

Lille, le 7 juillet 2009

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du  
Développement Durable et de l'Aménagement  
du Territoire  
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents du  
Transport Terrestre  
Tour Pascal B  
92055 La Défense Cedex

A l'attention de Mr Jean-Gérard KOENIG

Monsieur,

Nous faisons réponse par la présente à votre envoi du rapport d'enquête sur l'accident survenu au porte-conteneurs Arc-en-ciel le 22 Avril 2007 sur la Seine, envoi pour lequel nous vous remercions.

C'est avec beaucoup d'attention que nous avons pris connaissance des circonstances de cet accident, des conclusions du rapport d'enquête et des recommandations émises dans le but de limiter les risques de répétition d'un pareil accident, même s'il n'a fort heureusement pas causé de perte en vie humaine.

L'une de ces recommandations, identifiée R6, est adressée plus spécifiquement à l'AFPI. Elle préconise d'« équiper les portiques de chargement de conteneurs de moyens de peser les conteneurs au cours de leur chargement de manière à permettre de reconstituer un plan de chargement avec le poids exact de chacun des conteneurs et de vérifier la stabilité du bateau avant l'appareillage ».

Cette question a fait l'objet d'une investigation auprès des membres de l'AFPI, notamment ceux d'entre eux disposant d'au moins un terminal à conteneurs et impliqués dans un trafic fluvial de conteneurs. Il ressort de cette consultation les points suivants :

↳ La plupart des engins de manutention utilisés pour le chargement de conteneurs à bord d'unités fluviales, qu'il s'agisse de portiques ou de superstackers capables de faire de la manutention négative, sont équipés d'instruments de mesure du poids des conteneurs qu'ils manutentionnent. Cet équipement vise à éviter de manipuler des conteneurs qui seraient manifestement en surcharge et pourraient remettre en cause la sécurité de l'opération de manutention.

↳ Les plus anciens parmi ces engins de manutention disposent d'appareils qui ne donnent qu'une indication grossière quant au poids du conteneur manutentionné. La précision de ces dispositifs ne permet que de différencier un conteneur vide d'un conteneur chargé, mais il ne marque pas le poids exact du conteneur et n'a donc qu'une précision relative.

APROPORT	ARLES	AVIGNON	BEAUNE / PAGNY	CHALONS-EN-CHAMPAGNE	COLMAR
DOURGES/DELTA 3	D.P.H.P.	ELBEUF	GIVET	LILLE	LYON TERMINAL
MULHOUSE	PARIS	REIMS	STRASBOURG	TROYES - AUBE	
VALENCE		VIENNE SUD	VILLEFRANCHE-SUR-SAONE		

Siège social : Ports de Lille – Place Leroux de Fauquemont  
B.P. 1394 R.P. – 59015 LILLE CEDEX - FRANCE

Tél. : 33 / 03.20.22.73.80 – Fax : 33 / 03.20.22.81.67 – Site Internet : www.afpi.org – e-mail : contact@afpi.org

↳ En règle générale, les engins de manutention utilisés ne sont en mesure de détecter qu'une différence de poids manifeste entre le poids déclaré sur les documents de transport et le poids observé lors du chargement. Ils ont été conçus en ce sens et nullement pour assurer une connaissance précise du poids du conteneur manipulé, information qui s'avèrerait d'ailleurs inutile, pour le manutentionnaire. Sur les engins les plus anciens, le degré de précision ne permet que de détecter la différence entre conteneurs vides et conteneurs pleins.

↳ En tout état de cause, seul le capitaine du bateau décide du plan de chargement de son unité, qu'il est d'ailleurs seul habilité à établir. Lui seul dispose de l'ensemble des informations nécessaires pour optimiser le remplissage du bateau tout en garantissant la navigabilité et la sécurité de celui-ci. Il doit tenir compte en effet dans l'établissement de son plan de chargement d'éléments dont certains ne sont pas connus des manutentionnaires : nombre de ports desservis, ordre de passage entre ceux-ci, conteneurs déjà chargés lors d'une éventuelle escale précédente. Le positionnement des conteneurs dans le bateau doit faire en sorte que les conteneurs soient préhensibles dans l'ordre des escales, en évitant autant que possible les shiftings et manutentions parasites pour déplacer des conteneurs gênant l'accessibilité à des boîtes devant être déchargées avant. Il est à noter que les barges porte-conteneurs naviguant sur des voies à très grand gabarit et susceptibles de transporter un nombre important de conteneurs, comme sur le Rhin notamment, sont de plus en plus souvent équipées de logiciels d'aide à l'établissement d'un plan de chargement prenant en compte les divers paramètres et les optimisant.

Il ressort de ces diverses considérations que l'AFPI n'est pas favorable à la recommandation R6 telle qu'elle est formulée dans le document.

En effet, ni le port, ni le manutentionnaire ne peuvent se substituer au capitaine du bateau en termes d'établissement du plan de chargement. S'il est clair que toute anomalie détectée lors du chargement par le manutentionnaire, notamment en matière de poids, est immédiatement répercutée au capitaine du bateau, seul ce dernier est habilité à juger de la compatibilité des informations reçues avec les impératifs de sécurité d'une part, d'optimisation de son véhicule d'autre part. Il ne saurait être question de transférer une part de responsabilité aux ports ni aux manutentionnaires alors qu'ils ne disposent que d'une partie seulement des informations nécessaires pour juger en connaissance de cause. L'appréciation de la stabilité du bateau est, sauf cas manifeste, la prérogative du seul capitaine du bateau.

En revanche, les membres de l'AFPI s'associent bien volontiers à la recommandation R5, visant à rappeler à l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport la nécessité d'être rigoureux et exacts dans l'indication des poids chargés dans les conteneurs. Il s'agit d'un point que nous ne manquons pas de rappeler à nos clients chargeurs à chaque occasion. Le passage par les engins de manutention dans les ports peut dans certains cas permettre une vérification à posteriori des déclarations figurant sur les documents de transport, mais il ne saurait y avoir de systématisme et aucun transfert, même partiel, de responsabilité ne saurait en découler.

Nous restons bien évidemment à votre disposition si vous souhaitez obtenir des éclaircissements quant à ce courrier.

Nous vous en souhaitons une bonne réception et vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de toute notre considération.

Le Président

B. PAILLARD

