



LIVRETS D'INFORMATIONS PREALABLES A L'ARRIVEE DES NAVIRES ET BARGES

JONCTION 1 ou JONCTION 2

S.H.M.P.P.

Installation portuaire N° 18675/0232 ---- FRELEH_0015

Société Havraise de Manutention de Produits Pétroliers
Route de la Pointe du Hoc
Port du Havre - 4066

B.P. 64 – 76050 Le Havre Cedex

Standard : ☎ : 02.35.25.80.20 Salle de contrôle : ☎ : 02.35.25.80.31

Site internet : www.shmpp.fr



MISE EN GARDE

CE DOCUMENT DOIT IMPERATIVEMENT ETRE LU PAR LE PERSONNEL DE BORD

Ce document regroupe toutes les informations nécessaires aux navires et barges pour le bon déroulement des opérations aux appontements SHMPP. Il ne se substitue en aucun cas aux règles de sécurité locales et internationales, ni aux règles de sécurité propres aux navires et barges sous la responsabilité du commandant.

Ce livret d'information du terminal et des appontements est remis à bord de chaque navire et barge faisant escale à la SHMPP. La prise en compte par le bord de ce document implique que l'ensemble de l'équipage soit informé et qu'il respectera les consignes de la SHMPP.

SOMMAIRE :

1. PRESENTATION DE LA SHMPP

2. REGLES DE SECURITE

3. SANTE

- Toxicité

4. SURETE

- a. Règles ISPS
- b. Procédure d'entrée & sortie d'appontement

5. SECURITE

- a. Arrêt d'urgence
- b. Qualité produit
- c. Equipement de Protection individuel
- d. Dispositif d'inertage
- e. Appareil électrique
- f. Remorqueur
- g. Dispositif de mise à la terre
- h. Moyen de lutte incendie
- i. Plan d'évacuation d'appontement
- j. Amarrage et plan
- k. Etude des risques
- l. Situation d'urgence
- m. Transbordement ou soutage par mer
- n. Manutention et levage sur appontement
- o. Travaux

6. ENVIRONNEMENT

- a. Marée
- b. Trafic portuaire
- c. Vents dominants
- d. Conditions climatiques
- e. Constat d'anomalies et avaries
- f. Kit de prévention
- g. Rejets aux bassins

7. OPERATIONS D'EXPLOITATION

- a. Organisation
- b. Types d'opération
- c. Conduites
- d. Condition de chargement / déchargement
- e. Echantillonnage

8. COMMUNICATION

- a. Organisation
- b. Moyens
- c. Numéros d'urgence

9. INFORMATIONS TECHNIQUES : ACCOSTAGE ET APPONTEMENTS

10. SERVICES

- a. Soutage
- b. Passerelle
- c. Container de déchets domestiques
- d. Eau
- e. Opération de gardiennage

11. ANNEXE

- N°1 - Information H₂S
- N°2 – Plan des arrêts d'urgence
- N°3 – Plan d'évacuation des appontements
- N°4 – Exemples d'amarrage
- N°5 – Analyses des risques
- N°6 – Situation d'urgence
- N°7 – Communication
- N°8 – Gestion des déchets

* * *

1 – Présentation de la SHMPP

Créée en 1971 et modernisée depuis, la société dispose d'une capacité de stockage de 388 000 m³ de stockage pour les gazoles, les fiouls lourds et le soufre. Une conduite centralisée permet d'effectuer toutes les opérations en garantissant la sécurité des produits et des mouvements.

Ouvert 24/24 heures et 7/7 jours, les réceptions et les chargements se réalisent :

- par mer à partir des trois appontements pouvant recevoir des barges, caboteurs et tankers jusqu'à 100.000 tonnes en bassin à niveau constant.
- par pipe à partir des raffineries de la Basse Seine, par pipes privés, ou par le réseau national TRAPIL.
- par route pour les avitaillements.

La SHMPP est équipée contre la lutte incendie. Une station de traitement des eaux permet de traiter les eaux de ruissellement du site.

Les opérations par mer se réalisent à partir des trois appontements Jonction 3 (pour les tankers), Jonction 2 (barges, caboteurs et tankers) et Jonction 1 (pour les barges et caboteurs).

2- REGLES DE SECURITE

Toute personne ne respectant pas les règles de sécurité se verra interdire l'accès à l'appontement. Sur l'appontement, il est interdit de :

- Fumer,
- Boire ou introduire de l'alcool,
- Se droguer ou introduire de la drogue,
- Laisser les grilles d'appontements ouvertes,
- Utiliser des appareils électriques non ATEX

Le navire ou la barge doit :

- Assurer une veille permanente pendant toute la durée des opérations
- Conserver opérationnels ses équipements de lutte contre l'incendie
- Conserver son /ses moteur(s) principal(aux) et auxiliaire en état de fonctionner, tous travaux de démontages, etc. empêchant la mise en route dans les délais normaux des appareils de propulsions du navire et barge doivent être autorisés par l'autorité portuaire et la SHMPP.
- Pouvoir quitter l'appontement dans les meilleurs délais
- Renseigner conjointement avec le terminal la feuille d'opération et pour les barges la liste de contrôle ADN
- Informer la terre de tout changement par rapport à la feuille d'opération ou pour les barges la liste de contrôle ADN
- Informer la terre en cas de rejets au bassin
- Communiquer via l'agent la liste de l'équipage et de toutes les personnes susceptibles d'accéder au navire ou à la barge pendant l'escale.

3- SANTE

Toxicité

ANNEXE 1

La présence d'H₂S ou tout autre gaz devra immédiatement être signalé au surveillant d'appontement. Des mesures de protection devront être prises en commun entre le bord et la terre.

4- SURETE

A. Règles ISPS

La SHMPP applique les règles du code ISPS. Le niveau de sûreté du navire doit être communiqué à la SHMPP via l'agent maritime.

Code ID : 18... UN Locator code : FRLEH Assigned port facilities number : 0232

L'appontement J2 est une zone à accès réglementés (Z.A.R.) et est soumise aux règles applicables dans les Z.A.R.

