

*Direction générale de la mer et des transports***Circulaire n° 2005-82 du 8 décembre 2005 relative à la sécurité des opérations de chargement des navires transbordeurs et rouliers en cas d'utilisation de pontons flottants**NOR : *EQUT0510428C*

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, à Mesdames et Messieurs les préfets des départements littoraux et Madame et Messieurs les directeurs des ports autonomes maritimes,

Des accidents survenus ces dernières années ont mis en évidence la nécessité de préciser la chaîne de sécurité des opérations d'embarquement et de débarquement des navires transbordeurs et rouliers, en cas d'utilisation de pontons flottants.

La présente circulaire a pour objet d'identifier les difficultés liées à l'utilisation des pontons flottants, notamment en tirant les leçons de ces accidents, de formuler des recommandations et de clarifier les responsabilités en vue de prévenir le renouvellement de tels événements.

Les pontons concernés sont les installations flottantes, y compris leurs dispositifs d'accès, prolongeant les quais des ports maritimes, embossées ou implantées sur pieux au fond du plan d'eau et/ou amarrées aux quais à l'aide de dispositifs permanents, et utilisées pour le chargement et le déchargement des navires transbordeurs ou des navires rouliers. Destinées à permettre l'embarquement ou le débarquement de véhicules ou remorques sur des navires, et fixées à demeure dans le prolongement des quais, ces installations ne constituent pas elles-mêmes des navires, mais sont assimilables à de l'outillage mis à disposition temporaire ou permanente d'un ou plusieurs exploitants, en vue de compléter l'infrastructure d'accueil du navire.

**1. Les accidents récents mettent en évidence des risques qui conduisent à formuler des recommandations portant sur les caractéristiques des pontons et sur leurs conditions d'exploitation**

Les accidents récents ont mis en évidence des facteurs de risques dans l'équipement des pontons comme dans leur exploitation. Les points suivants méritent particulièrement attention :

- les équipements de sécurité (barrières fixes ou mobiles, glissières...) permettant de se prémunir contre le risque de chute d'une personne ou d'un véhicule dans le port ;
- la signalisation ou l'éclairage permettant d'orienter les usagers de ces équipements, notamment de nuit ou par temps pluvieux ;
- la coordination entre la gestion des flux de véhicules et la gestion des mouvements des navires ;
- plus généralement la bonne répartition des responsabilités entre le navire ou son exploitant d'une part, le gestionnaire des infrastructures portuaires d'autre part.

**2. Les risques identifiés conduisent à formuler un certain nombre de recommandations***S'assurer de l'aptitude nautique des pontons*

Les pontons doivent être aptes à servir en toute sécurité à l'usage auquel ils sont destinés. Leur enveloppe et leurs flotteurs doivent garantir, par leur conception et leur construction et pendant toute la durée de leur exploitation, une flottabilité et une stabilité suffisantes. Par ailleurs, les dispositifs d'ancrage au fond et/ou d'amarrage aux quais doivent assurer une liaison constante, en service normal, entre les pontons et les infrastructures qu'ils prolongent.

La vérification des qualités nautiques et fonctionnelles des pontons peut être utilement confiée à un bureau d'études. Bien que les pontons ne soient pas assimilables à des navires, le recours à une société de classification est fortement recommandé.

*S'assurer de la présence et du bon fonctionnement  
des équipements de sécurité*

Le retour d'expérience après les accidents récents montre qu'il convient d'être attentif à la présence et au bon fonctionnement des équipements permettant de prévenir les chutes accidentelles de personnes ou de véhicules, et le cas échéant de faciliter les secours. Les pontons doivent ainsi être équipés, en fonction de leur configuration et de leur usage, de dispositifs matériels permettant de prévenir les chutes accidentelles de personnes ou de véhicules. Sans que cette liste soit limitative, on peut notamment mentionner des barrières ou glissières, fixes ou mobiles, des bandes ou un revêtement antidérapant, des panneaux de signalisation, un éclairage approprié pour les opérations de nuit ou par conditions météorologiques difficiles. La mise en place d'échelles côté mer et de bouées de sauvetage s'avère également une précaution utile. Ces dispositifs doivent être maintenus en bon état de fonctionnement ; en cas de détérioration, une réparation ou l'installation de dispositifs de substitution sont nécessaires à la reprise de l'exploitation. A défaut, l'autorité portuaire a la faculté de suspendre les opérations d'embarquement et de débarquement.

