
Prévenir les noyades le long des quais

Bonnes pratiques internationales pour les ports, les villes et les marinas

Un guide pratique : normes, réduction du risque, infrastructures de secours et maintenance.

Édition française — Bon Port

Sommaire

01	Avant-propos — Enseignements du bord de l'eau	3
02	Pourquoi les noyades continuent de se produire	5
★	Encart France — Les noyades en France	7
03	Comprendre la chaîne d'auto-sauvetage	8
04	Ce que les normes internationales ont en commun	10
★	Encart France — Le cadre français : Pavillon Bleu, critère 13	12
05	La visibilité sauve des vies	13
06	Concevoir une infrastructure de secours efficace	15
07	Le risque caché de la corrosion et des dommages	18
08	Enseignements tirés des projets de front d'eau	20
09	Sécurité et durabilité peuvent aller de pair	22
10	Auto-évaluation de la sécurité des quais	24
11	Créer des fronts d'eau plus sûrs — Conclusion	25
12	À propos de Port-Safety	26
★	Bon Port — votre interlocuteur en France	27

■ UNE BRÈVE INTRODUCTION

Les risques liés à l'eau sont en constante augmentation

PARTAGER LES ENSEIGNEMENTS DU BORD DE L'EAU

Depuis dix ans, Port-Safety travaille avec des ports, des municipalités, des aménageurs de front d'eau et des exploitants de marinas dans des environnements très variés. Des ports de commerce et terminaux ferry les plus actifs aux bassins urbains et aux marinas de plaisance, nous avons vu un même défi revenir avec une constance remarquable : lorsque quelqu'un se retrouve à l'eau de manière inattendue, trouver un moyen d'en sortir en sécurité peut faire la différence entre la vie et la mort.

Dans le même temps, les fronts d'eau changent. Partout dans le monde, l'urbanisation rapproche la ville et le port. Les ports restent des pôles essentiels pour le commerce et le transport, mais ils fonctionnent aussi comme des espaces publics où l'on habite, travaille, fait du sport, se retrouve et accède directement à l'eau. À mesure que les populations urbaines augmentent et que les aménagements de front d'eau se multiplient, le nombre de personnes exposées aux risques liés à l'eau s'accroît.

Une leçon s'est imposée avec une netteté particulière. Dans de nombreux accidents, le premier intervenant est la personne qui se trouve dans l'eau. Avant l'arrivée des secours, elle doit être capable de s'orienter, d'identifier un itinéraire d'évacuation, de l'atteindre et de remonter en sécurité. Chaque maillon de cette chaîne d'auto-sauvetage compte. Échelles de sauvetage, poignées, filins d'appui, éclairage et visibilité contribuent tous à améliorer les chances d'une issue favorable.

Ce guide rassemble les enseignements tirés de projets menés dans des ports, des villes et des marinas de plusieurs pays. Il associe l'expérience de terrain aux apports des normes internationales et des bonnes pratiques reconnues. Plutôt que de nous concentrer sur des produits, notre objectif est de partager des connaissances susceptibles d'aider les organisations à prendre de meilleures décisions en matière de sécurité des fronts d'eau, quels que soient la taille ou le type d'installation qu'elles gèrent.

Que vous soyez responsable de la sécurité, de la maintenance, de l'ingénierie, de l'exploitation ou de la gestion patrimoniale, nous espérons que cette publication vous apportera des perspectives utiles et des pistes concrètes. Si elle aide une seule organisation à identifier un risque caché, à améliorer un itinéraire de secours ou à rendre un équipement de sauvetage plus facile à trouver, elle aura atteint son but. Car lorsqu'une personne tombe à l'eau à l'improviste, chaque seconde compte, chaque mètre compte, et chaque possibilité de s'auto-sauver doit être présente au moment où elle est le plus nécessaire.



