

PLAN D'INTERVENTION ET DE SECOURS
SYNDICAT MIXTE DES TRAVERSEES DU DELTA DU RHÔNE
BAC DU SAUVAGE

Le présent P.I.S. est élaboré par le Syndicat mixte des traversées du Delta du Rhône dans le cadre de la mise en oeuvre des moyens concourant aux missions et à l'objet de l'établissement public afin de répondre aux normes de sécurité en vigueur pour la gestion du Bac et en relation avec les autres services publics.

Sommaire

Titre 1 – Dispositions générales

Objet
Définitions
Champs d'application
Responsabilité de l'exploitant et des autres intervenants
Typologie des événements et cas d'activation du Plan d'intervention et de secours
Alerte

Titre 2 – Contenu du Plan d'Intervention et de Secours

Description du site
Équipement des appontements
Équipement de navigation
Organisation générale
Organisation de la sécurité

Titre 3 – Consignes et prescriptions relatives à la mise en oeuvre du plan

Généralités
Principes d'organisation en cas de déclenchement du Plan
Fiches de consignes par scénario d'accident retenu

Titre 1 – Dispositions générales

1-1 Présentation du Syndicat Mixte des Traversées du Delta du Rhône :

Par délibération n°9 en date du 22 mars 1999, le Conseil Général a approuvé la création du Syndicat Mixte des Traversées du Delta du Rhône entre le Département des Bouches-du-Rhône, la région Provence Alpes Côte d'Azur et la commune d'Arles. La Commission Permanente du CG 13 a approuvé la convention de délégation de compétence pour l'organisation et la gestion des traversées du Delta du Rhône.

Le Syndicat Mixte des Traversées du Delta du Rhône a pour mission de service public d'assurer la continuité territoriale en deux points de franchissement ; le premier entre les RD 36 et RD 35 en effectuant la traversée du Rhône à Salin de Giraud tandis que le deuxième est relatif à la continuité du RD 85 en franchissant le Petit Rhône au lieu dit le Sauvage près des Saintes-Maries-de-la-Mer. Ces deux zones d'exploitation situées très près de l'embouchure, sont donc dans la partie maritime du fleuve.

Au niveau du Sauvage, le SMTDR met en œuvre Le Sauvage 3 qui est un bac amphidrome relié à un câble traversier, pour une traversée de 230 mètres. Navire de mer, il est classifié en tant que transport de passagers avec une capacité de transport de 32 personnes. Le bac emporte les passagers qui sont dans leurs véhicules à raison de 8 VL maxi. En cas de panne, la continuité du service public pour les riverains est assurée par une vedette emportant 4 personnes, Le Sauvage 4.

Le régime de fonctionnement, effectué 365 jours par an, se répartit comme suit :

- période estivale, d'avril à septembre : de 06 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 20 heures soit 12 heures 30 quotidiennes ;
- période hivernale, d'octobre à mars : de 06 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 19 h 00 soit 11 heures quotidiennes.

Les départs de chaque rive ont lieu toutes les 30 minutes mais en période de forte fréquentation il est réalisé des doublages (départ toutes les 15 minutes). Si l'hiver la fréquentation est très faible sauf le dimanche, avec les beaux jours le bac est systématiquement plein.

1-2 Objet du plan d'intervention et de secours :

Compte tenu de sa mission le SMTDR s'est engagé, à l'instar des autres armateurs, dans l'application du code ISM. Ses navires font l'objet d'un contrôle régulier du bureau VERITAS et d'inspections des Affaires Maritimes. Les personnels travaillant sur le bac ont suivi la formation adéquate.

Néanmoins, compte tenu d'une recherche de la sécurité maximum et, en cas d'accident, de la possibilité de bénéficier des secours de terre à partir des plus proches agglomérations, il est important de préparer une intervention éventuelle afin qu'elle soit la plus rapide et la plus efficace, d'autant plus que le CROSSMED coordonne les secours seulement au droit du rivage.

1-3 Définitions :

Affaires Maritimes : administration en charge de tout ce qui est relatif au milieu marin, à la gestion des marins, à la réglementation, au suivi des navires de mer (validation, inspections), et aux enquêtes en cas d'accident. C'est le Centre Régional de Sécurité qui s'occupe de ces deux dernières missions.

