



République du Bénin
MINISTÈRE D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE (MESRS)

UNIVERSITÉ D'ABOMEY CALAVI
ÉCOLE POLYTECHNIQUE D'ABOMEY-CALAVI
CENTRE AUTONOME DE PERFECTIONNEMENT
DÉPARTEMENT DE GÉNIE ÉLECTRIQUE

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME
INGÉNIEUR DE CONCEPTION GRADE MASTER

THÈME :

**Contribution à la sécurité électrique des engins de
manutention : Cas de la translation des portiques
STS de Bénin Terminal**

Lieu de Stage : BÉNIN TERMINAL

Sous la direction de :

Réalisé par :

THIERRY VLAVONOU

Dr. (MA) CHETANGNY P. KOFFI, MAÎTRE MÉMOIRE

Dr. Ing. ZOGBOCHI VICTOR, Encadreur

Ing. ALOFA CHRISTIAN, TUTEUR DE STAGE

Soutenu le 03 Juillet 2025, devant le jury :

Pr. AGBOMAHENAN MACAIRE,

Dr. (MA) CHETANGNY PATRICE KOFFI,

Dr. Ing. AGUEMON PIERRE,

Dr. Ing. ISSIAKO FARAS,

Président

Maître mémoire

Examineur

Examineur



République du Bénin

**MINISTÈRE D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE (MESRS)**

UNIVERSITÉ D'ABOMEY CALAVI

ÉCOLE POLYTECHNIQUE D'ABOMEY-CALAVI

CENTRE AUTONOME DE PERFECTIONNEMENT

DÉPARTEMENT DE GÉNIE ÉLECTRIQUE

**MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME
INGÉNIEUR DE CONCEPTION GRADE MASTER**

DIRECTEUR

DOCTEUR ALITONOU GUY ALAIN
PROFESSEUR TITULAIRE DES UNIVERSITÉS DU CAMES

DIRECTEUR ADJOINT

DOCTEUR PROJINOTHO VINCENT
PROFESSEUR TITULAIRE DES UNIVERSITÉS DU CAMES

CHEF CENTRE AUTONOME DE PERFECTIONNEMENT

DOCTEUR TCHOBO VALÈRE
PROFESSEUR TITULAIRE DES UNIVERSITÉS DU CAMES

CHEF DÉPARTEMENT GÉNIE ÉLECTRIQUE

DOCTEUR (MC) AGBOMAHENAN MACAIRE
PROFESSEUR TITULAIRE DES UNIVERSITÉS DU CAMES

Année Universitaire : 2024 - 2025

Liste des enseignants

TABLE 1 – Liste des enseignants et des matières enseignées

NOM	PRÉNOMS	MATIÈRES ENSEIGNÉES
FIFATIN	François-Xavier	Électronique de puissance initiale Électricité générale
HOUNGAN	Théophile	Asservissement et régulation Modélisation des machines électriques
AGBOMAHENAN	Macaire	Énergie et Environnement
AZA-GNANDJI	Morel	Automatisme
KIKI	Probus	Projet en tutorat
D'ALMEIDA	Renaud	Traitement de signal Technologie générale
SINMENOU	Dagbégnon	Base et contrôle de qualité
YOVO	Mahudro	Initiation à la recherche scientifique
ZOGBOSHI	Victor	Commande des actionneurs par convertisseur
SONON	Kévin	Dynamique et protection des réseaux électriques
NOUNANGNONHOU	Télesphore	Électricité industrielle
DIDAVI	Audace	Capteurs et instrumentation
NOUNAGNON	M. Maximin	Microprocesseurs et interfaces
ASSAN	Todéman	Énergie renouvelable
AGUEMON	D. Pierre	Électronique de puissance avancée
MAVOA	Ferdinand	Matlab
OLOULADE	Arounan	PTD de l'énergie électrique
CHETANGNY	Patrice	Compatibilité électromagnétique
ISSIAKO	Faras	Magnétisme
AMOUSSA	Carmel	Télégestion des réseaux électriques
HOUNZANDJI	Justin	Machines électriques

Dédicaces

À nos chers parents, pour leur amour incommensurable, leur soutien sans faille, et leur exemple de vie qui ont forgé l'individu que nous sommes devenus. Vous avez été notre phare dans les moments sombres, notre source inépuisable de force et de détermination.

À nos merveilleux enfants : **Saintish, Sarah, Shalem, Akhenaton, et Aleph**, vous êtes la lumière de notre existence, notre raison d'être et notre fierté. Vos sourires et votre présence illuminent nos journées et donnent un sens à chacun de nos efforts. C'est pour vous que nous aspirons à toujours nous surpasser.

À ma tendre épouse, **ADJOSSOGBE Larissa**, notre amour, notre pilier, notre confidente et notre inspiration quotidienne. Votre présence réchauffe nos jours et éclaire nos nuits. Vous êtes notre force tranquille, celle qui, dans chaque tempête, nous ancre et nous guide vers la sérénité. Votre foi en nous et votre amour inconditionnel sont notre plus grande richesse. Merci d'être l'étoile brillante qui illumine notre chemin.

Remerciements

François de La Rochefoucauld disait : « *Le plus petit acte de gratitude est souvent plus bénéfique que le plus grand des bienfaits.* » Ainsi, nous souhaitons exprimer notre profonde reconnaissance à tous ceux qui ont, d'une manière ou d'une autre, contribué à la réussite de ce travail de fin d'études.

