hermite - 59140 Dunkerque	08 30 10 32 49	www.dunkerquelng.com
FLANDRE BETON	Route du port Fluvial 59219 Loon-Plage	03 28 25 09 38	
EQIOM	3590 route du bassin maritime 59140 Dunkerque	03 28 24 47 10	sebastien.vercruysse@eqiom.com
ASPHALTEX NORD	2190 route du môle 6		

TERMINAL DES FLANDRES	5895 route du royaume uni 59279 Loon-Plage	03 28 58 46 55	exploitation@terminal-des-flandres.com
NORD CEREALES	3580 route du bassin maritime 59376 Dunkerque cedex 1	03 28 21 50 40	sica-nord-cereales@gofornet.com
QPO SAS	6050 route du terminal pondéreux ouest 59279 Loon-Plage	06 30 90 80 37	contact@qpo.fr
SEA INVEST DK	3510 route des salines 59375 Dunkerque cedex 1	03 74 80 00 93	
STE	3301 route du quai de l'Escaut	03 28 28 91 24	
TEPSA ST DUNKERQUE	2205 route du môle 5 59140 Dunkerque	03 28 58 74 41	
TOTAL RAFFINAGE FRANCE	4780 route du Fortelet 59279 Mardyck	03 28 26 35 79	
TTS	Quai Freycinet 9 59140 Dunkerque	03 28 58 67 77	tts@club-intenet.fr
VERSALIS FRANCE SAS	4531 route des dunes 59279 Mardyck	03 28 23 55 93	www.polimerieuropa.com

14.2 Agents maritimes

Agents consignataires			
Société	Adresses	Téléphone	Mail
AGENA TRAMP	Centre d'affaire CREANOR 2 route de Bergues 59142 Coudekerque-Branche	09 72 59 11 17	dunkirk@agenatramp.fr
AGSM	1-7 place de la république BP 3177 - 59377 Dunkerque	03 28 66 74 00	mail@agsm-shipping.fr
AMLF LEMV shipping	30 quai des Américains	03 28 25 27 16	agency@lemvshipping.com
SEA INVEST Shipping Agency	3280 quai de l'Escaut	03 28 26 79 00	trampdkk@sea-invest.fr
ISS shipping	12 Bis rue Jacques de Vaucanson BP - 13500 Martigues	06 58 46 49 85	iss.dunkirk@iss-shipping.com
MSC France	11 rue des arbres - BP 86376 59377 Dunkerque	02 35 21 79 69	arnaud.gens@msc.com
DFDS Seaways	Route de la maison blanche BP - 59279 Loon-Plage	03 28 28 95 37	bedem@dfds.com
CMA CGM	Route de l'écluse Trystram BP 12104 59376 Dunkerque cedex 1	03 28 58 46 14	dnk.operation@cma-cgm.com
HUMMAN-TACONET	2512 Route de l'écluse Trystram Hôtel des technologies BP port 2512 59140 Dunkerque	03 28 63 51 85	dunkirk@humtac.fr
EURO-DOCKS SERVICES	227 Avenue Maurice Berteaux BP 30072 59430 St Pol sur mer	03 28 21 93 51	tramping@eurodocks.com
DESTOCK FCL	Route de la maison blanche 59279 Loon-Plage	03 61 30 70 17	destock@destock-bois.com
DELPIERRE SA	1, rue Vanstabel 59140 Dunkerque	03 28 65 86 00	delpierre@netinfo.fr
MARFRET	32 quai des Américains 59140 Dunkerque	03 28 65 91 91	rvin@marfret.fr
MARINE NATIONALE	19 quai de la citadelle 59140 Dunkerque	03 28 58 84 94	
WORMS SERVICES MARITIME	1/7 place de la République 5th floor - 59140 Dunkerque	03 28 65 80 80	tramping@eurodocks.com
MARINE NATIONALE	19 quai de la citadelle 59140 Dunkerque	03 28 58 84 94	www.defense.gouv.fr/marine

14.3 Experts maritimes

Cabinet d'expertise Maritime CASTEL

Expert maritime Benoît Castel ☎ : 06 71 57 93 72
Expert maritime Loïc Castel ☎ : 06 73 57 06 92

14.4 Laboratoire d'analyses

Laboratoire de chimie Flandres Analyses agréé par le port
☎ : 03.28.65.88.88

14.5 Sociétés de collecte des déchets

DECHETS SOLIDES	
Opale environnement	☎ : 03 21 19 79 40
DECHETS LIQUIDES	
Decap environnement	☎ : 03 21 85 98 85
Hydropale service portuaire	☎ : 03 28 28 97 98
NETTOYAGE POMPAGE DE CUVE	
Ramery	☎ : 03 28 61 05 05

14.6 Seamen's Club

La création d'un lieu d'accueil pour les marins est à l'étude au port Est.

ACRONYMES/LEXIQUE

BLU :	Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraciers.
COLREG :	Collision Régulations ou règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)
CSN :	Centre de Sécurité des Navires
ECA :	Emission Control Area
ETA :	Estimated Time of Arrival / heure d'arrivée prévue
ETD :	Estimated Time of Departure / Heure prévu d'appareillage
IBC :	International Bulk carrier / code international pour le chargement et déchargement des navires vraciers
IGC :	Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac
IMDG :	International Maritime Dangerous Goods code
IMPA :	International Maritime Pilot Association
IMSBC :	International maritime solide bulk carrier / code maritime International des cargaisons solides en vrac
IP :	Installation Portuaire
ISGOTT :	International Safety Guide for Oil Tankers
MOU :	Memorandum of Understanding
NOx :	Oxyde d'azote
RPM :	Règlement pour l'admission, le transport, le dépôt et la manutention de marchandises dangereuses dans les ports maritimes, à l'intérieur des limites administratives du port ou d'une zone d'application délimitée par le Préfet.
ROV :	Remotely Operated Underwater Vehicle - sous-marin robotisé
SOLAS :	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SOx :	Oxyde de Soufre
SPAFP :	Service de la Police Aux Frontières Portuaire de Dunkerque
STM :	Service trafic maritime
VTS :	Vessel Traffic System
ZAR :	Zone d'Accès Restreint
ZMFR :	Zone Maritime et Fluviale de Régulation
ZPS :	Zone Portuaire de Sûreté (ZPS)



BON VENT !

DUNKERQUE
PORT