Alerte : le numéro d'alerte est celui du centre régional de Marseille : 112.

Amphidrome : se dit d'un navire qui charge les véhicules et qui peut naviguer dans l'un ou l'autre sens.

Arrière : par suite l'arrière est du côté Saintes Maries de la Mer (RG).

Avant : le sens conventionnel choisi fait que l'avant est du côté Pin Fourcat (RD).

Bâbord : côté gauche, côté local machine, par convention vers l'aval.

Bureau VERITAS : organisme de classification qui suit les navires et approuve les travaux réalisés. Les bacs de Barcarin sont classifiés coque et machines, navires transbordeurs, eaux abritées.

Cale d'accostage ou poste d'accostage

Pilote : c'est la personne qui exerce le commandement du navire, dit « maître à bord après dieu ». Il connaît les capacités du navire et connaît la conduite à tenir en fonction de telle ou telle avarie. On peut l'assimiler à un chef d'établissement. En cas d'intervention de secours extérieurs, il faut suivre ses conseils et/ou directives.

Code ISM : code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. L'agrément et les audits sont du ressort de l'administration des affaires maritimes.

Doublage : lors des périodes de forte fréquentation, le bac revient chercher les passagers qu'il n'a pas pu prendre. Ce rythme de rotations accélérées a pour but de fluidifier le trafic en attente. Dès lors le bac est à son emport maximum.

Eaux maritimes d'un fleuve ou estuaire : Ce sont les eaux jusqu'au premier obstacle non naturel qui traverse ou coupe le fleuve. Le Petit Rhône est maritime jusqu'au pont de Sylveréal. Dans ces eaux les navires sont soumis au contrôle des affaires maritimes.

Engin flottant : radeau de mousse, de couleur orange, flottant, muni d'une lisse sur son pourtour où s'accroche les personnes à l'eau.

Gazole : carburant utilisé par les bacs. Gazole dit de pêche (couleur bleue) de caractéristiques équivalentes au gazole routier. Point d'éclair $\geq 60^{\circ}\text{C}$, Point d'auto inflammation $\geq 250^{\circ}\text{C}$.

Marque de franc-bord : marque sur les côtés du navire indiquant la limite d'immersion en exploitation.

Maison du passeur : bâtiment situé en bord du fleuve, au niveau de l'appontement en rive gauche (côté St Maries de la Mer). Il comprend un bureau, un atelier et la maison du Passeur Principal.

Navire transbordeur roulier à passagers : navire mixte, comme les bacs du SMTDR, qui emporte des passagers et des véhicules.

Pilote du bac : personne qui met en œuvre le bac. Il prend son service seul.

Pompe incendie : pompe alimentant le réseau incendie. Sur le pont du bac il y a une motopompe d'un débit de 27 m³/h. L'autre pompe, d'un débit de 20 m³/h, est attelée au moteur de propulsion.

Postes incendies : un à l'avant et un à l'arrière du navire, ils sont constitués par un RIA.

Rive droite : côté Pin Fourcat.

Rive gauche : côté les Saintes-Maries-de-la-Mer.

Local machine : est appelé ainsi le local ou partie fermée du navire comprenant le moteur, la centrale hydraulique et le tableau électrique.

Service Navigation Rhône Saône : administration régionale de voie Navigable de France en charge de l'aménagement des fleuves du suivi des bateaux fluviaux et de leurs équipages. Elabore une police fluviale.

Tablier : rampe inclinable par des vérins qui se pose sur les plans inclinés en béton et sur lequel roulent les véhicules.

Tank : réservoir d'hydrocarbure ou soute à carburant de 2m3.

Tribord : côté droit du navire. Le sens conventionnel choisi fait que tribord est du côté amont.

Voie d'eau : entrée d'eau sous le niveau de flottaison. Risque grave pour la survie du navire. Traitement par utilisation des pompes d'assèchement. Le Sauvage 3 comprend 6 caissons étanches et indépendants.

1-4 Champ d'application :

La zone d'exploitation normale du bac du Sauvage se situe sur le Petit Rhône au niveau du lieu dit le Sauvage à 5 Km avant les Saintes Maries de la Mer. Le bac circule fixé le long d'un câble.