Nous rendons grâce à Dieu de notre cœur, pour l'inspiration, la protection et l'assistance tout au long de ce parcours académique. Sa bienveillance a été notre guide à chaque étape.

Nos remerciements les plus sincères vont à **Pr. Guy ALITONOU**, Directeur de l'EPAC, ainsi qu'au **Chef CAP TCHOBO Valère**, et **Pr. AGBOMAHENAN Macaire**, Chef du Département Génie Électrique. Merci pour votre soutien et votre accompagnement tout au long de notre cursus.

Un immense merci à notre superviseur de mémoire, **Dr ZOGBOCHI**, pour son encadrement exemplaire, ses conseils avisés, et sa disponibilité inébranlable. Votre accompagnement a été essentiel à la réalisation de ce projet.

Nous tenons également à remercier chaleureusement **Ing. Eric SUFFEU**, Directeur Technique de Bénin Terminal, qui nous a généreusement ouvert les portes de sa structure pour la réalisation de ce travail, ainsi que l'Ingénieur **Norbert HOUSSINOU**, Directeur Technique Adjoint, pour ses conseils précieux et son encadrement bienveillant.

Nos plus vifs remerciements vont à l'Ingénieur **ALOFA Christian**, Chef service Levage, pour son implication personnelle et son accompagnement durant cette période cruciale.

Nous souhaitons aussi exprimer notre gratitude aux chefs de section, aux chefs shift, ainsi qu'à tous nos collègues de Bénin Terminal pour leur compréhension, leur collaboration et leur soutien tout au long de notre formation.

Nos remerciements sincères s'adressent également à nos professeurs et aux membres du jury pour leurs enseignements éclairés et leurs observations constructives qui ont enrichi ce travail.

À nos proches, un grand merci pour leur patience, leur soutien inconditionnel, et leurs encouragements constants, qui nous ont permis de tenir bon dans les moments les plus exigeants de ce parcours.

Enfin, merci à chacun d'entre vous qui avez cru en nous, qui nous avez soutenus, et qui, à travers vos conseils et remarques, avez contribué à la réussite de ce projet de fin d'études d'ingénieur.

Homages

Nous tenons à exprimer notre sincère gratitude au Président et aux membres du jury pour avoir accepté d'examiner ce travail de fin d'études, intitulé « **Contribution à la sécurité électrique des engins de manutention : Cas de la translation des portiques STS de Bénin Terminal** ».

Votre présence et votre expertise ont été des sources d'inspiration précieuses dans l'élaboration de ce projet. Nous vous remercions pour le temps que vous avez consacré à l'évaluation de notre travail, ainsi que pour vos commentaires constructifs qui ont enrichi nos réflexions et nos compréhensions des enjeux liés à la sécurité électrique.

Votre passion pour l'enseignement et votre dévouement à former la nouvelle génération d'ingénieurs sont palpables. Vous avez su créer un environnement d'apprentissage stimulant et encourageant, nous permettant d'explorer des thématiques complexes tout en développant nos compétences techniques et analytiques.

À travers ce travail, nous espérons contribuer modestement à l'amélioration des pratiques de sécurité dans le domaine des systèmes électriques, et nous sommes convaincus que les connaissances et les compétences que vous nous avez transmises continueront à nous accompagner dans notre carrière future.

Encore une fois, merci pour votre soutien indéfectible et votre bienveillance. C'est un honneur d'avoir pu bénéficier de votre expertise.

Thierry VLAVONOU

Liste des abréviations et acronymes

Abréviation	Signification
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
BT	Bénin Terminal
STS	Ship to Shore
PAC	Port Autonome de Cotonou
AGL	Africa Global Logistics
MSC	Mediterranean Shipping Company
RTG	Rubber Tyre Gantry
ZPMC	Zhangjiagang Port Machinery Co.
TBT	Tableau Basse Tension
SCR	Spreader Cable Reel
BB	Bâbord
TB	Tribord
CE	Côté Eau
CT	Côté Terre
PLC	Programmable Logic Controller
AC	Alternating Current
DC	Direct Current
SB	Start Bord
PS	Portside
WS	Waterside
LS	Landside
CPU	Central Processing Unit
API	Application Programming Interface
BCU	Brake Control Units
TOR	Tout Ou Rien
IHM	Interface Homme-Machine
LiDAR	Light Detection and Ranging
MT	Moyenne Tension

Liste des unités de mesures et symboles

Unité	Signification
kN	kilonewton
kVA	kilovoltampère
MVA	Mégavoltampère
V	volt
mA	milliampère
A	ampère
kW	kilowatt
W	watt
°C	degré Celsius
m	mètre
mm	millimètre
Hz	hertz
lx	lux
ms	milliseconde
kg	kilogramme
T	tonne

Liste des tableaux

1	Liste des enseignants et des matières enseignées	i
2.1	Échéancier du projet	15
2.2	Les différentes commutations des entrées selon les zones	25
2.3	Boutons et clés du pupitre	33
3.1	Statistiques des accidents/incidents liés aux portiques STS par type de mouve- ment	43
4.1	Tableau récapitulatif des entrées	58
4.2	Paramètres pour le calcul des distances	60
4.3	Édition des mnémomiques	63
4.4	Comparaison des coûts entre les deux solutions	67
4.5	Comparaison économique entre les deux solutions	69