B. Procédure d'entrée & sortie d'appontement

Les règles du code ISPS devront être suivies et appliquées. Les accès aux appontements sont filtrés, filmés et contrôlés. Les mouvements de personnel et matériels (par exemple livraison) doivent faire l'objet d'une liste détaillée (nom, type de matériel, transporteur, n° de véhicule...) préalablement établie et transmise à la SHMPP via l'agent maritime. Les personnes étrangères aux opérations d'exploitation ou non déclarées préalablement ne sont pas admises à pénétrer sur l'appontement. Les membres d'équipage souhaitant se rendre à terre devront s'enregistrer auprès du surveillant d'appontement afin de pouvoir quitter l'appontement mais surtout d'y rentrer.

5- SECURITE

A. Arrêt d'urgence (AU)

ANNEXE 2

Deux arrêts d'urgence stoppent les pompes du terminal et ferment automatiquement les vannes pieds de bras (10s). Ces AU (arrêt d'urgence) se situent sur le mur de la guérite surveillant et sur l'armoire électrique près du portail d'entrée appontement.

Un équipement « prises blanches » est à utiliser uniquement pour les barges en chargement ou déchargement.

B. Qualité produit

Produit autorisé : Gazole et fioul lourd

Point éclair minimum : **55°C**

Aucune autre qualité de produit n'est autorisée.

C. Equipement de Protection Individuel (EPI)

Les personnes non équipées d'EPI doivent emprunter le passage balisé prévu à cet effet. Pour les travailleurs le port des EPI appropriés est obligatoire : chaussures de sécurité, casque, combinaison, gants, lunettes et gilet de sauvetage.

D. Dispositif d'inertage

Les navires équipés d'un dispositif d'inertage des citernes devront l'utiliser avant et pendant les opérations à poste (citernes de ballast y compris). Tout manquement ou dysfonctionnement devra être signalé au surveillant d'appontement.

E. Appareil électrique

Les appareils utilisés à bord et sur l'appontement doivent être de type ATEX (radio, TW, téléphone, lampe...)

F. Remorqueur

Le nombre et la puissance des remorqueurs nécessaires à la manœuvre d'accostage sera déterminé entre les autorités portuaire du Havre et le navire. La SHMPP pourra émettre un avis sur le nombre de remorqueur.

G. Dispositif de mise à la terre

Avant toute opération, la liaison équipotentielle entre le navire ou la barge et la terre devra être réalisée par une pince de mise à la terre. Le contact "métal sur métal" devra être assuré.

H. Moyen de lutte incendie

Deux extincteurs à poudre (9kg dans la guérite, 50 kg sur l'appontement). Eau industrielle sous 3 bars à 30m³/h. Des brides internationales sont disponibles sur l'appontement. La berge est équipée d'un canon à eau (J1 et J2 = 3000L/min chacun) pour la protection des installations.

I. Plan d'évacuation d'appontement

ANNEXE 3

Plan en annexe

J. Amarrage et plan

ANNEXE 4

La qualité et la sûreté de l'amarrage est de la responsabilité du navire ou barge ; cependant le terminal se réserve le droit d'intervenir si la sécurité l'impose. Exemple de plan d'amarrage minimum en annexe. Pour un amarrage à Jonction 2, il sera nécessaire de tenir compte de la proximité d'amarrage des barges à Jonction 1.

K. Etude des risques

ANNEXE 5

Voir analyse et moyens de prévention en annexe 5.

L. Situation d'urgence

ANNEXE 6

Voir annexe « comment réagir en cas d'urgence ».

M. Transbordement ou soutage par mer

Toutes les opérations réalisées par transbordement doivent être autorisées par le port du Havre et par le terminal.

N. Manutention et levage sur appontement

Les livraisons de marchandises doivent être prévues en concertation entre le navire ou la barge, l'agent et le terminal préalablement à l'arrivée du navire ou barge.

Les livraisons de combustible et toute autre marchandise par camions doivent se faire dans le respect des règles de sécurité du port et la réglementation en vigueur (établissement d'un protocole de sécurité).

L'utilisation de la grue du bord ne doit en aucun cas risquer de compromettre le bon déroulement des opérations. Dans le cas contraire le levage devra être entrepris avant ou après les opérations commerciales.

O. Travaux

Tous travaux représentant un risque doivent impérativement être soumis à l'autorisation du terminal et des autorités du port (travaux à chaud ou à feu nu, travaux sur un organe de sécurité du navire et barge, sur la manœuvrabilité, travaux sous marin...). Les travaux dans un espace clos, une citerne non isolée ou consignée du reste des citernes, sont interdits.

En cas d'absolu nécessité, une demande préalable devra être faite auprès du terminal. La procédure suivie sera celle du terminal concernant les autorisations de « pénétrer dans un espace clos ou une capacité » (contrôle d'atmosphère...). Le terminal et les autorités du port donneront l'accord ultime avant intervention.

6- ENVIRONNEMENT

A. Marée

Le bassin d'accostage est à niveau constant. Marnage possible de 40 à 60 cm dû au mouvement de porte d'écluse François 1^{er}. Densité moyenne de l'eau 1.025 Kg/l

B. Trafic portuaire

Va et vient de navire et barge de toute sorte en provenance et vers l'écluse François 1^{er}. Veille sur le canal VHF 83.

C. Vents dominants

Ouest à sud-ouest.

D. Conditions climatiques

En cas d'orage sur zone ou de vents violents (Avis de tempête par la météo avec vents >110Km/H) les opérations seront stoppées. En cas de vents forts (60 km/h), les amarres pourront être retendues. Dans tous les cas, la décision sera à l'appréciation du navire ou barge et du terminal.

E. Constat d'anomalie et avarie

Les procédures SHMPP seront utilisées dans ce cas. Le navire ou barge pourra également utiliser ses propres documents qualité.

Toute pollution du plan d'eau devra être signalée au surveillant d'appontement.