En cas d'incendie, du fait de la conception du navire et de la courte traversée, les procédures prévoient de chercher à accoster sur la cale permettant de décharger le plus de véhicules et si possible en rive gauche. Cela faciliterait l'intervention des secours.

En cas d'abordage avec un bateau important (vedette ou navire de visite touristique) le bac serait risquerait d'être immobilisé au milieu du chenal.

En cas de rupture du câble, le bac risquerait de s'échouer en aval mais les fonds ne sont pas rocheux.

1-5 Responsabilité de l'exploitant et des autres intervenants :

Le Syndicat Mixte des Traversées du Delta du Rhône est l'exploitant des bacs. Il est considéré comme un armateur. Il est de sa responsabilité d'obtenir une sécurité maximum et de prendre les mesures adéquates (entretien, équipements, qualifications des pilotes). Il doit établir un plan d'intervention en cas d'incendie ou d'accident. Il a la charge de la première intervention avec ses moyens organiques disponibles.

Le pilote de service commande le navire qui lui est confié. Il est responsable de la sûreté des passagers et du navire. En cas d'accident grave il déclenche l'alerte tout en prenant les premières mesures.

Les Affaires Maritimes contrôlent les navires par des inspections, vérifient l'existence et le bon état des matériels de secours et d'intervention, s'assurent de la capacité des pilotes. Ils mènent les enquêtes en cas d'incident répertorié ou d'accident.

Le CROSSMED, représentant le Préfet Maritime de la Méditerranée, est le centre régional opérationnel de surveillance et de secours en Méditerranée. Il mène les opérations de secours en mer jusqu'au droit du littoral

Préfecture des Bouches du Rhône : coordonne les secours de terre.

SDIS met en œuvre les moyens de secours à partir de la terre, engage l'intervention de la vedette de la SNSM.

VNF/Service Navigation Rhône Saône : a la police de navigation du Rhône.

1-6 Typologie des événements et cas d'activation du Plan d'intervention et de secours :

- a- Feu simple à un véhicule embarqué (origine mécanique).
- b- Feu important sur plusieurs véhicules ou feu généralisé au navire.
- c- Feu dans le local machine, le navire restant manoeuvrant.
- d- Chute d'homme ou d'un véhicule à la mer.
- e- Collision avec un navire dont un ou plusieurs passagers sont à la mer.
- f- Echouage suite à une rupture du câble avec un fort courant.
- g- Accident automobile très grave sur les voies d'accès.

Les scénarii b, d, e, f, g donneront lieu au déclenchement du plan car ils nécessitent un renfort extérieur proportionnel aux dommages.

1-7 Alerte :

En cas de nécessité, c'est le pilote de service qui alerte les secours par appel téléphonique au central n°112. Il alerte les bateaux promenade par radio VHF et la capitainerie du port.

En cas d'une collision impliquant l'abandon du navire, il contacte le 112.

Dès qu'il le peut, quelles que soient les circonstances et le moment, il alerte la direction du SMTDR (bureau en heure ouvrable et/ou portable du directeur).

Dans le cas d'un échouage, il est fait appel à la station de remorqueurs de Port de Bouc, si le bac échoué ne peut être remorqué à couple par la vedette.

Titre 2 – Présentation du site

2-1 Description du site :

Le site du Bac du Sauvage se situe sur le Petit Rhône au niveau du lieu dit le Sauvage, 5 Km avant les Saintes Maries de la Mer, pour assurer la continuité du RD 85.

En rive droite la voie d'accès se prend sur la RD à droite en venant d'Aigues Mortes juste avant le pont de Sylveréal Arles, en direction de Pin Fourcat ou à gauche après le pont en venant d'Arles.

En rive gauche, sur la RD, venant d'Arles, il faut prendre à droite au panneau du Bac ou, si l'on vient des Saintes, prendre à gauche.

Le SMTDR dispose d'un parking en sol stabilisé en terre en rive gauche (800 m2). Il est à peine éclairé mais peut être alimenté à partir des locaux (30 mètres). Dans la zone d'embarquement, il existe un bâtiment appelé Maison du Passeur qui sert de logement au Passeur principal. Il y a aussi un bureau équipé d'un téléphone/fax, un sanitaire et d'un petit atelier.

Les rampes d'embarquement inclinées en béton, peuvent permettre la mise à l'eau d'embarcations.