Table des figures

1.1	Organigramme de la Direction Technique de Bénin Terminal	6
1.2	Schéma descriptif du portique [3] 1 : Bogie, 2 : Translation, 3 : Avant-bec, 4 : Chevalet, 5 : Chariot, 6 : Arrière-bec.	7
1.3	Le dispositif de la translation ou gantry	8
1.4	Treuil de chariot ou trolley	9
1.5	Treuil et moteurs de levage ou hoist 1 : Moteur électrique, 2 : Frein de service; 3 : Boîte d'engrenage, 4 : disque de frein d'urgence	9
1.6	Treuil et moteur boom ou avant bec	10
1.7	Mouvement de TLS[27]	11
1.8	le dispositif de la translation ou gantry 1 : Transfo arrivée, 2 : Transfo Départ, 3 : transfo auxiliaire	12
2.1	Schéma de principe d'un Système Automatisé de Production[5]	16
2.2	Chaîne fonctionnelle d'un SAP[6]	17
2.3	Moteur électrique de secours du levage	17
2.4	Actuateur hydraulique	18
2.5	Contacteur principal du portique	19
2.6	Spreader [7]	20
2.7	Sonde de température KTY84/130 [8]	21
2.8	Capteur de position	21
2.9	Codeur incrémental de position [9]	22
2.10	Butoir 1 : Tige de l'amortisseur 2 : Tige palpeur de capteur 3 : Capteur ralentis- seur butoir 4 : Capteur arrêt butoir	24
2.11	Portillon 1 - Capteur, 2 - Bras amovible	24
2.12	Capteur de détection monté avec son réflectant 1 : Plaque réflectant, 2 : Cap- teur de détection	25
2.13	Frein de rail RTCB	26
2.14	Brake Control Unit	26
2.15	Fusible	27
2.16	Filtre d'alimentation translation	27
2.17	Module SLM	28
2.18	Roues libres	29
2.19	Interface Homme-Machine (IHM)	30
2.20	Description de l'automate programmable (PLC)[10]	30
2.21	Gyrophare 1 : Avertisseur sonore 2 : Avertisseur lumineux	31
2.22	Arrêt d'urgence Rouge	32

2.23 Arrêt d'urgence Noir	32
2.24 Pupitre station translation	32
2.25 Pictogrammes de sécurité	33
2.26 Pictogrammes de sécurité	34
2.27 Pictogrammes de sécurité	34
2.28 Pictogrammes de sécurité	34
3.1 Différents types de réflexion	39
3.2 Réflexion du faisceau lumineux à la surface de l'objet	40
3.3 Capteur inductif XUK1ARCNL2 [28]	43
3.4 Principe de fonctionnement capteur inductif XUK1ARCNL2 [29]	44
3.5 Diagramme de la détection du capteur inductif XUK1ARCNL2	45
3.6 Simulation de la détection du capteur inductif XUK1ARCNL2	45
3.7 Lidar LMS511-PRO [30]	46
3.8 Diagramme du processus de construction du nuage de points	48
3.9 Nuage de points LIDAR 2D	49
3.10 Diagramme du processus de clustering par LiDAR	50
3.11 Nuage de points LiDAR 2D après clustering	51
3.12 Diagramme du processus de segmentation par LiDAR	52
3.13 Nuage de points LiDAR 2D après segmentation	53
3.14 Diagramme du processus de détection par LiDAR.	54
3.15 Nuage de points de détection par LiDAR	54
4.1 Schéma électrique du capteur branché	58
4.2 Zone de commutation du lidar	60
4.3 Interface du logiciel SOPAS	61
4.4 Interface STEP 7	62
4.5 Translation côté PS	64
4.6 Translation côté SB	64
4.7 Lidars translation signals	64

Résumé

Ce travail de fin d'études se concentre sur l'amélioration de la sécurité électrique des portiques STS lors de leurs opérations, en particulier durant les mouvements de translation. Les portiques STS jouent un rôle crucial dans les terminaux portuaires en facilitant le chargement et le déchargement des conteneurs. Il est impératif qu'ils fonctionnent de manière sécurisée afin de prévenir les accidents et de protéger à la fois les opérateurs et les biens.

Nous avons également étudié l'utilisation de capteurs LiDAR, en particulier le modèle LMS511-PRO, pour améliorer la détection des obstacles et la surveillance de l'environnement lors des opérations de translation. Le capteur LiDAR se distingue par sa capacité à mesurer les distances avec précision et à cartographier l'environnement, représentant ainsi un atout majeur pour la sécurité des manœuvres. Son fonctionnement repose sur le principe du temps de vol (ToF), ce qui lui permet de détecter des objets situés jusqu'à 80 mètres de distance avec une grande exactitude. Les résultats de cette recherche montrent que l'intégration de solutions technologiques avancées, telles que les capteurs LiDAR, peut réduire de manière significative les risques électriques associés aux manœuvres des portiques STS. Des recommandations ont été formulées pour optimiser les systèmes de sécurité existants, en tenant compte des normes et réglementations en vigueur.

En conclusion, une approche proactive alliant technologies innovantes et pratiques rigoureuses est essentielle pour garantir un environnement de travail sûr dans les ports modernes. Le coût total du projet est de 15 742 357 FCFA, avec des économies annuelles de 26 499 771 FCFA liées à la réduction des incidents. L'intégration des LiDAR LMS511 se révèle économiquement bénéfique, avec un retour sur investissement (ROI) d'environ 168,3% et un temps de retour sur investissement (TRI) d'environ 7 mois, justifiant pleinement cet investissement.