F. Kit de prévention

Kit de prévention de 1^{ère} urgence sur chaque appontement. Le terminal dispose de barrage flottant hydrophobe (150m : ø 20cm). Des moyens plus importants sont disponibles auprès du port.

ANNEXE 2

G. Rejets aux bassins

Il est interdit de rejeter des polluants à la mer.

7 – OPERATION D'EXPLOITATION

A. Organisation

Avant de débiter les opérations, le navire ou barge et le terminal s'entendent sur le principe et le déroulement des opérations. Cette concertation peut se faire lors de l'établissement de la feuille d'opération pour les navires et de la liste de contrôle ADN pour les barges remplie entre le bord et la terre. Le non respect d'un des points de cette liste pourra entraîner l'arrêt des opérations. Les opérations de chargement ou déchargement se réaliseront capots fermés.

B. Types d'opération

Sont réalisées aux appointements des opérations de :

- Déchargement du navire ou barge vers un réservoir du terminal,
- Chargement du navire ou barge à partir d'un réservoir du terminal,
- Déchargement du navire vers un réservoir de la raffinerie Total distante de 4 Km,
- Chargement du navire ou barge à partir d'un réservoir de la raffinerie Total,
- Déballastage vers barge spécialisée (soumis à autorisation des autorités portuaires et de la SHMPP)

C. Conduites

Le bras de chargement fioul est connecté au terminal par une conduite d'une longueur d'environ 500m et d'une contenance de 50 m³. Après opération, la ligne est conservée vide sous pression d'air. Deux vannes en pied de bras permettent d'isoler la conduite du bras.

Le bras de chargement gazole et DML est connecté au terminal par une conduite d'une longueur d'environ 500m et d'une contenance de 50 m³. Après opération, la ligne reste pleine. Deux vannes en pied de bras permettent d'isoler la conduite du bras.

D. Condition de chargement / déchargement

La cadence de chargement varie de 250 à 800 m³/h pour le fioul et de 500 à 1000m³/h pour le gazole. Le chargement à partir du terminal s'effectue avec des pompes volumétriques pour le fioul et centrifuges pour le gazole. Les pompes volumétriques disposent de soupapes internes (8 bars et 10 bars). Le chargement à partir de la raffinerie s'effectue avec des pompes centrifuges. En cas de suppression, une soupape effectue la décharge sur bac SHMPP (15 bars).

E. Echantillonnage

L'échantillonnage à bord est généralement effectué par une société d'inspection. Le terminal effectue quant à lui un échantillonnage devant le bord. Un document d'échantillonnage est à renseigner par le navire ou la barge et le surveillant.

8 – COMMUNICATION

A. Organisation

Pendant l'opération, il y a 3 intervenants : le navire ou la barge, le surveillant, la salle de contrôle du terminal. Le contact principal du navire ou barge est le surveillant d'appointement. Il centralise et redistribue toutes les informations entre le navire/barge et la salle de contrôle.

B. Moyens

Un talkie-walkie (TW) est remis systématiquement à bord dès la fin de l'accostage. Ce TW permet de contacter le surveillant d'appointement (JON1 ou JON2) et la salle de contrôle du terminal. Les autorités portuaires peuvent être contactées par VHF canal 88 ou 83.

Pendant toute la durée des opérations, le surveillant d'appointement présent devant le bord et le surveillant du manifold navire/barge à bord seront en contact direct. Le surveillant d'appointement peut contacter en permanence la salle de contrôle du terminal soit par téléphone soit par talkie-walkie.

C. Numéros d'urgence

ANNEXE 6

9 - INFORMATIONS TECHNIQUES : ACCOSTAGE - APPONTEMENT

	Jonction 1 (JON 1)		Jonction 2 (JON 2)		Commentaires
Bassin d'accostage : marnage max 60 cm	Canal Bossière		Canal Bossière		Bassin à niveau constant
Bras	GAZOLE	FIOUL	GAZOLE	FIOUL	
Cadence maximale (m3/h)	1000	1000	1200	1100	
Cadence moyenne (m3/h)	550	550	1000	500	
Pression maximale (bars)	7	7	7	7	
Température maximale (°C)	55	90	55	90	
Distance mini/maxi de la bride à la lisse (m)	1	3	1	4	
Débattement latéral maximal (m)	3	3	3	3	
Diamètre de la conduite (en pouce)	12	12	12	12	
Diamètre du bras (en pouce)	8	8	10	10	
Diamètre de la connexion (en pouce)	8	8	10	10	
Equipé d'un casse vide	Non	Non	Non	Non	
Type de connexion	Griffes à vis		Griffes à vis		
Port en lourd (Tonnes)	5 000		25 000		
Tirant d'eau (m)	6.5		9.7		Le tirant d'eau exact doit être demandé au GPMH
Tirant d'air maximal (m)	9		11.3		
Longueur appontement (m)	39		40		
Nombre de ducs d'Albe	4		5		Les ducs d'Albe sont équipés de bollard d'amarrage
Longueur entre axes ducs d'albe intérieurs (m)	25		27		
Longueur entre axes ducs d'albe extérieurs (m)	98		57		
Nombre d'amarrage à terre	3 (40 T) et un (25 T)		5 (40T) et un 60 T		
Vitesse d'approche maximale	0.25 m/s		0.16 m/s		
Longueur maximale du bateau (m)	150		170		
Distance appontement <-> duc d'albe (m)	2.1		2.6		

10 - SERVICES

A. Soutage

Possibilité d'avitaillement en direct des navires et barges, de préférence avant ou après opération commerciale. Opération conditionnée par l'emplacement des brides de soutage ou au déplacement du navire/barge.

B. Passerelle

Jonction 1 : un escalier attenant à l'appontement est à la disposition pour les barges et une passerelle est à disposition des navires sa mise en place est obligatoire avec l'aide de la potence sur l'appontement ou la grue du bord.

Jonction 2 : La passerelle du terminal est à utiliser obligatoirement (longueur de 14 mètres et poids de 700 kilogrammes). Sa mise en place s'effectue par la grue du bord ou une grue extérieure sur demande.