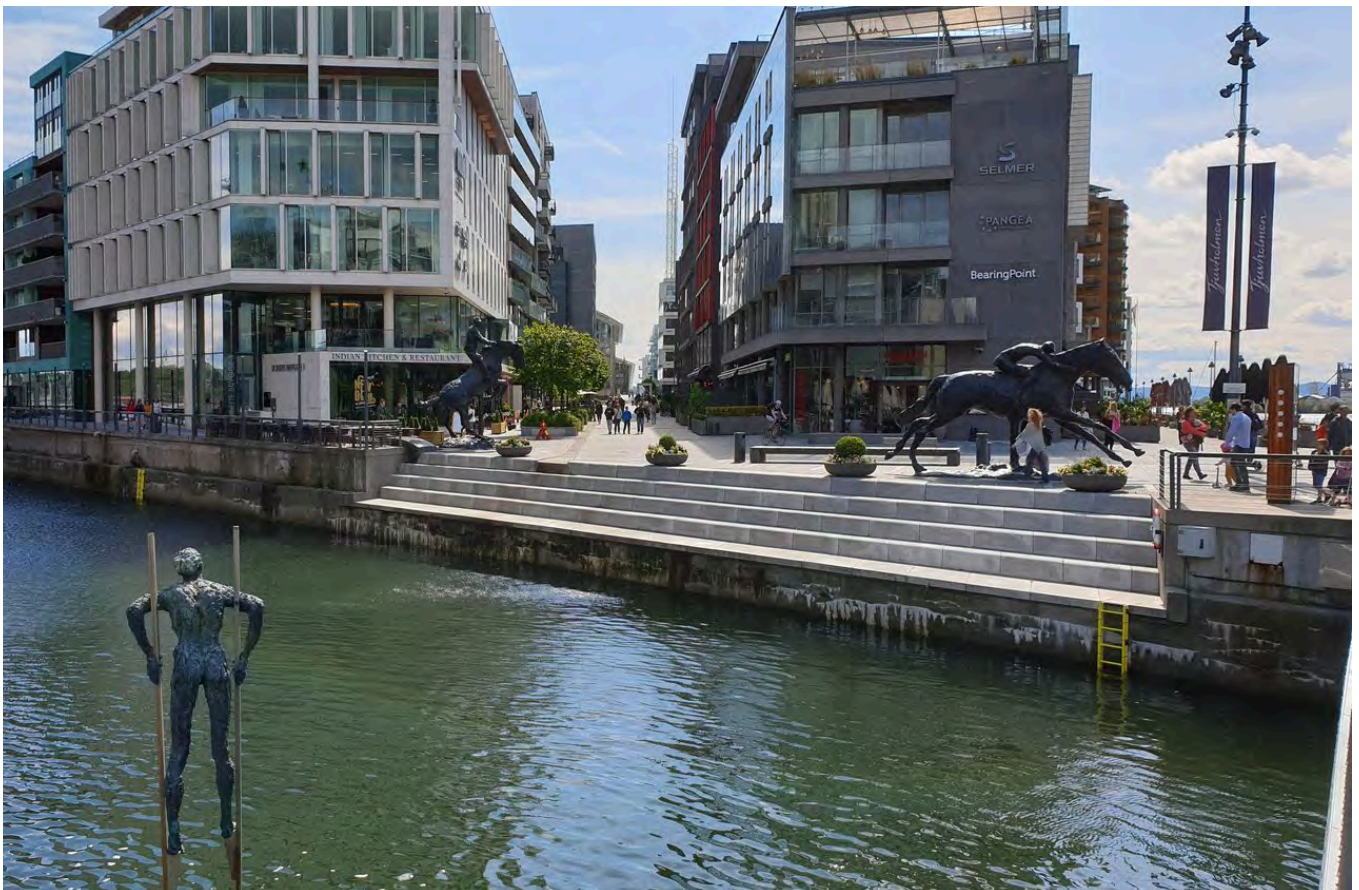
CHAPITRE

02

Pourquoi les noyades continuent de se produire le long des fronts d'eau

UN DÉFI CROISSANT

D'ici 2050, environ 68 % de la population mondiale devrait vivre en zone urbaine. À mesure que davantage de personnes vivent et passent du temps à proximité des rivières, des canaux, des bassins portuaires et des littoraux, l'exposition aux dangers liés à l'eau augmente inévitablement.



CAUSES COURANTES DES ACCIDENTS SUR LES FRONTS D'EAU

- Glissades et chutes sur des surfaces mouillées, couvertes d'algues
- Éclairage insuffisant pendant les heures nocturnes
- Circulation ou travail en solitaire à proximité d'eaux profondes
- Effets de l'alcool dans les zones de vie nocturne
- Absence d'infrastructures de secours très visibles et accessibles
- Fatigue et installation rapide du choc thermique

Les fronts d'eau modernes associent souvent activités commerciales, tourisme, hôtellerie-restauration, transport et accès du public. Il en résulte un environnement où des professionnels formés comme des membres du public peuvent se retrouver à l'eau de manière inattendue.

Si les noyades sont avant tout des tragédies humaines, elles ont aussi des conséquences plus larges pour la société. Dans de nombreux pays, les décideurs publics évaluent de plus en plus les investissements d'infrastructure au regard du coût social des décès et des blessures graves. La valeur attribuée à la prévention d'une seule perte de vie dépasse largement les coûts directs de secours et de santé. Elle reflète aussi la perte de productivité, les répercussions sur les familles et les communautés, et la valeur sociale plus large de la protection de la vie humaine — valeur statistique d'une vie humaine : 6,2 M€ (46 M DKK, selon le ministère danois des Finances, DTU 2025). Vus sous cet angle, les investissements dans une sécurité efficace des fronts d'eau ne sont pas de simples dépenses d'exploitation. Ce sont des investissements dans les personnes, dans la résilience et dans une gestion responsable des infrastructures.

« On ne se noie pas parce qu'on est tombé à l'eau. On se noie parce qu'on ne trouve pas comment en sortir. »



Les noyades en France

CE QUE DISENT LES DONNÉES NATIONALES

Santé publique France et le Snosan publient chaque année un bilan de la surveillance épidémiologique des noyades. Le bilan de l'été 2025, publié le 5 mai 2026, fait état de 1 418 noyades et 409 décès sur la période du 1^{er} juin au 30 septembre — soit une hausse de 14 % des noyades et de 16 % des décès par rapport à 2024.

409

décès par noyade, été 2025

+16 % en un an

43 %

de létalité chez les adultes

contre 6 % chez les moins de 6 ans

104

décès en cours d'eau

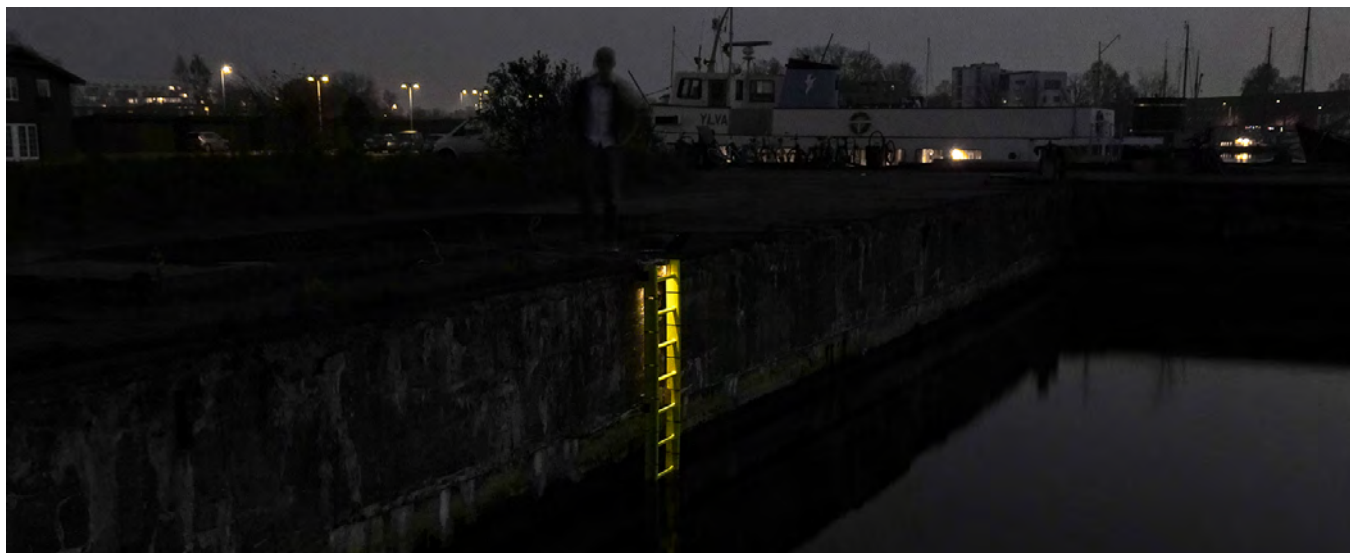
dont 12 en canal

Deux enseignements intéressent directement les gestionnaires de plans d'eau portuaires. D'abord, la létalité : les adultes représentent 57 % des noyades mais 86 % des décès. Une personne adulte qui tombe à l'eau seule, sans possibilité de remonter, a une probabilité de décès bien supérieure à celle d'un enfant surveillé sur une plage. C'est exactement la situation d'un quai ou d'un ponton en dehors des heures de fréquentation.