Mots clés :

Sécurité électrique – Portique STS – Translation – Capteur LiDAR – LMS511-PRO – Temps de vol (ToF) – Détection d'obstacles – Systèmes de commande – Risques électriques – Maintenance préventive – ROI – TRI – Ports à conteneurs – Technologies innovantes – Normes de sécurité – Automatisation industrielle – Surveillance environnementale – Optimisation des systèmes – Ingénierie électromécanique – Fiabilité des équipements.

Abstract

This thesis focuses on enhancing the electrical safety of Ship-to-Shore (STS) cranes during their operational phases, particularly during translation movements. STS cranes play a crucial role in port terminals by facilitating the loading and unloading of containers. It is imperative that they operate safely to prevent accidents and protect both operators and assets.

The study thoroughly examines the various electrical components of STS cranes, emphasizing control and command systems as well as integrated safety devices. The analysis identifies electrical risks associated with translation movements, which can be exacerbated by technical faults or human errors.

Additionally, we explored the use of LiDAR sensors, specifically the LMS511-PRO model, to improve obstacle detection and environmental monitoring during translation operations. The LiDAR sensor stands out for its ability to accurately measure distances and map the environment, making it a significant asset for ensuring safe maneuvers. Its operation relies on the time-of-flight (ToF) principle, allowing it to detect objects up to 80 meters away with high precision.

The findings indicate that integrating advanced technological solutions, such as LiDAR sensors, can significantly reduce electrical risks associated with STS crane operations. Recommendations have been made to optimize existing safety systems in line with current standards and regulations.

In conclusion, this study underscores the importance of a proactive approach to electrical safety by combining innovative technologies with rigorous operational practices. Enhancing electrical safety for STS cranes, particularly during translation operations, is essential for ensuring a safe and efficient working environment in modern ports.

Regarding the economic aspects, the total project cost amounts to 15,742,357 FCFA, while annual savings from incident reduction are estimated at 26,499,771 FCFA. The integration of LMS511 LiDARs into STS cranes proves to be economically advantageous, with a return on investment (ROI) of approximately 168.3% and a payback period (TRI) of about 7 months, thereby fully justifying the investment.

Keywords :

Electrical safety – STS crane – Gantry translation – LiDAR sensor – LMS511-PRO – Time of flight (ToF) – Obstacle detection – Control systems – Electrical risks – Predictive maintenance – Return on investment (ROI) – Payback period – Container terminals – Innovative technologies – Safety standards – Industrial automation – Environmental monitoring – System optimization – Electromechanical engineering – Equipment reliability.

Sommaire

Liste des enseignants	i
Dédicaces	ii
Remerciements	iii
Hommages	iv
Liste des abréviations et acronymes	v
Liste des unités de mesures et symboles	vi
Liste des tableaux	vii
Liste des figures	ix
Résumé	x
Abstract	xi
Sommaire	xiv

Introduction Générale	1
1 Description des portiques STS	4
I Présentation du lieu de stage	4
I.1 Structure organisationnelle	5
II Présentation des engins de manutention	7
II.1 Description générale du portique à quai	7
2 État des lieux du système de translation et revue de littérature	13
I Description du projet	14
I.1 Contexte	14
I.2 Problématique	14
I.3 Approche méthodologique	14
I.4 Résultats attendus	15
I.5 Planification	15
II Les systèmes automatisés du portique STS	15
II.1 Généralités sur les systèmes automatisés de production	15

II.2	Chaîne fonctionnelle d'un SAP	16
II.3	Chaîne d'acquisition	20
II.4	Chaîne d'information	22
III	État des lieux des systèmes de sécurité actuels de la translation	23
III.1	Systèmes de sécurité actifs	23
III.2	Système de sécurité passifs	30
IV	Revue de littérature	35
IV.1	La sécurité électrique des portiques STS	35
IV.2	Les normes	36
3	Modélisation des capteurs inductifs et Lidar	38
I	Généralités sur la réflexion	39
II	La Fonction de distribution de la réflectance	39
II.1	Définition de la BRDF	39
II.2	Modèles de réflexion	40
III	Risques associés à l'exploitation des portiques STS	42
IV	Présentation du capteur inductif XUK1ARCNL2	43
IV.1	Modélisation de la détection du capteur inductif XUK1ARCNL2	44
V	Présentation des capteurs LIDAR	46
V.1	Caractéristiques techniques du LMS511-PRO	46
V.2	Modélisation de la détection lidar	46
4	Intégration des LiDARs au Portique	56
I	Montage des LiDARs sur le portique STS	56
I.1	Fonctionnalités des capteurs LiDAR	57
I.2	Réglage du Champ de Commutation	58
I.3	Calcul des distances du champ de commutation	59
II	Configuration logicielle	60
II.1	Configuration du logiciel SOPAS	60
II.2	Configuration PLC	61
III	Maintenance des Lidars	65
III.1	Entretien préventif	65
III.2	Entretien correctif	65
III.3	Planification de la maintenance	66
IV	Discussion comparative entre les deux solutions	66
IV.1	Coûts des deux solutions	66
IV.2	Performance et impacts financiers	67
IV.3	Calcul du Retour sur Investissement (ROI) et du Temps de Retour sur Investissement (TRI)	68