C. Containers de déchets domestiques

ANNEXE 8

Location de containers pour déchets domestiques uniquement (1 x 1000 à jonction 1 et 4 x 1000 litres à Jonction 2). Pour les autres déchets, s'adresser à une société spécialisée via l'agent maritime. L'accord de la SHMPP est nécessaire et l'évacuation doit être conforme au programme Ecoport.

N.B : la facturation est effectuée par container.

D. Eau

Uniquement à Jonction 2 : Fourniture d'eau industrielle à 30m³/h max. 3 bars.

N.B : La facturation s'effectue au m³ après relevé du compteur et vérification contradictoire par le personnel du bord.

E. Opération de gardiennage

Gardiennage à l'appontement. En dehors des opérations commerciales, et conformément aux conditions générales d'exploitation et aux tarifs en vigueur, les bateaux ou les barges peuvent rester à quai en simple surveillance/gardiennage. Ce gardiennage nécessite la présence d'un opérateur d'appontement. L'opérateur appontement utilisera un récépissé d'heures de gardiennage. Les heures de gardiennage commencent 3 heures après l'arrivée du bateau ou de la barge si le bras n'a pas été branché et 3 heures après le débranchement si le bateau ou la barge n'est pas parti. Toute heure commencée au-delà d'un quart d'heure est due.

ANNEXE 1 – INFORMATION H2S

H2S - Description produit :

- Gaz incolore, très inflammable et explosif en mélange avec l'air, très toxique par inhalation et pour les organismes aquatiques.
- Odeur fétide (œufs pourris) à faible concentration mais est indécélable à forte concentration.
VME = 5 ppm (Valeur Moyenne d'Explosivité)
VLE = 10 ppm (Valeur Limite d'Explosivité)

• Procédure à suivre en cas d'H2S :

- Communiquer à SHMPP par l'agent maritime, au moins 24 h avant l'arrivée du navire ou la barge, le taux d'H₂S mesuré (phase vapeur tank)
- Le personnel à l'apportement monte à bord du navire ou de la barge équipé d'un masque d'évacuation et d'un détecteur d'H₂S en fonctionnement.
Si le détecteur H₂S se déclenche, l'opérateur a interdiction de continuer sa progression sur le navire ou la barge tant que la situation n'est pas rétablie par le navire ou la barge.
Le terminal est immédiatement averti par le bord de la présence d' H₂S.

3 cas peuvent se présenter :

➤ Teneur H₂S < 10 ppm

- Echantillonnage possible après reconnaissance des citernes par le personnel de bord.

➤ 10 ppm < Teneur H₂S < 100 ppm

- Pas d'échantillonnage ni accès chambre des pompes.
- La mesure de la teneur en H₂S est prise par le personnel habilité de la société d'inspection, muni d'un ARI.
- La reconnaissance des citernes s'effectue via les sas de mesures type "vapor lock". En cas d'absence, concertation obligatoire bord/terminal.

➤ 100 ppm < Teneur H₂S < 1000 ppm

- Mesure de la teneur en H₂S par un appareil de détection en continu
Avant les opérations de branchement et de débranchement, cette mesure est effectuée par le personnel habilité de la société d'inspection muni d'un ARI.
- Pas de reconnaissance des citernes (sauf si une des parties l'exige ; dans ce cas, le personnel est muni de l'ARI et est autorisé).