Ensuite la géographie des cours d'eau et plans d'eau : rivières (51 décès), fleuves (41) et canaux (12) concentrent une part importante de la mortalité. Ces environnements correspondent aux quais urbains et aux haltes fluviales, où l'aménagement de front d'eau se développe le plus rapidement.

Enfin, l'effet canicule est documenté : du 19 juin au 8 juillet 2025, les noyades ont augmenté de 135 % et les décès de 172 %. L'exposition au risque augmente avec les épisodes de chaleur, qui se multiplient.

Source : Santé publique France / Snosan, « Bilan final de la surveillance épidémiologique des noyades, été 2025 », publié le 5 mai 2026.



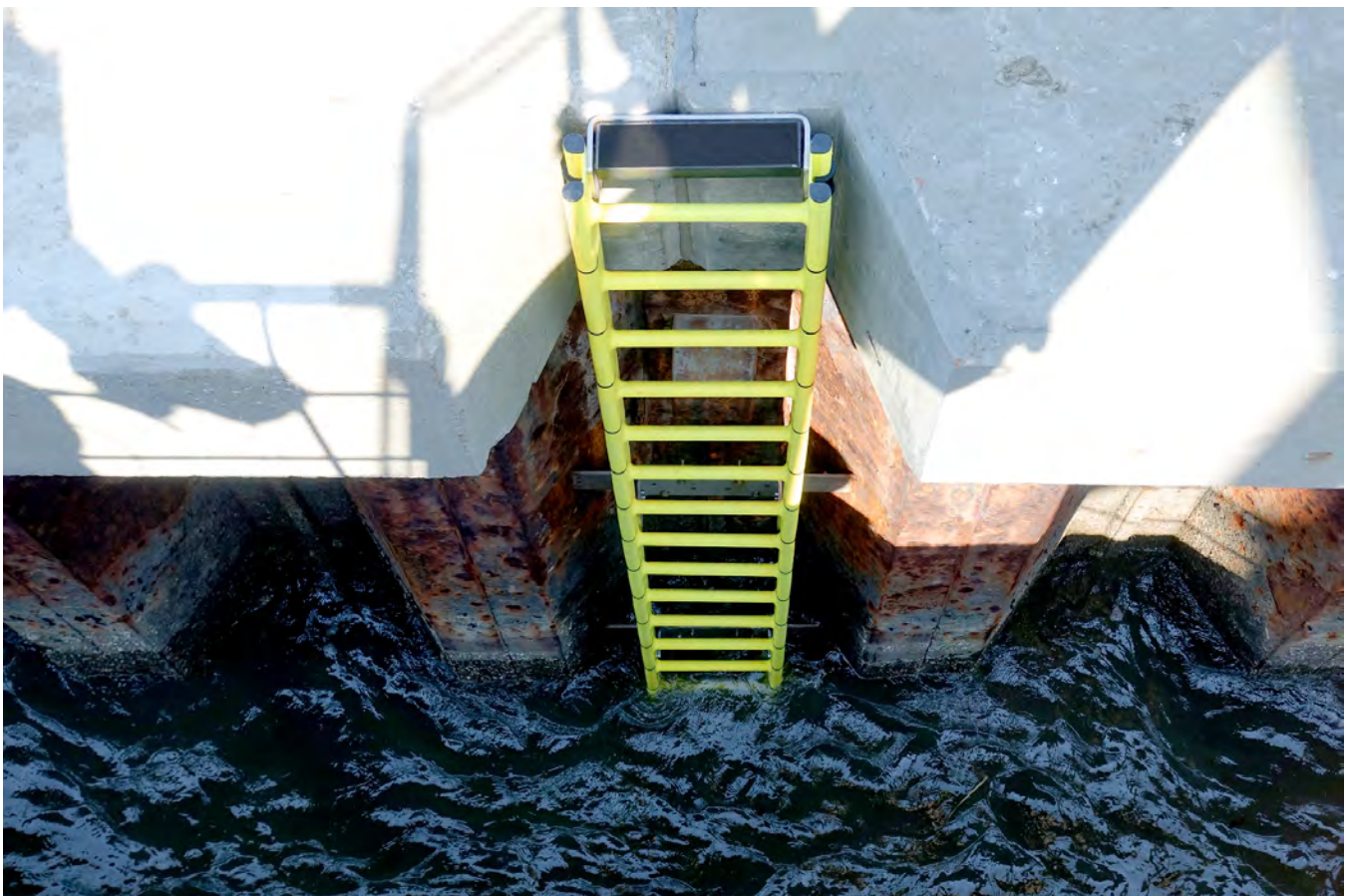
■ CHAPITRE

03

Comprendre la chaîne d'auto-sauvetage

DE L'ENTRÉE DANS L'EAU À LA SURVIE

On peut recommander de ne pas marcher seul le long d'un quai, et définir des procédures industrielles imposant de travailler à deux à proximité de l'eau. Cela n'empêchera pas qu'il y ait toujours une dernière personne à fermer le restaurant du nouveau quartier de front d'eau, ou une dernière personne à descendre de la grue à l'intérieur du port. Les situations les plus dangereuses exigent souvent de s'auto-sauver. Autrement dit, la personne à l'eau doit accomplir une série d'actions.



LA CHAÎNE D'AUTO-SAUVETAGE

01 RESTER À FLOT

Survivre au choc initial et conserver ses repères.

02 REPÉRER UN ITINÉRAIRE D'ÉVACUATION

Identifier une infrastructure de secours visible. Éviter de lutter contre le courant, source d'épuisement. La meilleure option n'est pas forcément la plus proche : c'est le plus souvent celle qui se trouve en aval.

03 ATTEINDRE CET ITINÉRAIRE

Nager, dériver ou manœuvrer vers lui. Utiliser les filins d'appui pour rester à flot et rejoindre la sortie.