Conclusion générale	70
Bibliographie	73
Annexes	77
Annexe 1 : Planning de maintenance de lidar	78
Annexe 2 : Code Matlab	80
Annexe 3 : Rapport d'incidents	84
Annexe 4 : Schéma Electrique du portique	92
Annexe 5 : Documentation du système lidar	97

Introduction Générale

Introduction générale

Dans un monde globalisé où les échanges commerciaux ne cessent de croître, les ports jouent un rôle fondamental en tant que nœuds logistiques stratégiques. Ils assurent l'interface entre le transport maritime, qui représente environ 90 % du commerce mondial selon Rodrigue[1], et les réseaux terrestres (routiers et ferroviaires), facilitant ainsi la circulation fluide des marchandises. En tant qu'infrastructures critiques, les ports constituent des leviers de développement économique pour les nations qui les exploitent, et leur bon fonctionnement repose sur la fiabilité et la sécurité de leurs installations, conformément aux normes internationales telles que le Code ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) défini par l'OMI[2].

Au cœur de ces infrastructures se trouvent les systèmes électriques, véritables épines dorsales du fonctionnement opérationnel portuaire. D'après Guido[?], la performance d'un système industriel repose largement sur la fiabilité de ses installations électriques. La sécurité de ces systèmes est donc essentielle, non seulement pour assurer la continuité des activités, mais aussi pour protéger les personnes et les équipements contre les risques électriques. Cette problématique est particulièrement cruciale dans les terminaux à conteneurs modernes, où les équipements de manutention tels que les portiques Ship-to-Shore (STS) occupent une place centrale dans la chaîne de traitement.

Les portiques STS, conçus pour charger et décharger rapidement les navires porte-conteneurs, intègrent des systèmes de translation, de levage et de relevage électromécaniques sophistiqués. Toutefois, malgré les progrès technologiques, des incidents subsistent, comme le soulignent Kim[?], rappelant l'importance d'une approche préventive basée sur l'analyse des risques et l'amélioration continue. La modernisation rapide des terminaux et l'augmentation des flux logistiques au Bénin exigent donc des mesures rigoureuses pour renforcer la sécurité électrique, prévenir les dysfonctionnements et protéger les opérateurs.

C'est dans cette optique que s'inscrit le présent Travail de Fin d'Études (TFE), dont l'objectif général est de contribuer à la sécurité électrique des portiques STS, en se focalisant sur le système de translation au sein du Bénin Terminal. Ce travail vise à :

- Analyser les systèmes de sécurité actuels des portiques STS,
- Modéliser la détection par capteurs LiDAR et inductifs,
- Réaliser une intégration matérielle et logicielle des LiDARs aux portiques.

Pour répondre à ces objectifs, le travail est structuré autour d'une démarche progressive et analytique :

1. **Analyse descriptive** : Une immersion dans le contexte du Bénin Terminal permettra

de comprendre l'organisation technique du terminal et les spécificités des portiques STS.

2. **État des lieux technique et revue de littérature** : Une analyse approfondie des systèmes de sécurité existants sera accompagnée d'un cadrage théorique basé sur les recherches récentes et les normes internationales (CEI, IEEE, etc.).
3. **Comparaison technologique** : Une modélisation des capteurs inductifs et LiDAR sera réalisée, sur la base de critères techniques (précision, temps de réponse, coût, etc.).
4. **Étude d'intégration** : Une proposition d'implémentation des capteurs LiDAR sera développée, incluant des aspects de configuration, de maintenance et d'analyse économique.

Ce mémoire est articulé en quatre chapitres principaux :

1. **Description des portiques STS** : Présentation du terminal, de l'architecture fonctionnelle des portiques, et de leurs sous-systèmes électriques critiques, notamment le système de translation.
2. **État des lieux et revue de littérature** : Étude technique des dispositifs actuels de sécurité, accompagnée d'une revue des approches innovantes issues de la littérature scientifique et des normes de sécurité.
3. **Modélisation des capteurs de détection** : Analyse comparée entre capteurs inductifs et LiDAR, en mettant en évidence leurs performances et leur modélisation physique.
4. **Intégration des capteurs LiDAR** : Étude d'implantation, de faisabilité technique et économique, avec des recommandations pour leur adoption dans le cadre de la sécurité électrique des portiques.

À travers cette démarche, ce travail espère apporter une contribution significative à l'amélioration des pratiques en matière de sécurité électrique dans les infrastructures portuaires béninoises, et ce, dans une logique de performance durable, de prévention des risques et de protection des travailleurs.

Chapitre 1

Description des portiques STS

Introduction partielle

Le Port Autonome de Cotonou (PAC) est un acteur clé dans l'économie du Bénin, jouant un rôle stratégique dans le commerce international de la sous-région ouest-africaine. Afin de renforcer son attractivité et sa compétitivité, le PAC a entrepris d'importants projets de modernisation avec le soutien de la Banque mondiale, ce qui a conduit à la concession de son terminal à conteneurs. Le Groupe Bolloré Africa Logistics, aujourd'hui Africa Global Logistics (AGL) après un partenariat avec MSC¹, gère ce terminal à travers sa filiale Bénin Terminal depuis 2013. Ce partenariat s'inscrit dans une dynamique de développement visant à faire du Port de Cotonou un hub logistique incontournable, tout en respectant des standards internationaux élevés en matière de services portuaires.