La route d'accès en rive droite est très étroite et permet difficilement de faire un demi-tour. Durant la saison estivale, du fait de la présence des guinguettes, elle est encombrée.



Voie d'accès côté rive gauche, le parking est à gauche.

2-2 Equipement des appontements :

2-3 Plan des navires :

2-3-1 Le Sauvage 3



Chargement Sauvage 3, vue d'ensemble du pont.



Sauvage 3, poste incendie avant bâbord (motopompe 27 m³/h et RIA)

2-3-2 Vedette Sauvage 4

2-4 Organisation générale :

2-4-1 Zone de navigation



Zone de navigation vers rive gauche (Saintes Maries)

2-4-2 Organisation du service

La mission de service public est assurée suivant la saison de la manière suivante :

- période estivale, d'avril à septembre : de 06 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 20 heures soit 12 heures 30 quotidiennes ;
- période hivernale, d'octobre à mars : de 06 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 19 h 00 soit 11 heures quotidiennes.

Le pilote prend son service seul. Entre deux traversées, il est dans le bâtiment de la Maison du Passeur.

La direction du SMTDR est basée en Arles, 5 boulevard Huard, et comprend le directeur, une responsable administrative et trois personnes en charge de la gestion. Téléphone : 04 90 96 34 70. Télécopie : 04 90 96 29 32.

Le directeur vient hebdomadairement à bord. Il peut être joint en permanence sur son portable (06 80 35 22 90).

Les départs ont lieu toutes de journée, toutes les 30 minutes et en saison estivale, si le besoin existe, toutes les 15 minutes.

Le pilote manœuvre le bac, effectue l'amarrage, fait débarquer, embarquer, guide les conducteurs des véhicules pour les garer, renseigne si besoin les passagers. Il réalise quelques petites interventions de maintenance lorsque l'exploitation le permet.

2-5 Organisation de la sécurité :

Les règles de sécurité sont celles en vigueur sur tout navire de commerce, transport de passagers, français. Les deux bacs sont soumis aux visites réglementaires de contrôle, réalisée soit par le Bureau VERITAS (visite annuelle de franc-bord ou lors de tous travaux) soit annuellement par le Centre Régional de Sécurité des Affaires Maritimes.

La politique du SMTDR en matière de sécurité a été énoncée par son Président. Elle est strictement appliquée sur le Bac du Sauvage.

Les travaux de remise aux normes, les rénovations, et la maintenance sont effectués suivant les règles de l'art par des entreprises qualifiées. Ils sont enregistrés et contrôlés par les organismes agréés.

Les personnels ont bénéficié de formations appropriées.

Lorsqu'il estime que le service doit être adapté ou annulé pour des raisons de sécurité, le pilote est habilité à prendre les mesures adéquates. Il s'agit là de l'exercice normal de sa responsabilité.

Des procédures en sus du présent plan d'intervention et de secours précisent les conduites à tenir.

Des matériels de secours en bon état et conformes sont disponibles à bord.

Des exercices de sécurité ont lieu périodiquement et conformément à la réglementation en vigueur, ils font l'objet de comptes-rendus.

En cas d'accident, l'équipage a en charge la première intervention ; sa mission est de permettre la mise en sécurité des personnes, si possible des biens (véhicules et navire). Le renfort peut provenir de moyens internes (personnels de repos, vedette Sauvage 4, personnels du Bac de Barcarin) ou extérieurs (bateau promenade, SDIS, vedette SNSM, forces de police, remorqueur...).

Titre 3 – Consignes et prescriptions relatives à la mise en œuvre du plan

3-1 Généralités

Les situations graves susceptibles de survenir lors de l'exploitation du bac ont fait l'objet d'une analyse portant sur la manière de les prévenir et, si elles survenaient malgré tout, à l'action attendue des différents intervenants.

Un plan de secours est déclenchée par le pilote de service, lorsque l'ampleur de l'accident le nécessite et/ou lorsque l'intervention simultanée de plusieurs moyens de secours extérieurs, pouvant se combiner avec l'action interne des éléments du SMTDR, nécessite une coordination.

Aussi, il est important que les éléments transmis lors de l'alerte soient suffisamment précis, qu'ils comprennent les conséquences immédiates et celles à moyen terme. Mais il faut aussi éviter un catastrophisme qui provoquerait l'intervention de secours en surnombre.