04 REMONTER EN SÉCURITÉ

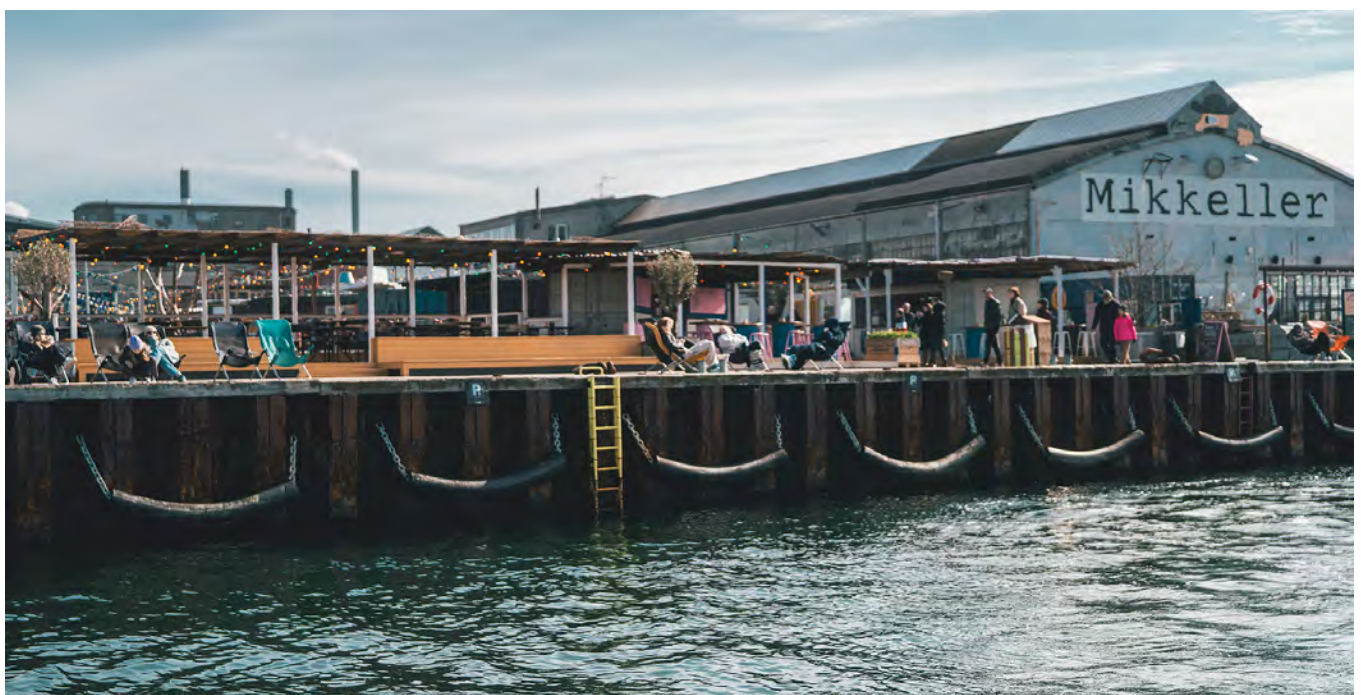
Utiliser une échelle ou un ouvrage équivalent.

05 FRANCHIR LE COURONNEMENT ET SE METTRE EN SÉCURITÉ

Utiliser les poignées pour basculer le haut du corps par-dessus l'arête du quai et se mettre en sécurité.

Chaque étape comporte des points de défaillance potentiels. Une bonne conception du front d'eau réduit les frictions à chacune d'elles.

Chaque maillon de la chaîne d'auto-sauvetage compte.



■ CHAPITRE

04

Ce que les normes internationales ont en commun

PRINCIPES DE BONNES PRATIQUES À L'ÉCHELLE MONDIALE

Bien que les réglementations varient d'un pays à l'autre, les référentiels internationaux font preuve de cohérence.

Parmi les normes les plus fréquemment citées :

- Normes européennes : EN 14329 
- Normes britanniques : BS 6349-2
- Organisation internationale du travail : Recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports.



Six principes reviennent de façon récurrente dans ces normes :

VISIBILITÉ

L'équipement de secours doit être facile à localiser.

ACCESSIBILITÉ

L'équipement doit être atteignable depuis l'eau (il se prolonge 1 mètre sous le niveau moyen des basses mers).

ESPACEMENT ADAPTÉ

Les itinéraires d'évacuation doivent être disponibles à des distances raisonnables (EN et BS : tous les 30 mètres ; OIT et Pavillon Bleu (FR) : tous les 50 mètres).

MONTÉE EN SÉCURITÉ

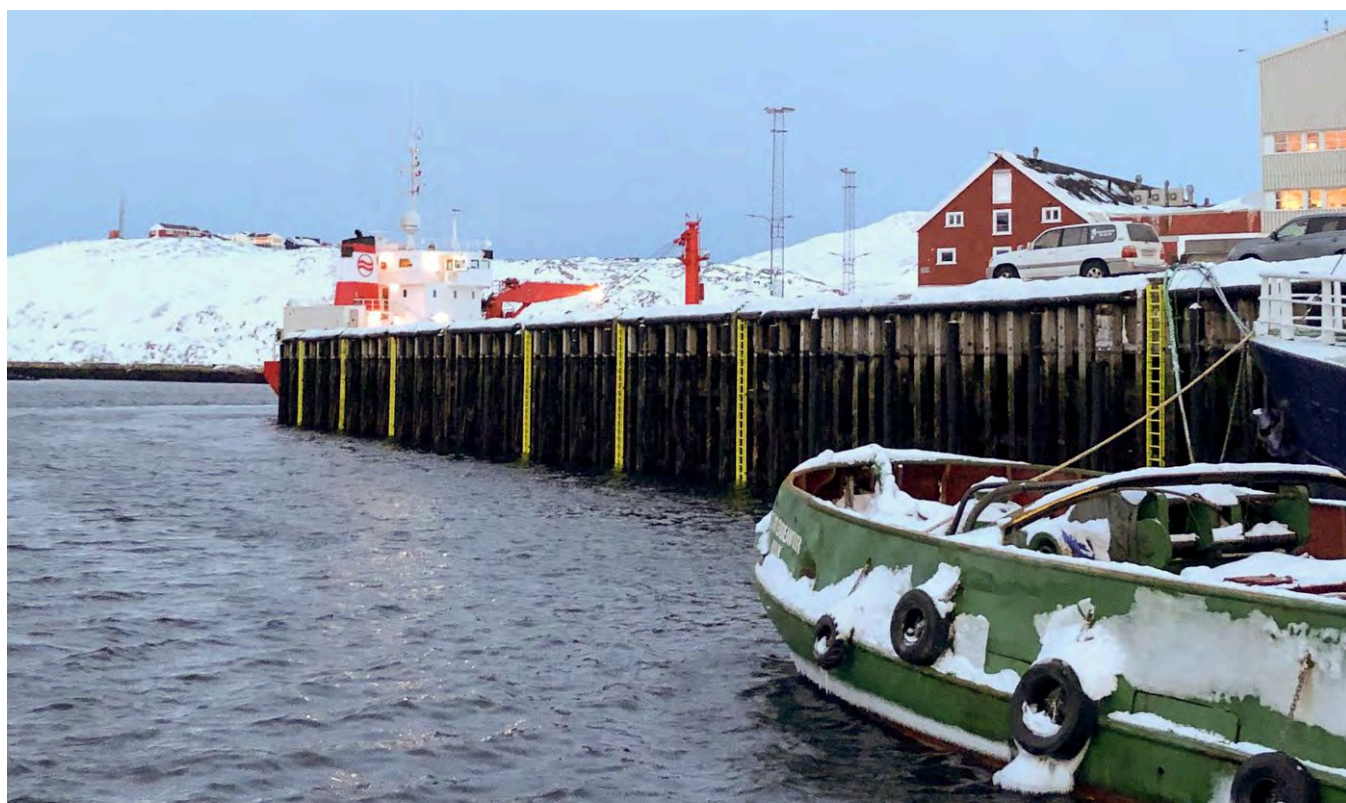
Les échelles exigent des largeurs de barreau et des profondeurs d'appui adaptées (au minimum 40 cm de largeur et 15 cm de profondeur depuis le milieu du barreau).