I Présentation du lieu de stage

Le Port Autonome de Cotonou (PAC), dans sa quête d'attractivité et de compétitivité régionale, a bénéficié du soutien de la Banque mondiale pour son expansion et sa modernisation. Suite à ces améliorations, un appel d'offres international a été lancé pour l'attribution de la concession du terminal à conteneurs. Le Groupe Bolloré Africa Logistics a remporté cet appel d'offres et a obtenu le contrat pour gérer les activités de manutention portuaire du PAC à travers sa filiale, Bénin Terminal (BT). Par arrêté ministériel du 23 décembre 2010, BT a été officiellement agréée pour ses opérations au port.

En mars 2022, Bolloré Africa Logistics a conclu un partenariat stratégique avec le groupe Mediterranean Shipping Company (MSC), formant ainsi le groupe Africa Global Logistics

1. Mediterranean Shipping Company

(AGL). Cette alliance a permis à AGL de se hisser au rang de leader de la logistique en Afrique et de renforcer sa présence mondiale avec plus de 23 000 collaborateurs répartis dans 49 pays. AGL Bénin, filiale locale du groupe, gère le terminal à conteneurs du PAC, proposant des solutions logistiques variées aux acteurs économiques du pays. Depuis le début de ses opérations le 1er juillet 2013, Bénin Terminal a pour mission de gérer le terminal pour une durée initiale de 25 ans, avec pour objectif de contribuer à l'amélioration des performances du port de Cotonou grâce à des infrastructures modernes, des équipements de pointe, et un personnel qualifié.

I.1 Structure organisationnelle

AGL² Bénin contribue à améliorer sa performance de transport multimodal et les services du terminal à conteneurs de Cotonou en assurant la concession à travers BT³ grâce à :

- des infrastructures haut de gamme,
- des équipements de pointe,
- des technologies modernes,
- des professionnels formés aux métiers portuaires.

AGL Bénin est dirigée par un Conseil d'Administration constitué de cinq (05) membres. Le rôle du Conseil d'Administration est d'élaborer la politique générale de la société en conformité avec le plan de développement économique et social, d'examiner et d'approuver les états prévisionnels et financiers présentés par la Direction Générale. AGL Bénin est composée de plusieurs entreprises, dont Canal +, BT, SDV, SOCOPAO, et BT qui s'occupe de la manutention des conteneurs et du terminal à conteneurs. BT est dirigée par un directeur général et est composée de plusieurs directions spécifiques, dont la Direction Technique qui nous a accueillis pour notre stage. La Direction Technique est subdivisée en deux grands services : le Service Levage et le Service Roulant.