Tandis que l'alerte sera lancée, il apparaît naturellement opportun d'envisager une première intervention par le personnel de service. La rapidité de réaction est la plupart du temps le facteur dominant pour limiter l'ampleur d'un accident et éviter qu'il ne devienne une catastrophe.

L'alerte transmise à la direction du SMTDR a pour but une action coordonnée et avec plus de sérénité que par les acteurs directs qui ont déjà fort à faire. Les éléments transmis aux élus leur permettent d'anticiper le contexte médiatique omniprésent de nos jours, de parler le même langage que les administrations d'Etat et d'exercer leurs responsabilités.

3-2 Principes d'organisation en cas de déclenchement du Plan :

En cas d'accident majeur et si les délais d'organisation le permettent, une cellule de crise sera installée dans le bureau technique de la Maison du Passeur. Elle permet surtout une bonne diffusion des informations.

L'alerte est déclenchée par le pilote de service. Dès qu'il en a la possibilité, il contacte le directeur du SMTDR qui réunira la cellule de crise.

Le coordonnateur des secours travaillera de concert avec le représentant du SMTDR.

Téléphone de la MSM de port de Bouc (remorqueurs), (en heures ouvrables) : 04 42 06 02 39.

Téléphone du Centre de Sécurité des Affaires Maritimes (heures ouvrables) : 04 91 39 69 19.

Société Nationale des Secours en Mer (vedette) : par pompiers ou par CROSSMED

Sapeurs Pompiers : central régional de secours 112, 18, poste des Saintes Maries- de- la Mer : 04 90 97 89 91.

Hôpital Arles / SMUR : 04 90 49 29 29.

Gendarmerie Saintes-Maries-de-la-Mer : 17 ou 04 90 97 80 04.

Mairie Saintes-Maries-de-la-Mer : 04 90 97 80 05.

Mairie Arles (secrétariat du maire) : 04 90 49 36 00.

3-3 Fiches de consignes par scénario d'accident retenu :

Les scénarii b, d, e, f, g donneront lieu au déclenchement du plan car ils nécessitent un renfort extérieur proportionnel aux dommages.

Les scénarii d'accidents plausibles sont :

- a : feu simple à un véhicule embarqué (origine mécanique) ;
- b : feu important sur plusieurs véhicules ou feu généralisé au navire ;
- c : feu dans le local machine, le navire restant manoeuvrant ;
- d : chute d'homme ou d'un véhicule à la mer ;
- e : collision avec un navire dont des occupants sont à la mer (avec risque de naufrage) ;
- f : échouage suite à une rupture du câble avec un fort courant ;
- g : accident automobile très grave sur les voies d'accès.

Les scénarii b, d, e, f, g donneront lieu au déclenchement du plan car ils nécessitent un renfort extérieur proportionnel aux dommages.

A chaque fois qu'il le sera possible, et comme cela a été testé lors d'exercices, du fait de la brièveté de la traversée, le pilote choisira de rallier la cale permettant le débarquement le plus rapide du maximum de véhicules (si possible celle de la rive gauche).

Le pilote étant seul, ses actions à mener dépendront des circonstances. En effet, pris au début un incendie peut être facilement maîtrisé. La priorité est la préservation des personnes. Un sauvetage par la vedette implique le débarquement préalable des passagers du bac.

La probabilité d'une catastrophe avec de nombreuses victimes à traiter est quasiment nulle. L'éventuel accident ne générera vraisemblance pas l'installation de la cellule de crise dans sa totalité.

A- Feu simple à un véhicule :

- compte tenu de la faible durée de la traversée, le pilote rallie la cale du côté permettant le débarquement le plus rapide du maximum de véhicules en fonction de la position du véhicule en feu ;
- il essaye d'éteindre l'incendie (début maîtrisable) et veille à l'évacuation des véhicules adjacents ;
- dès que le bac est accosté, le pilote fait débarquer les véhicules et les passagers ;
- s'il y a des blessés, il est fait appel au service de secours ;
- un dépanneur est appelé pour évacuer le véhicule.