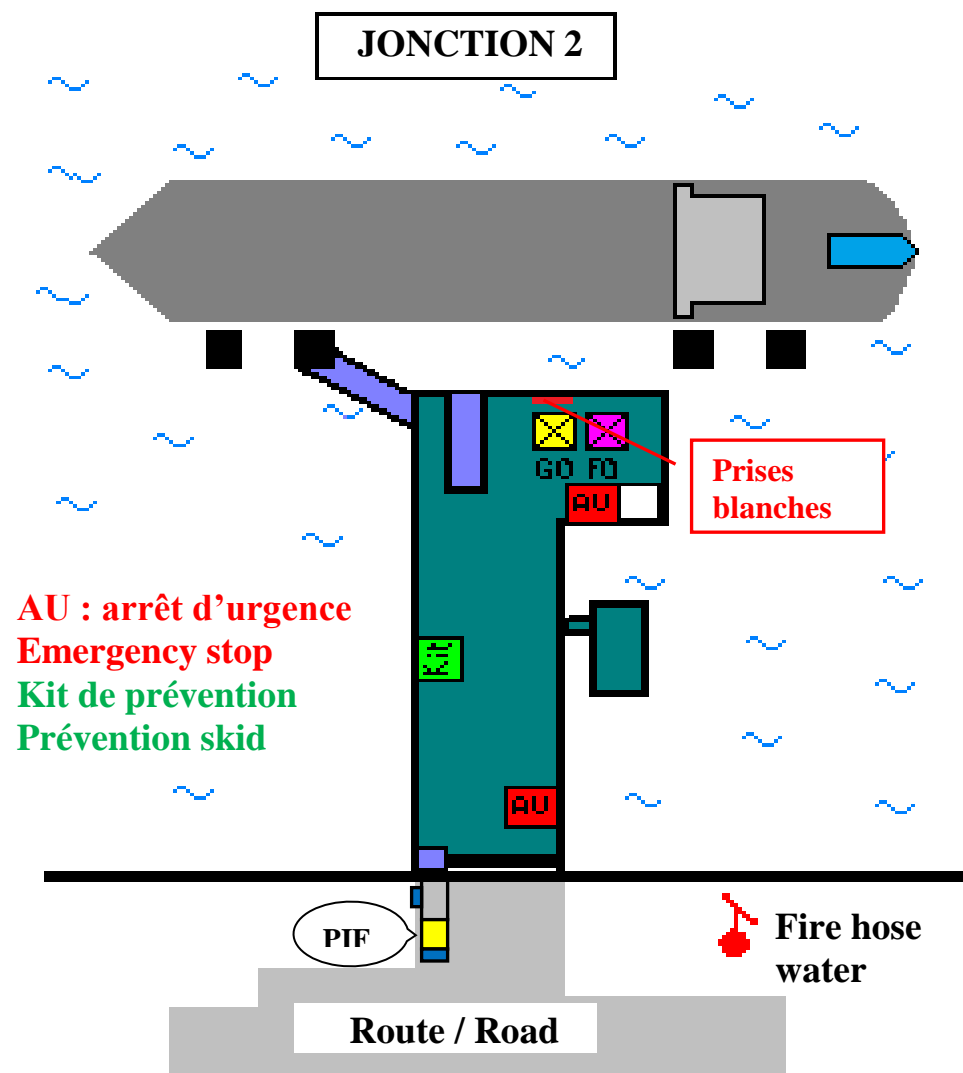
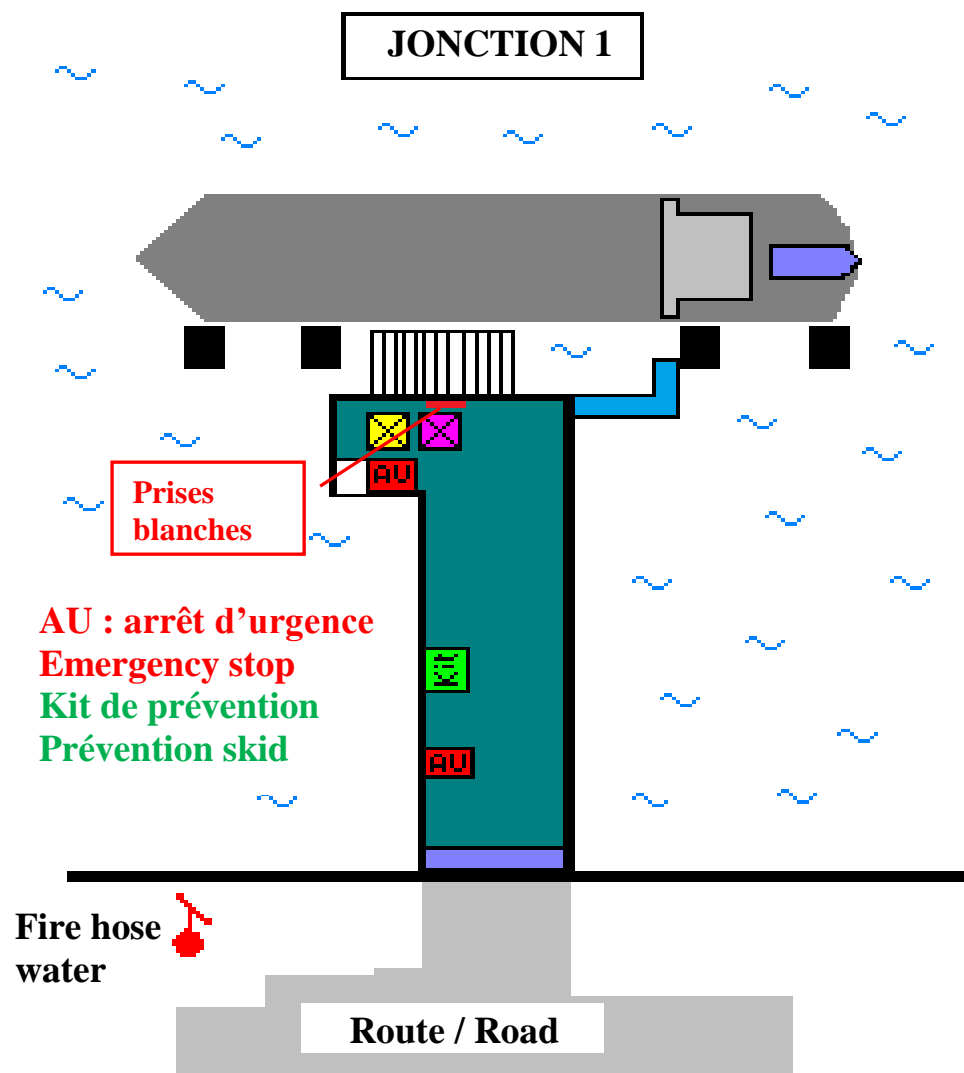