2. Africa Global Logistics

3. Bénin Terminal

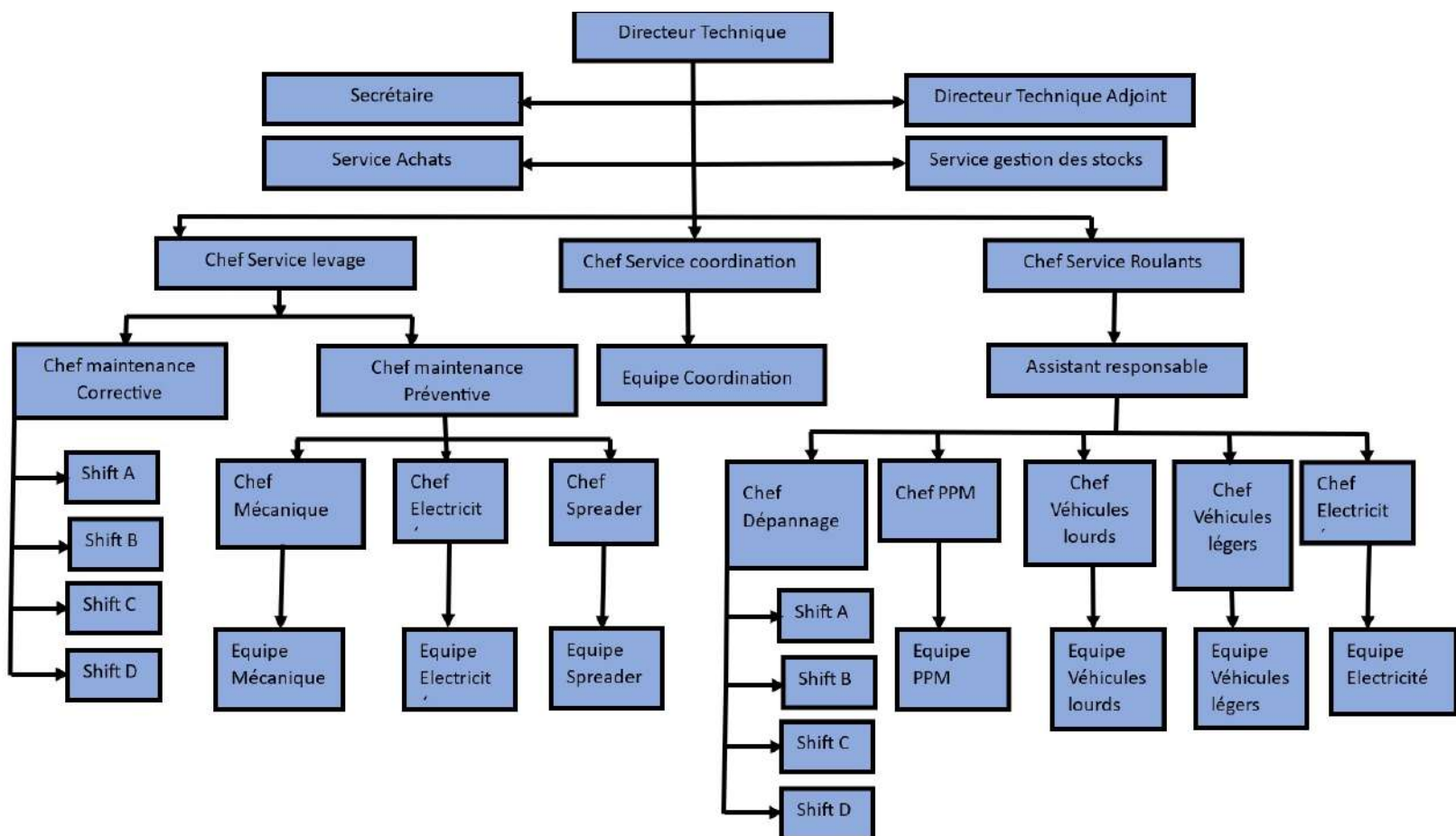


FIGURE 1.1 – Organigramme de la Direction Technique de Bénin Terminal

II Présentation des engins de manutention

BENIN TERMINAL est équipé d'un nombre impressionnant d'engins de manutention. Actuellement, on dénombre essentiellement :

- Une trentaine de tracteurs portuaires (Terbergs) et des remorques;
- Des trucklifts de 4T et de 16T;
- 15 Reach Stackers (PPM) de 45T et de 16T;
- 16 Portiques de parc (RTG);
- 05 Portiques de quai (STS) dont deux de marque KALMAR (notés P1 et P2) réquisitionnés en 2014 et trois de marque ZPMC (notés P3, P4, P5) réquisitionnés en 2016, 2024.

II.1 Description générale du portique à quai

Le portique à quai (fig 1.2) ou STS (Ship-to-Shore) est une grande grue à portique de manutention de conteneurs navire-terre ou terre-navire que l'on retrouve dans les terminaux à conteneurs pour le chargement et le déchargement de conteneurs intermodaux des porte-conteneurs. L'appareil est une grande structure d'acier composée de quatre poutres verticales qui se déplacent le long du quai sur deux rails parallèles situés à même le sol. Les quatre poutres verticales sont solidarisées deux à deux de chaque côté par des poutres horizontales.

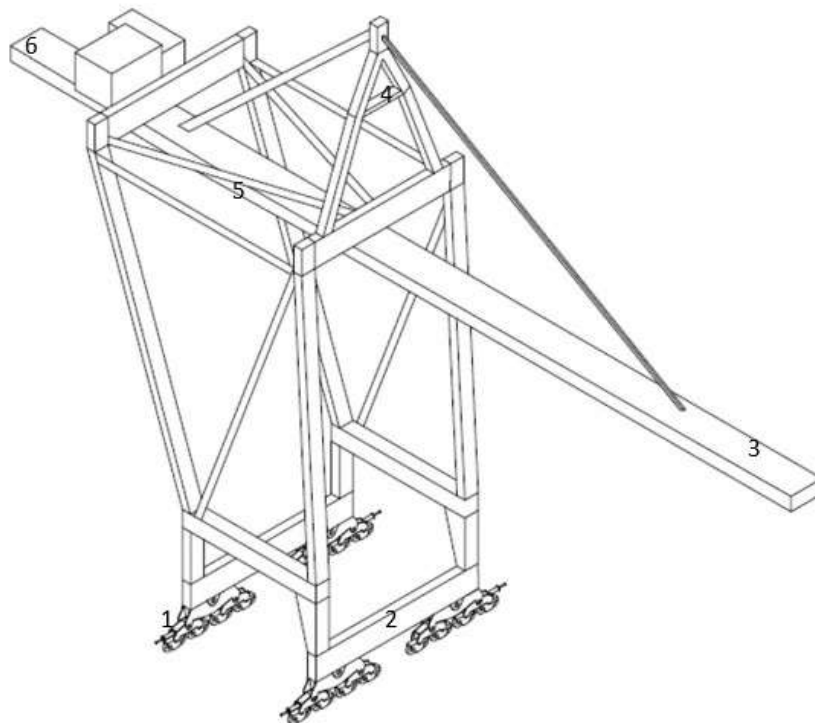


FIGURE 1.2 – Schéma descriptif du portique [3]

1 : Bogie, 2 : Translation, 3 : Avant-bec, 4 : Chevalet, 5 : Chariot, 6 : Arrière-bec.

II.1.1 Différents mouvements du portique

En fonctionnement, le portique effectue quatre principaux mouvements : la translation, le levage, le relevage et la direction et des mouvements secondaires : l'orientation, l'inclinaison et l'enroulement.

a) Translation ou gantry : À chaque angle du portique, quatre bogies sont installés sous 2 balanciers et 1 balancier principal. Chaque bogie est muni de deux roues de translation. Ainsi, 8 roues de translation sont montées dans chaque angle. Les bogies (fig 1.3) sont attachés aux balanciers, les balanciers sont attachés au balancier principal et le balancier principal est attaché au portique, le tout à l'aide d'axes. 24 des 32 roues sont entraînées par un moteur électrique. 12 roues côté eau et 12 roues côté terre sont entraînées.