B- Feu important sur plusieurs véhicules ou généralisé au navire :

- compte tenu de la faible durée de la traversée, le pilote rallie la cale du côté permettant le débarquement le plus rapide du maximum de véhicules en fonction de la position du véhicule en feu. Il appelle les services de secours.
- (s'il y a nécessité sans autre solution possible, le capitaine lance la procédure d'abandon et en informe les services de secours) ;
- il veille à l'évacuation des véhicules adjacents ;
- dès que le bac est accosté, le pilote fait débarquer les véhicules et les passagers ;
- intervention des véhicules de secours (soins aux éventuels blessés, extinction et récupération éventuelles des personnes à l'eau).

La probabilité d'une catastrophe avec de nombreuses victimes à traiter est quasiment nulle.

C- Feu en salle des machines, le navire restant manoeuvrant :

- s'il constate que l'incendie est maîtrisable, il utilise les extincteurs ;
- le pilote appelle les secours ;
- compte tenu de la faible durée de la traversée, le pilote rallie la cale la plus proche ;
- il prépare un débarquement rapide des véhicules en évitant toute panique ;
- dès que le bac est accosté, il fait débarquer les véhicules et les passagers ;
- si le feu n'est pas maîtrisé, le pilote appelle les secours.

D- Chute d'homme ou d'un véhicule à la mer :

- dès qu'il est averti le pilote manoeuvre pour rester au plus près des personnes et lance (fait lancer) des bouées et des engins flottants. Il utilise le lance amarre. Si les personnes ne peuvent être récupérées ou que leur état le nécessite, le pilote appelle les services de secours ;
- dès que le bac est accosté en rive gauche, le pilote fait débarquer les véhicules et les passagers ;
- le pilote démarre la vedette et porte secours pour repêcher les personnes à l'eau ;
- intervention des équipes de secours (soins aux éventuels blessés, récupération des personnes à l'eau) ;
- si nécessaire les moyens de secours embarquent sur le bac.

E- Collision avec un navire de plaisance :

- suivant les circonstances, le pilote stoppe ou manoeuvre pour s'approcher des personnes. Il lance ou fait lancer des bouées, des engins flottants. Si nécessaire, il utilise le lance amarres. Il essaye d'amarrer le navire de plaisance. Si les personnes ne peuvent être récupérées ou que leur état le nécessite, le pilote appelle les services de secours en transmettant le nombre des victimes connues ;
- dès que le bac est accosté, l'équipage fait débarquer les véhicules et les passagers ;
- intervention des équipes de secours (soins aux éventuels blessés, récupération des personnes à l'eau) ;
- si nécessaire les moyens de secours embarquent sur le bac.

Le bac se dirige vers la cale la plus proche et dès que le bac est accosté, le pilote fait débarquer les véhicules et les passagers.

S'il n'y a autre solution possible, le pilote lance la procédure d'abandon et distribue les matériels de secours), tandis que le bac se rapproche le plus possible de la rive.

F- Echouage suite rupture du câble :

Dès la rupture du câble, le pilote essaye de manoeuvrer le bac. Si le courant est trop fort, le bac va dériver. Pour stopper, le pilote devrait mouiller l'ancre.

Compte tenu de la nature sablonneuse des fonds près du rivage, l'échouage ne devrait pas être violent et ne provoquera pas de voie d'eau.

- Dès la panne, le pilote appelle à la Maison du Passeur, si le passeur principal est là pour qu'il vienne le prendre en remorquage à coupleavec la Vedette pour le faire accoster en rive droite .
- dès que le bac est accosté, les véhicules et les passagers débarquent, puis il est ramené au poste de repli.

- Si l'autre bac n'est pas disponible, ou si le bac est trop fortement échoué, il appelle les secours et les bateaux de promenade à l'aide. S'il faut procéder à l'évacuation des passagers, le pilote distribue les matériels de secours ;
- l'évacuation sera déclenchée lorsque les moyens nécessaires seront sur place ; intervention des équipes de secours (soins aux éventuels blessés, récupération des personnes à l'eau). Installation de la cellule de crise.

G- Accident automobile très grave sur les voies d'accès :

Ce type d'accident routier (carambolage en série) n'est pas directement lié à l'exploitation des bacs. En cas d'accident de ce type impliquant des blessés le pilote donnera l'alerte. L'action des personnels consistera en :

- régulation du trafic débarquant, pour éviter le sur-accident ;
- porter secours autant que faire se peut ;
- aider l'accès des moyens d'intervention (passages spécifiques).