MAINTENANCE

L'équipement doit rester opérationnel pendant toute sa durée de service.

INSPECTION

Les organisations doivent vérifier le maintien de l'aptitude à l'usage et définir la fréquence des inspections.



Le cadre français actuel : Pavillon Bleu

UNE EXIGENCE IMPÉRATIVE, VÉRIFIÉE EN AUDIT

En France, le label de tourisme durable Pavillon Bleu, piloté par l'association Teragir, impose aux ports de plaisance candidats un référentiel de 43 critères réparti en 9 thématiques. La thématique Sécurité en compte quatre, dont le critère 13.

CRITÈRE N°13 — METTRE À DISPOSITION DES ÉQUIPEMENTS DE SECOURS ET DE SÉCURITÉ

« Doivent être présents, visibles et accessibles 24/24 : des bouées de sauvetage tous les 50 mètres ; des échelles tous les 50 mètres ; une bouche à incendie pour les pontons de plus de 100 mètres ; des extincteurs au niveau de la capitainerie, de la station d'avitaillement et des zones à risques sur le port. »

Teragir, Référentiel | Critères Pavillon Bleu — Ports 2025-2026, p. 15

Deux caractéristiques rendent ce critère structurant. Il est impératif : un port qui ne le satisfait pas ne peut pas être labellisé. Et il porte la mention « **critère vérifié en audit** », c'est-à-dire qu'il fait l'objet d'un contrôle sur site pendant la saison estivale.

La formulation « **accessibles 24/24** » mérite une lecture attentive. Elle ne se limite pas à la présence de l'équipement : elle impose sa disponibilité effective à toute heure, donc de nuit. Un équipement que l'on ne peut pas localiser depuis l'eau à 2 heures du matin ne satisfait pas cette exigence, même s'il est physiquement présent et en bon état.

Position du Pavillon Bleu parmi les référentiels

RÉFÉRENTIEL	ESPACEMENT	EXIGENCE STRUCTURANTE
Pavillon Bleu — critère 13	Tous les 50 m	Présents, visibles et accessibles 24/24
EN 14329 • BS 6349-2	Tous les 30 m	Atteignable depuis l'eau, prolongée sous le niveau de basse mer
OIT — Recueil de directives pratiques	Tous les 50 m	Échelles « bien en évidence », repérables depuis l'eau



Le Pavillon Bleu constitue donc le plancher en matière de densité d'issues, et le référentiel le plus explicite sur la disponibilité nocturne. Sur un linéaire très fréquenté — promenade de front de port, ponton de passage, zone d'animation en soirée — descendre à 30 mètres relève du bon sens plutôt que de la sur-qualité.

■ CHAPITRE

05

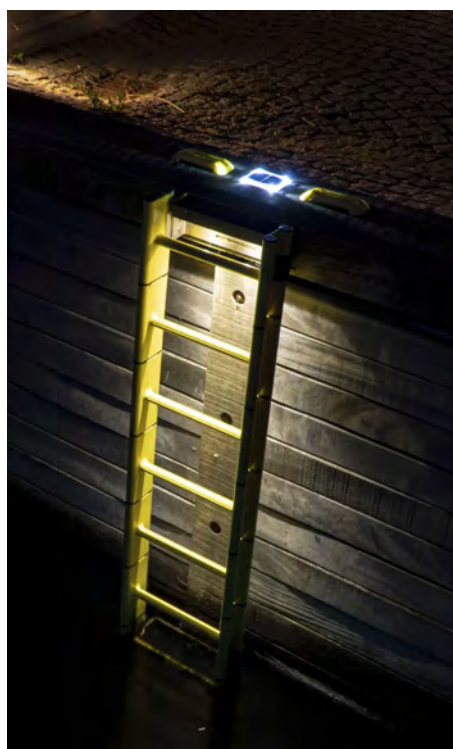
La visibilité sauve des vies

UNE PERSONNE À L'EAU PEUT-ELLE TROUVER L'ÉCHELLE ?

La réponse paraît évidente, et pourtant la visibilité reste l'un des aspects les plus négligés de la sécurité des quais.

Les directives de l'OIT précisent expressément que les échelles permettant de sortir de l'eau doivent être bien en évidence et facilement repérables par toute personne tombée à l'eau.

Au cours des dernières décennies, le jaune haute visibilité a progressivement remplacé l'orange dans les applications de secours et de sauvetage : ambulances, radeaux de survie, équipements de protection individuelle, vêtements de travail. Cette évolution traduit une reconnaissance croissante de la meilleure performance du jaune, en particulier au crépuscule et par temps de brume. Sur les ouvrages portuaires en palplanches, un argument supplémentaire plaide pour le jaune : le brun et l'orange sont trop proches sur l'échelle chromatique pour offrir un bon contraste.



L'image ci-dessous montre comment une échelle orange classique peut se fondre visuellement dans la structure du quai, tandis que le jaune haute visibilité crée un contraste et une reconnaissance nettement supérieurs.



CHECK-LIST VISIBILITÉ

- Couleurs vives
- Emplacement régulier
- Reconnaissance de nuit — un dispositif d'éclairage donnant à la forme de l'échelle un caractère intuitivement reconnaissable.

Une échelle de sauvetage qu'on ne peut pas trouver n'est pas une échelle de sauvetage.