: Teneur H₂S > 1000 ppm : le décès survient immédiatement après inhalation

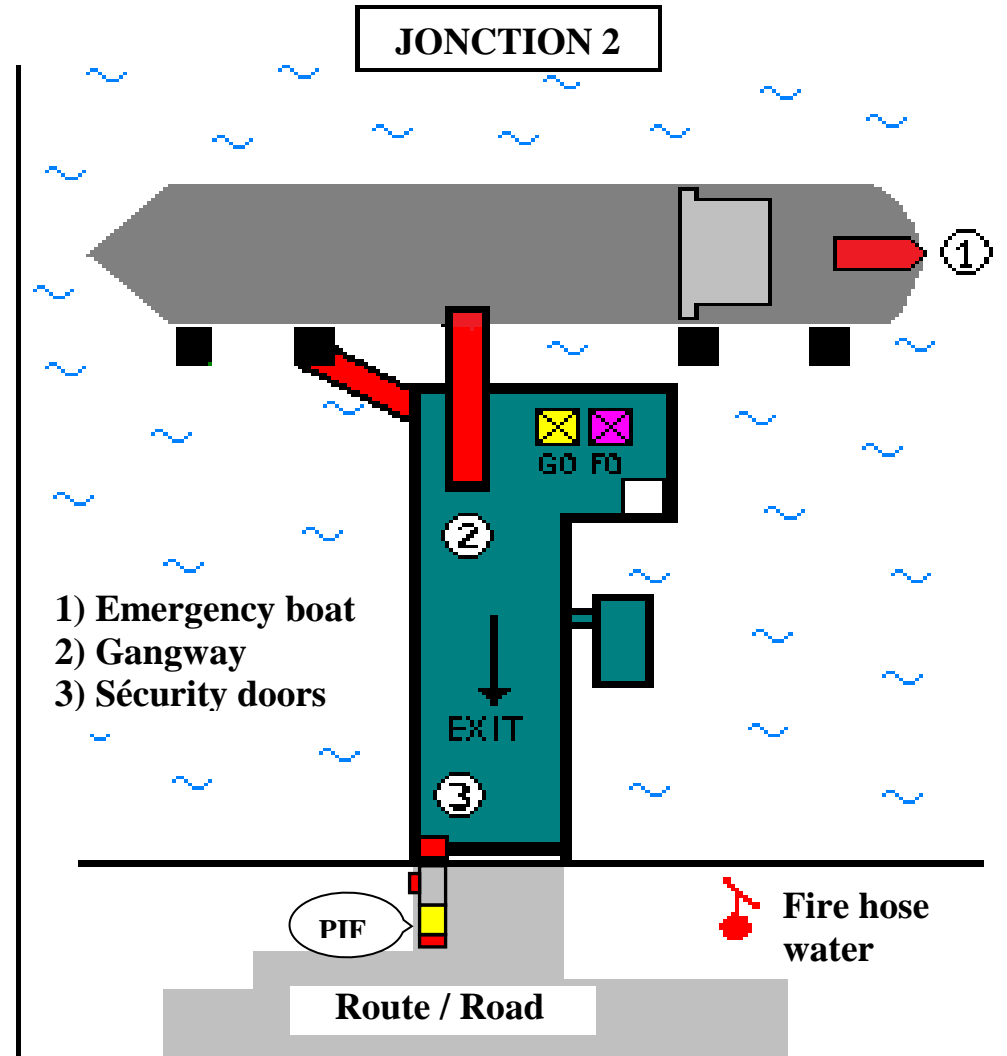
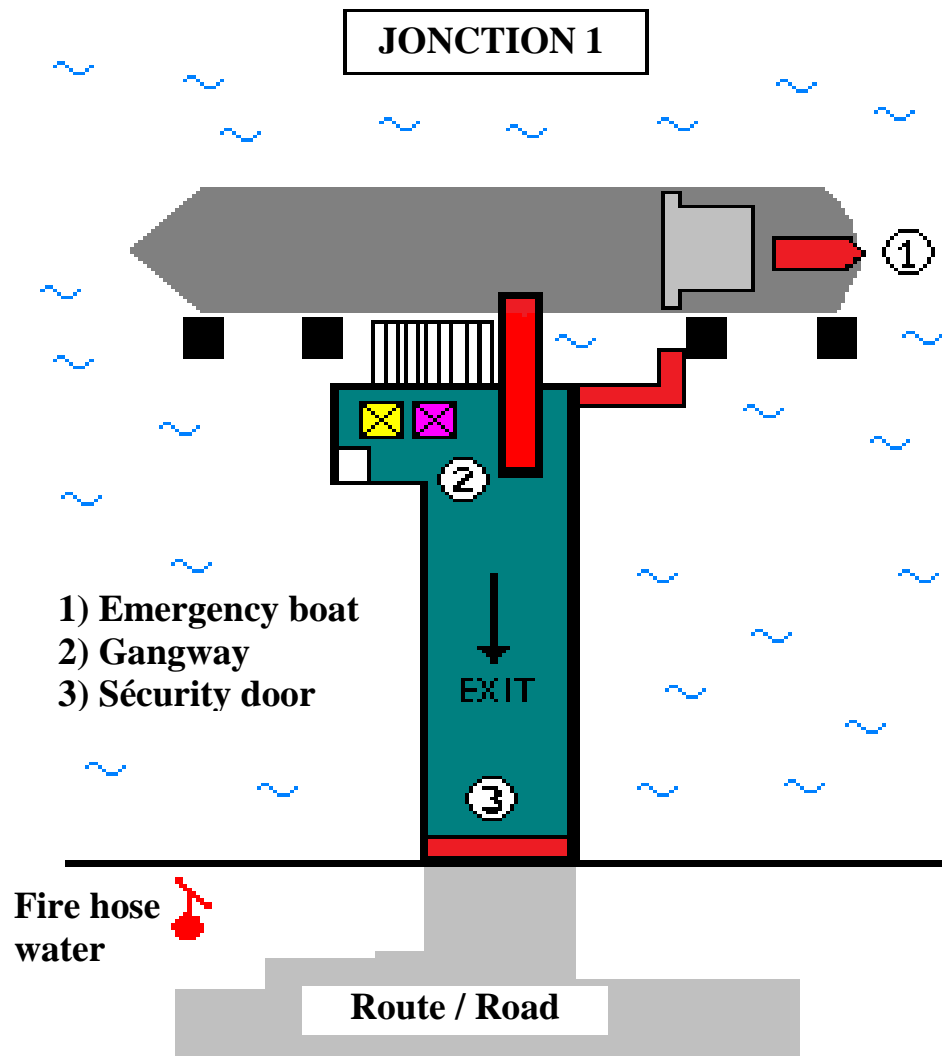
Protection individuelle :

- Un masque de protection (à la ceinture ou à portée de main)
- Vêtements de protection fermés
- Gants en néoprène
- Lunettes de protection
- Un détecteur H₂S

ANNEXE 2 – PLAN DES ARRETS D'URGENCE



ANNEXE 3 – PLAN D'EVACUATION APPONTEMENT



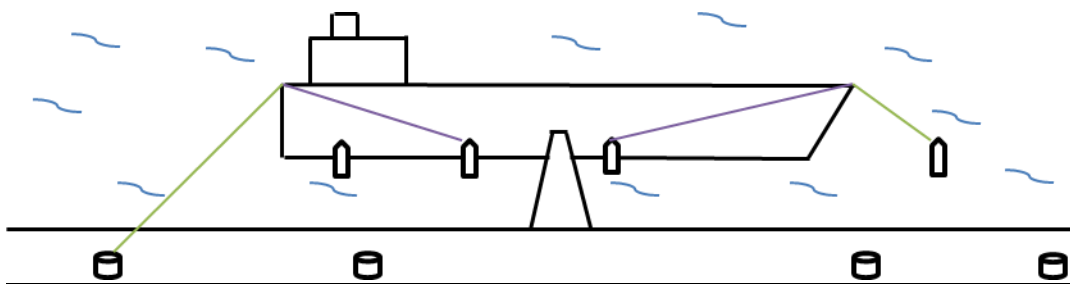
ANNEXE 4 – EXEMPLES D’AMARRAGE MINIMUM

REGLES / RULES :