*Prendre toutes précautions adaptées aux risques  
de l'exploitation*

Des mesures de surveillance des opérations de chargement et de déchargement des navires, tout particulièrement des navires transbordeurs, constituent des précautions utiles pour assurer la sécurité des usagers du ponton. Dans le cas des navires transbordeurs, la présence d'un ou plusieurs agents chargés d'indiquer les cheminements et de surveiller les mouvements des véhicules paraît indispensable.

Par ailleurs, si le ponton utilisé permet l'accostage simultané de plusieurs navires, il est recommandé, sinon d'interdire toute manœuvre d'accostage ou d'appareillage d'un autre navire lorsqu'un premier navire est en cours de chargement ou déchargement, du moins, de procéder à la suspension des opérations d'embarquement et de débarquement pendant toute la durée des manœuvres d'approche ou de départ des autres navires.

**3. Les rôles des différents intervenants doivent être clairement définis**

L'expérience montre qu'une répartition claire des tâches incombant aux différents intervenants (autorité portuaire, concessionnaire, compagnies maritimes, manutentionnaires) est indispensable pour mieux assurer la sécurité.

Il est ainsi recommandé d'identifier clairement la personne propriétaire de l'ouvrage (qui est généralement le port autonome, ou le concessionnaire d'outillage public) et la personne responsable de l'exploitation de l'ouvrage (qui peut être également son propriétaire, mais qui est le plus souvent une compagnie maritime, un manutentionnaire ou un autre opérateur). Il est ensuite recommandé de rappeler et de préciser les responsabilités respectives de ces différentes personnes.

Ces responsabilités peuvent être définies par voie unilatérale au moyen d'un règlement d'exploitation adopté par le propriétaire de l'ouvrage, ou par voie contractuelle.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur des transports  
maritimes  
et fluviaux  
P.-A. Roche*

Sous réserve d'éventuelles adaptations aux situations et aux usages locaux, il est suggéré de procéder à la répartition de ces responsabilités selon les indications résumées dans le tableau ci-dessous :

<b>MESURE À PRENDRE</b>	<b>PERSONNE EN RÈGLE GÉNÉRALE concernée</b>
Vérifier les qualités nautiques (flottabilité et stabilité) du ponton, à la construction et périodiquement au cours de l'exploitation.	Propriétaire
S'assurer de la présence et du bon fonctionnement des équipements de sécurité.	Lors de la mise en service du ponton : propriétaire
	Pendant l'exploitation du ponton : Exploitant
	N.B. : un constat contradictoire est à prévoir au début et à l'issue de chaque phase d'exploitation.
Surveiller et diriger les mouvements des véhicules.	Exploitant
Assurer l'entretien des équipements de sécurité. Procéder sans délai aux réparations nécessaires ou mettre en place des dispositifs de substitution.	Exploitant
Suspendre spontanément (ou le cas échéant sur ordre de l'autorité portuaire) les opérations d'embarquement ou de débarquement tant que l'état des équipements ne permet pas de les poursuivre en toute sécurité.	Exploitant

Je vous demande d'effectuer sous deux mois un recensement des pontons concernés par la présente circulaire dans les ports relevant de l'Etat, afin d'arrêter les mesures propres à clarifier, améliorer et régulariser les situations selon les grandes lignes dégagées ci-dessus. Ce recensement me sera adressé sous le timbre suivant : Direction générale de la mer et des transports / Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux / Sous-direction des ports, des voies navigables et du littoral ; courriel : pvl@equipement.gouv.fr.

Je vous invite à porter la présente circulaire à la connaissance des collectivités territoriales gestionnaires de ports maritimes, et à appeler leur attention sur les enjeux qui s'y rapportent.

Toute difficulté d'interprétation devra m'être signalée sous le même timbre.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des transports  
maritimes  
et fluviaux,*

P.-A. Roche