■ CHAPITRE

06

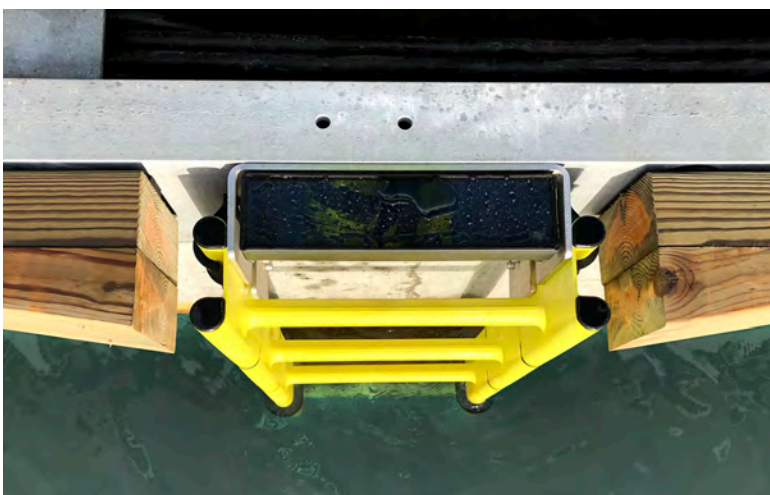
Concevoir une infrastructure de secours efficace

CONSTRUIRE UN ITINÉRAIRE D'ÉVACUATION EFFICACE

Un système d'auto-sauvetage efficace repose sur plusieurs éléments complémentaires.

ÉCHELLES DE SAUVETAGE

Elles constituent l'itinéraire principal de l'eau vers le quai. De préférence placées dans une niche ou un renforcement afin de réduire le risque de dommages par impact et de maintenir l'échelle fonctionnelle. Les niches doivent être dimensionnées pour accueillir des échelles conformes aux dimensions minimales recommandées (dimension de niche recommandée : 25 × 65 cm). Même les échelles les mieux protégées, placées derrière des défenses et/ou dans une niche, subiront des impacts. Pour qu'elles restent fonctionnelles, il peut être prudent de choisir des matériaux capables de supporter un certain contact avec les navires et les bois flottants, et de prévoir une réparation facile (possibilité de désinstaller et de réinstaller depuis le haut du quai, faible poids, conception modulaire). Une échelle de sécurité de conception modulaire contribue également à limiter les coûts de maintenance et à garantir un retour rapide des issues de secours en état opérationnel.



Éviter les matériaux sujets à des dommages cachés, c'est-à-dire à la corrosion ou à l'osmose. Les matériaux teintés dans la masse, qui conservent leur visibilité dans le temps, sont préférables car ils réduisent la maintenance.

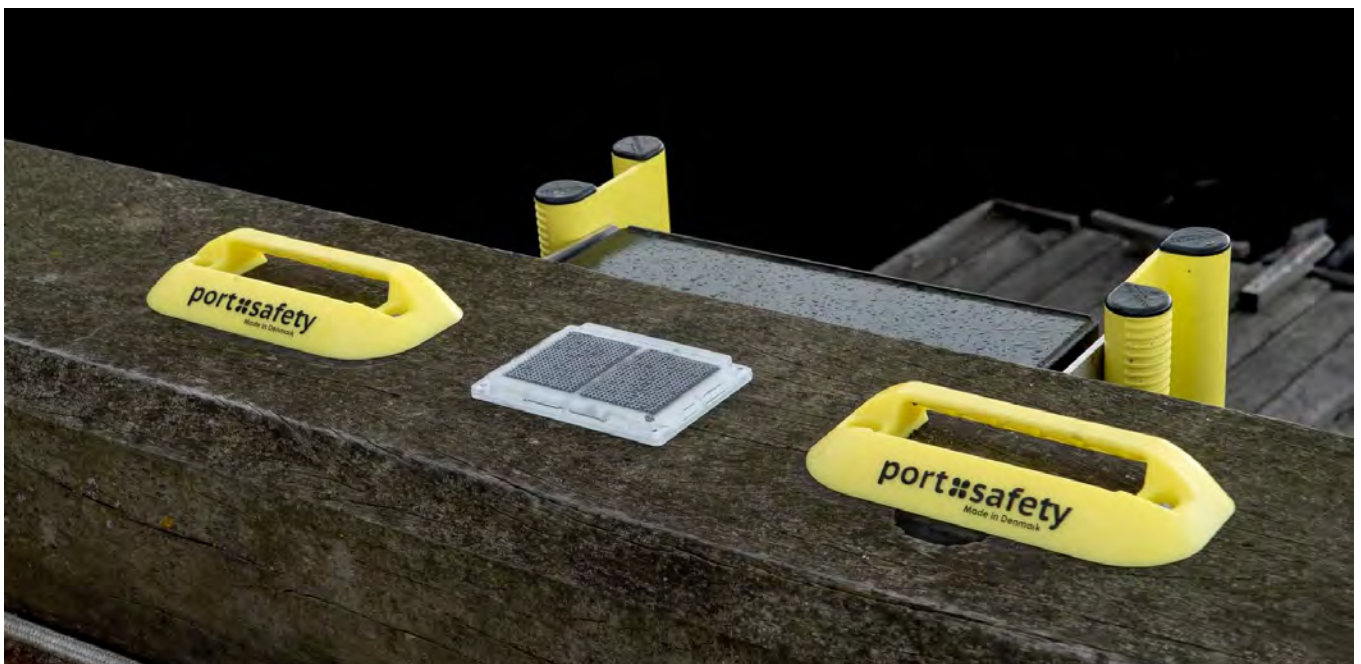
La visibilité de nuit doit être assurée par un éclairage dirigé sur les barreaux supérieurs, qui fait de l'échelle elle-même un panneau de sortie de secours. L'éclairage doit pouvoir supporter des submersions temporaires. Les éclairages publics ou de chantier situés en haut du quai créent un contre-jour et laissent généralement la paroi du quai encore plus dans l'obscurité (la lumière se propage mal autour de l'arête du quai).

Selon la géographie, l'élimination des salissures marines peut être nécessaire à des fins de sécurité fonctionnelle. Si un nettoyage est requis tous les deux ou trois ans, une échelle de faible poids, désinstallable et réinstallable depuis le haut du quai, permet de limiter les coûts de maintenance.

POIGNÉES DE FRANCHISSEMENT

Les poignées facilitent la transition finale de l'échelle au quai. Pour garantir leur disponibilité et leur fonctionnalité au moment voulu, elles doivent être conçues pour décourager les amarrages non prévus et façonnées de manière à éviter l'accrochage des lignes d'amarrage. Afin de ne pas induire en erreur et d'éviter les dommages, les poignées de type « Up&Over » ou de piscine ne doivent être utilisées que dans les lieux destinés à la baignade, ou là où descendre l'échelle est une activité fréquente (par exemple les échelles destinées aux pilotes ou aux lamaneurs).

Les poignées ne doivent pas constituer un risque de trébuchement — afin de ne pas aggraver le problème qu'elles sont censées contribuer à résoudre — et doivent pouvoir supporter l'impact des véhicules d'exploitation portuaire. De préférence, elles ne doivent pas faire obstacle à la montée.



FILINS D'APPUI

Ils offrent un appui lors du déplacement le long de la paroi du quai vers un point de sortie.