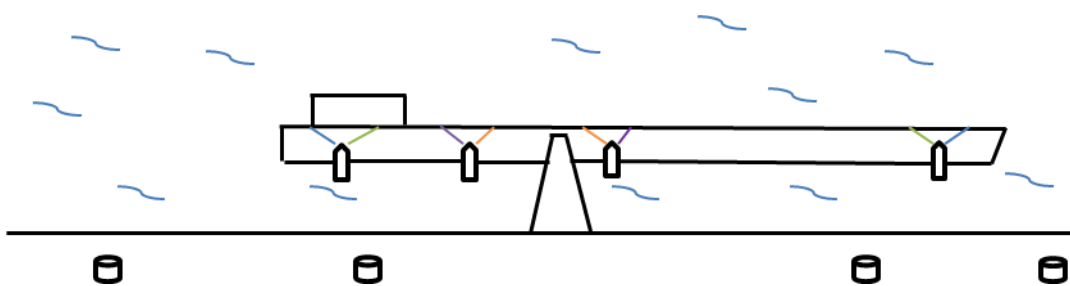
- L’amarrage est de la responsabilité du navire ou de la barge et doit être surveillé en permanence
- L’amarrage doit être équilibré et assurer une stabilité au navire et à la barge quelque soit la direction et la force du vent
- Les amarres en double doivent être tendues à l’unisson et de même qualité
- Les amarres opposées doivent être tendues à l’unisson et de même qualité
- Le nombre d’aussières est déterminé en fonction de leur résistance, de la surface du navire ou de la barge et de la force du vent

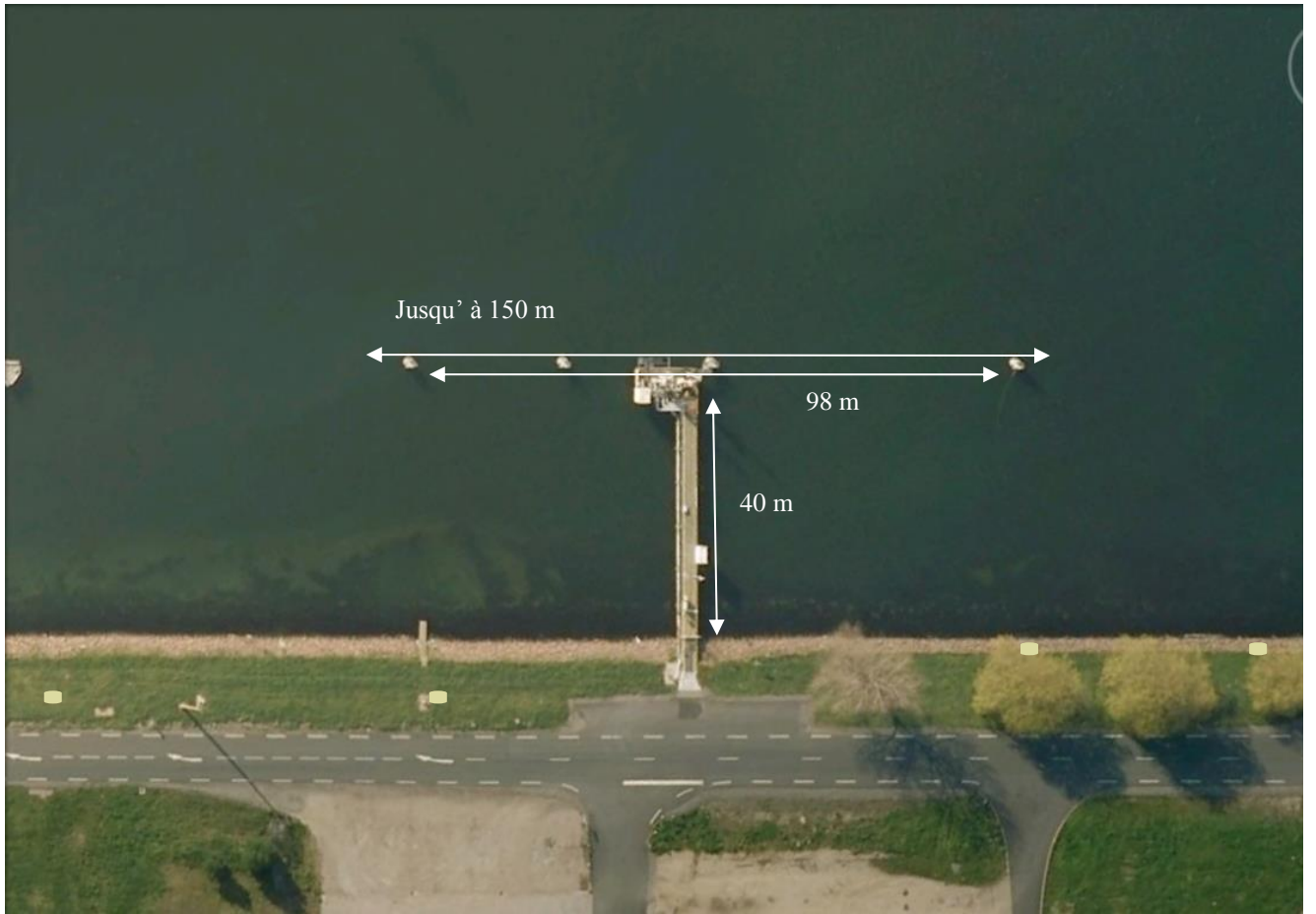
Jonction 1 :

Navire de 5 000 T de port en lourd maximum



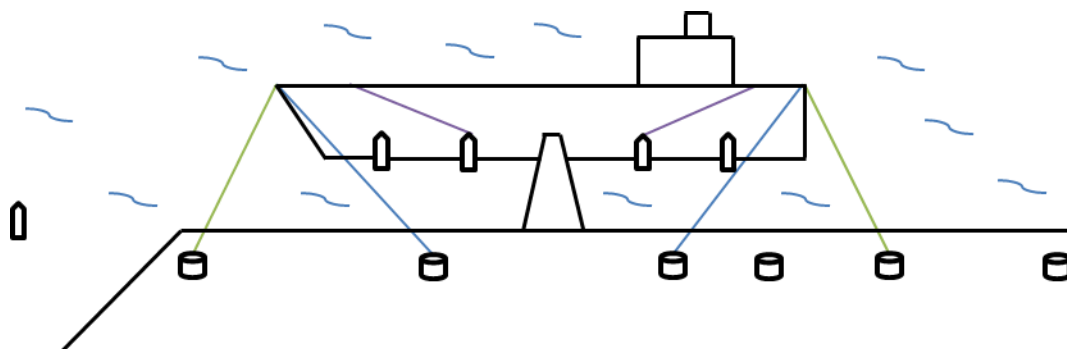
Barge jusqu'à 150 mètres de longueur



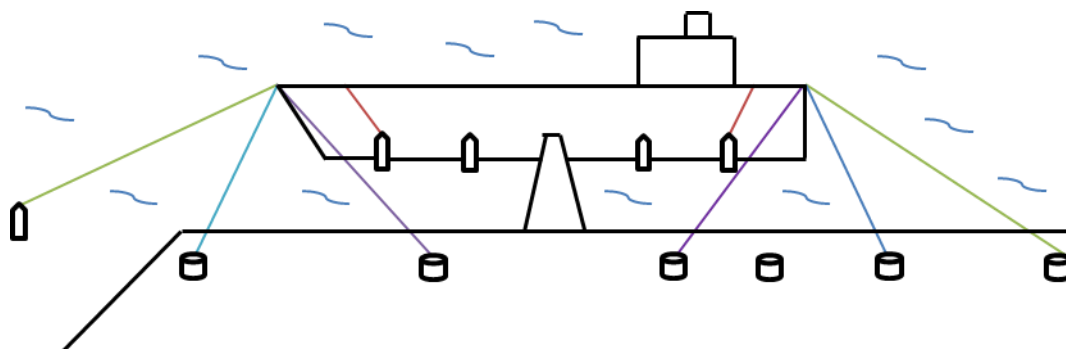


Jonction 2 :

Navire et barge de 19 000 T de port en lourd maxi



Navire de 19 à 25 000 T de port en lourd maximum

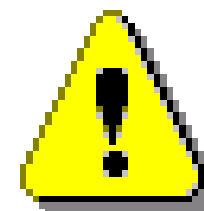




ANNEXE 5 : Analyses des risques

Phase d'activité	Risques liés	Moyen de prévention	Terminal	Navire et barge
Branchement/Débranchement	Arc électrique	Mise à la terre	X	
	Ecrasement	Bras équilibré et contrôlé Ne pas passer sous le bras en manœuvre	X X	X
	Pression dans la conduite barge	Dépose bride par le bord	X	X
	Pression dans le bras	Contrôle vacuité – vannes ou casse vide	X	
		Port des EPI	X	X
Chargement/déchargement	Bouchage	Surveillance particulière au démarrage	X	X
		Vidange ligne FO à la fin des opérations	X	X
		Contrôle de la pression et arrivée produit	X	X
		Contrôle permanent des opérations	X	X
	Fuite	Arrêt d'urgence	X	X
		Contrôle quantité sortie/entrée bac/Barge	X	X
		Test à l'air de l'étanchéité connexion	X	
	Suppression	Consignes de sécurité	X	
		Soupapes sur lignes ou sur pompes	X	X
	Débordement	Contrôle visuel de la pression	X	X
		Contrôle quantité sortie/entrée bac/Barge	X	X
	Echauffement Différence de potentiel Rupture du bras	Consignes de sécurité	X	
		Contrôle de la température	X	X
		Mise à la terre	X	
Entretien préventif		X	X	
Mise en place passerelle	Chute passerelle	Contrôle passerelle et élingue	X	X
	Blessures humaines	Panneau « passage sous charge interdit »	X	
Grutages divers	Chute cargaison	Contrôle passerelle et élingue	X	X
	Blessures humaines	Panneau « passage sous charge interdit »	X	X
	Choc sur bras ou conduite		X	X
Echantillonnage	Projection	Equipement individuel de protection	X	X
	Présence gaz	Détecteur de gaz + masque d'évacuation		X

ANNEXE 6 – SITUATION D'URGENCE



Comment réagir ? Qui prévenir ?

FEU	POLLUTION	AUTRES PROBLEMES...
Stopper les opérations Informer le terminal Prévenir ou faire prévenir les pompiers et les autorités portuaires Attaquer le feu	Stopper les opérations Informer le terminal Informer les autorités du Port Mettre en place les premiers moyens d'intervention	Stopper les opérations Informer le terminal Rechercher puis résoudre le problème Valider avec le terminal la réparation

ANNEXE 7 – COMMUNICATION



Salle de contrôle:

02.35.25.80.31

Port du Havre :

02.32.74.70.71
VHF canal : 83

Caserne des pompiers :

18

Numéro de secours européen :

112

ANNEXE 8 – GESTION DES DECHETS

GESTION DES DECHETS AUX APPONTEMENTS ACCEPTED / REFUSED WASTE

ACCEPTES / ACCEPTED



**Déchets ménagers uniquement
Household waste only**

REFUSES / REFUSED



**Interdit également :
Déchets souillés / Soiled waste
Verre / Glass**

AFIN DE PROTEGER L'ENVIRONNEMENT, NOUS DEVONS LIMITER LA PRODUCTION DE NOS DECHETS.

TO PROTECT ENVIRONMENT: PLEASE LIMIT WASTE' PRODUCTION