Particulièrement importants pour une personne souffrant de fatigue ou en situation de handicap. Dans les lieux soumis à un courant ou à de forts effets de marée, cette installation peut être déterminante.

LES FILINS D'APPUI DOIVENT ÊTRE :

- Teintés dans la masse (pour conserver au mieux leur visibilité)
- Synthétiques (pour éviter la pourriture)
- Non flottants (pour éviter d'endommager les hélices des navires)

Les matériaux des œillets de fixation doivent être choisis en fonction du matériau de la paroi du quai (acier noir pour les palplanches, inox pour le béton et le bois).

L'OIT recommande spécifiquement des dispositifs permettant aux personnes à l'eau de se maintenir entre deux échelles.

BOUÉES DE SAUVETAGE / DISPOSITIF FLOTTANT AVEC LIGNE DE LANCER / POSTES DE SAUVETAGE

Ils appuient les efforts de secours lorsque d'autres personnes sont présentes. Un poste de sauvetage comprend utilement un dispositif flottant à lancer et une gaffe de sauvetage. Il peut également inclure une échelle mobile à crochets pour aider celles et ceux qui ne peuvent pas remonter seuls la paroi du quai.

**L'infrastructure de secours est un système interconnecté,
et non une collection d'équipements isolés.**

CHAPITRE

07

Le risque caché de la corrosion et des dommages

L'ÉCHELLE FONCTIONNERAIT-ELLE LE MOMENT VENU ?

De nombreuses défaillances restent invisibles lors des inspections de routine menées depuis le quai. C'est un véritable défi pour l'inspection, et cela impose d'intégrer une utilisation physique à la démarche. Cette utilisation physique sert aussi à vérifier que toutes les fixations sont encore en place et en bon état.

LES ENVIRONNEMENTS MARINS AGRESSIFS EXPOSENT LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ À :

- L'eau salée
- La corrosion
- L'impact des navires
- Les forces physiques des vagues et des courants de
- marée L'osmose
- Les cycles de gel-dégel



Dans le cas des échelles en fibre de verre, une dégradation liée à l'osmose peut affaiblir la liaison entre les fibres de verre et la résine, réduisant la résistance mécanique de l'échelle et augmentant le risque de rupture à l'usage. Toute échelle présentant un cloquage significatif, une délamination ou des zones molles doit être retirée du service.

Le plus grand danger n'est pas l'équipement visiblement endommagé.

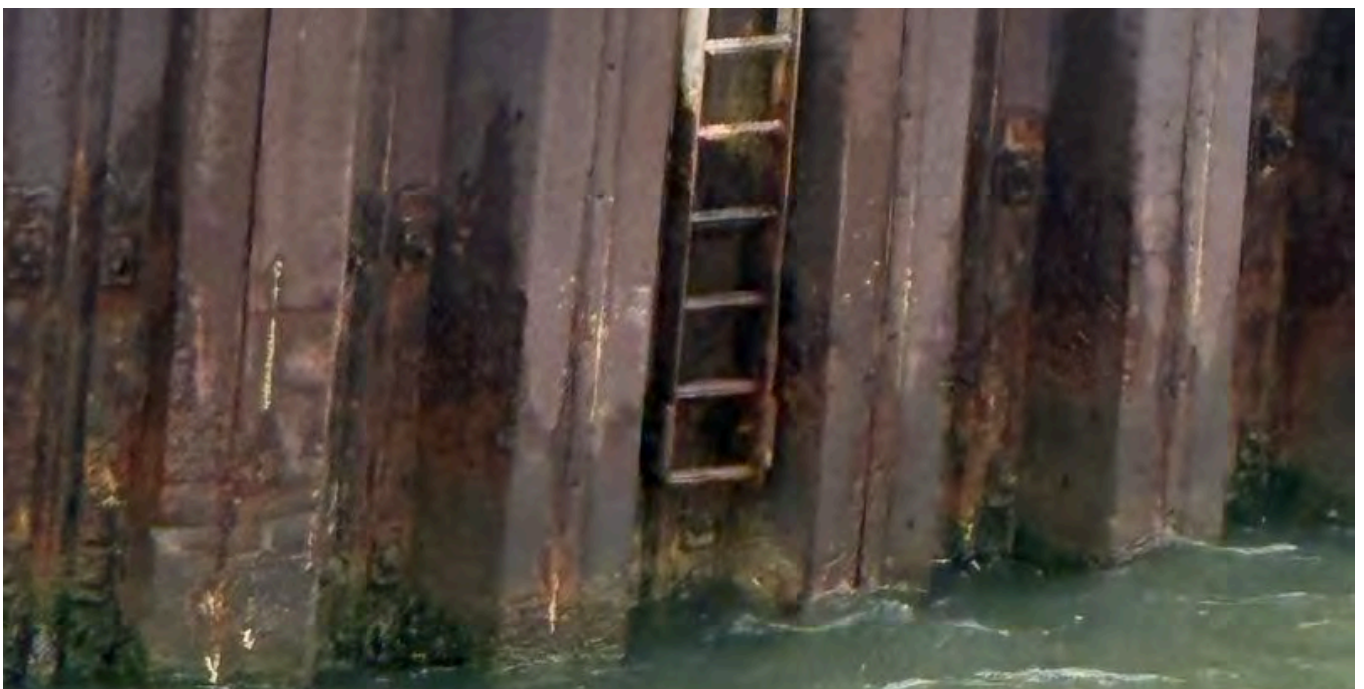
C'est l'équipement qui paraît fonctionnel mais présente des faiblesses cachées.

Plutôt que de demander :

« Avons-nous des échelles de sauvetage ? »

demandez :

« Cette échelle fonctionnerait-elle encore si quelqu'un en avait besoin cette nuit ? »



■ CHAPITRE

08

Enseignements tirés des projets de front d'eau

RETOURS D'EXPÉRIENCE DE PORTS, DE VILLES ET DE MARINAS

- **LA VISIBILITÉ COMPTE PLUS QU'ON NE LE PENSE**

Sous l'effet du stress, les usagers cherchent des repères visuels immédiats. La visibilité détermine souvent si un itinéraire de secours est trouvé assez vite.

- **L'AUTO-SAUVETAGE PRÉCÈDE LE SECOURS EXTÉRIEUR**

De nombreuses noyades surviennent alors que les victimes sont seules. L'infrastructure d'auto-sauvetage joue donc un rôle déterminant.

- **LA MAINTENANCE EST SOUVENT SOUS-ESTIMÉE**

Un équipement de sécurité négligé peut créer un faux sentiment de sécurité.

- **LA SIMPLICITÉ SAUVE DES VIES**

Des itinéraires de secours simples et intuitifs sont plus performants que des solutions compliquées.

- **SÉCURITÉ ET ESTHÉTIQUE PEUVENT COEXISTER**

Les fronts d'eau historiques ont eux aussi besoin d'issues de secours et peuvent se heurter à des préoccupations esthétiques supplémentaires. Il est possible d'aménager une infrastructure qui reste visible tout en s'intégrant à son environnement.



■ CHAPITRE

09

Sécurité et durabilité peuvent aller de pair

REGARDER AU-DELÀ DU PRIX D'ACHAT INITIAL

Historiquement, les équipements de sécurité des fronts d'eau ont souvent été évalués principalement sur leur coût d'acquisition. Une perspective plus large s'impose aujourd'hui. L'empreinte CO₂ influe sur le choix des matériaux dans les projets d'infrastructure.



Les critères de cycle de vie comprennent :

- Les émissions de CO₂ de production (du berceau à la sortie d'usine)
- La durée de vie attendue
- La durabilité des matériaux
- La facilité de réparation
- L'impact environnemental sur l'ensemble du cycle de vie
- Le coût total de possession

L'analyse de Port-Safety met en évidence des réductions substantielles des émissions de CO₂ du berceau à la sortie d'usine, par rapport aux échelles classiques en acier galvanisé et peint ainsi qu'aux échelles en acier inoxydable.

La meilleure infrastructure de sécurité

- Dure plus longtemps
- Mobilise moins de ressources
- Réduit la maintenance
- Améliore la fiabilité
- Soutient les objectifs environnementaux



Auto-évaluation de la sécurité des quais

CHECK-LIST D'AUDIT RAPIDE

Les quatre sections ci-dessous reprennent les points de contrôle les plus déterminants relevés sur le terrain. Ils se parcourent en une dizaine de minutes, plan du port en main.

Accessibilité des secours

- ☐ Des échelles de sauvetage disponibles tous les 30 mètres (ou tous les 50 mètres)
- ☐ Les échelles sont dimensionnées pour être fonctionnelles
- ☐ L'échelle se prolonge sous le niveau de l'eau
- ☐ Les points de sortie restent visibles depuis l'eau — de préférence en jaune haute visibilité

Visibilité

- ☐ L'équipement se localise facilement de jour
- ☐ L'accès à la sécurité peut être trouvé depuis l'eau de nuit

Équipements de secours

- ☐ Poignées disponibles aux points de sortie
- ☐ Filins d'appui installés là où c'est pertinent
- ☐ Postes de sauvetage avec dispositif flottant installés et accessibles

Maintenance

- ☐ Responsabilités clairement attribuées
- ☐ Programme et fréquence d'inspection établis
- ☐ Risques de corrosion évalués
- ☐ Défauts consignés et corrigés

Si des cases restent non cochées, il existe probablement des marges d'amélioration de la sécurité de votre plan d'eau. Bon Port réalise cette évaluation sur site, gratuitement, sur l'ensemble de votre linéaire, et vous remet un plan d'implantation coté.

Créer des fronts d'eau plus sûrs

CONCLUSION

Il n'existe pas de solution unique à la prévention des noyades.

Des fronts d'eau plus sûrs naissent lorsque :

- Une bonne conception guide les décisions
- Les normes orientent la mise en œuvre.
- L'infrastructure de secours reste visible.
- La maintenance est prise au sérieux.
- Les possibilités d'auto-sauvetage sont maximisées.
- La sécurité devient partie intégrante de la gestion patrimoniale à long terme.

Les ports, les villes et les marinas les plus avancés ne se demandent plus s'il faut installer une infrastructure de sécurité.

Ils se demandent si elle restera visible, accessible et utilisable au moment où quelqu'un en aura le plus besoin.

C'est vers cette exigence que nous devrions tous tendre.

Selon les mots de l'Organisation Mondiale de la santé :

« Tout le monde peut se noyer. Personne ne devrait. »

À propos de Port-Safety

Fondée en 2017, Port-Safety développe des solutions de sécurité concrètes pour les ports, les villes, les aménagements de front d'eau et les marinas. Aujourd'hui, les installations Port-Safety sont présentes dans 42 pays, aidant les organisations à améliorer la sécurité, à réduire la charge de maintenance et à soutenir des infrastructures de front d'eau plus durables.

Vous pouvez à tout moment contacter Port-Safety pour un conseil ou pour les dernières informations sur les innovations en matière de sécurité. Nous sommes également heureux de proposer des sessions de partage de connaissances et de bonnes pratiques avec vous et vos équipes.

Voir la vidéo de l'échelle LifeLadder en action, durant un impact de bateau :



Édition française : BON PORT — Nicolas Bonvalet, représentant exclusif Port-Safety® ApS pour la France et les marchés francophones · france@port-safety.com · www.bonport.pro

Bon Port — votre interlocuteur en France

BON PORT est le représentant exclusif de Port-Safety® ApS pour la France et les marchés francophones. Nicolas Bonvalet accompagne les ports de plaisance, les ports de commerce, les collectivités et les bureaux d'études dans le diagnostic et la sécurisation de leurs plans d'eau.

Le pré-diagnostic est gratuit et sans engagement. Il porte sur l'ensemble du linéaire, quai et ponton, et donne lieu à la remise d'un plan d'implantation mesuré sur vue satellite, conforme à la règle des 30 ou 50 mètres, accompagné d'un chiffrage poste par poste.

[Demandez le diagnostic gratuit de votre port](#)

RÉFÉRENCES FRANÇAISES

PORT DE BANDOL

35 LifeLadders, 35 LightUnits, barres d'appui et bouées de sauvetage

HAROPA ROUEN & LE HAVRE

Sécurisation des quais

PORT-LEUCATE

Sécurisation des quais

SAINT-TROPEZ

Sécurisation des quais

LA RÉPONSE TECHNIQUE — LIFELADDER®

Visible de jour — Polypropylène jaune RAL 1016 teinté dans la masse : la couleur ne s'écaille pas et ne se repeint pas.

Résistante au choc — Modules à mémoire de forme qui encaissent l'impact et reprennent leur géométrie.

Sans entretien — Durée de vie supérieure à 20 ans, contre une repeinture tous les deux ans pour l'acier.

Visible de nuit — LightUnit solaire intégrée en tête d'échelle, boîtier IP68/IK10, plus de 30 nuits d'autonomie sans soleil.

Réparable — Conception modulaire : on remplace un module, pas l'échelle, depuis le haut du quai.

Conforme et brevetée — EN 14329:2004, brevet européen EP3392448 à effet unitaire.

CONTACT

Nicolas Bonvalet — BON PORT

22 rue du Baumas, 84220 Joucas, France

+33 6 51 87 19 86 · france@port-safety.com · www.bonport.pro