FIGURE 1.3 – Le dispositif de la translation ou gantry

b) Direction ou Trolley : Le chariot est construit en profilés en H de tôles d'acier. Chaque coin est équipé d'une roue de translation dotée d'un galet de guidage au rail. Le chariot (fig 1.4) est entraîné par quatre moteurs électriques AC à cage d'écureuil. Un des moteurs est équipé d'un encodeur à impulsion et tous les moteurs sont pourvus d'un frein à disque ouvert par bobine et d'un chauffage autonome. Les freins sont montés du côté non entraîné du moteur électrique et sont faciles d'accès pour tout contrôle ou travaux d'entretien. L'entraînement des roues est mécanique et les câbles de levage sont mouflés sur un tambour à l'intérieur de la salle des machines. Chaque roue est équipée d'un système d'entraînement et d'un frein. Les positions avant et arrière maximums du chariot sont sécurisées par des amortisseurs hydrauliques. La position supérieure du palonnier est limitée par le PLC et un interrupteur de fin de course sur l'arbre. Lorsque ces dispositifs ne fonctionnent pas, le palonnier touche un poteau sur le chariot qui actionne l'interrupteur de surcourse haut de façon mécanique. La cabine du portiqueur pend au chariot à l'aide d'amortisseurs anti vibration. Elle est accessible par le biais de plateformes lorsque le chariot est en position d'ancrage. Le chariot est équipé d'une broche d'ancrage pour sécuriser le chariot dans sa position d'ancrage en cas d'orage.



FIGURE 1.4 – Treuil de chariot ou trolley

c) Levage ou hoist : L'objectif du système de levage est de lever ou de descendre des charges à une vitesse variable, tout en assurant une commande stable de la charge à chaque instant. Le treuil de levage (fig 1.5) est pourvu d'un moteur, d'une boîte d'engrenage, de plusieurs couplages et d'un système de freinage. Le moteur est équipé d'un souffleur et d'un encodeur. L'encodeur est monté sur l'arbre du moteur et est utilisé pour commander le mouvement de levage. En cas d'une erreur majeure du système d'entraînement de levage, un entraînement de secours est disponible pour poursuivre les opérations à une vitesse réduite.



FIGURE 1.5 – Treuil et moteurs de levage ou hoist

1 : Moteur électrique, 2 : Frein de service; 3 : Boîte d'engrenage, 4 : disque de frein d'urgence

d) Relevage ou boom hoist : La fonction du treuil de relevage (fig 1.6) est de lever ou de descendre l'avant-bec à une vitesse maximale, avec des rampes d'accélération et de décélération linéaires. Le treuil est constitué d'un double tambour de câbles de levage ainsi que d'une boîte d'engrenage et d'un moteur électrique. Un entraînement de secours additionnel est fourni. Le mouvement du relevage est réglé par un encodeur, monté sur l'arbre du moteur. Lorsqu'en cas de panne de courant, l'avant-bec doit être soulevé, un entraînement de secours est fourni. L'arbre de sortie de la boîte d'engrenage est raccordé au tambour de relevage par un accouplement tambour. L'arbre d'entrée est raccordé au moteur au moyen d'un accouplement flexible. Le tambour de relevage est directement raccordé à la boîte d'engrenage par un accouplement tambour. L'accouplement est doté d'un indicateur d'usure. La position de l'accouplement sur le tambour est fixée par des boulons et un bord soudé. Le tambour de relevage est équipé d'un frein de secours. Ce frein est constitué de deux plaques de friction à ressort et desserré hydrauliquement, et agit sur le disque de frein intégré avec le

bord extérieur du tambour de relevage. En cas de panne de courant au terminal, l'entraînement de secours est utilisé pour le relevage de l'avant-bec. Lors des mouvements du relevage de l'avant-bec, tous les autres entraînements sont bloqués. Deux freins sont montés, un frein à disque (frein de service) et un frein de secours à commande hydraulique.



FIGURE 1.6 – Treuil et moteur boom ou avant bec

e) Trim List : Le système d'inclinaison (fig 1.7) (trim/list) s'utilise quand l'assiette du navire n'est pas horizontale ou pour des conteneurs à charge excentrique. Un arbre taraudé d'inclinaison est lié à un câble de levage et le deuxième arbre taraudé d'inclinaison est lié à l'autre câble de levage. Pour l'inclinaison dans le sens longitudinal (trim), les deux arbres se déplacent dans la même direction, pour l'inclinaison dans le sens transversal (list), les arbres se déplacent en direction opposée. Les câbles de levage à la pointe de l'avant-bec sont mouflés à travers ce système d'inclinaison. Chaque câble est serré et attaché à un levier constitué de tôles en caisson et suspendu à l'aide d'un axe à la structure du portique. Ce levier est également connecté à la crémaillère d'inclinaison et fait fonction de pendule lorsque le moteur de la crémaillère du vérin d'inclinaison est activé. Le moteur de la crémaillère d'inclinaison est monté sur la structure du portique et le mouvement de l'arbre (course) est commandé par un encodeur Hubner du type OG71 muni d'interrupteurs de proximité supplémentaires installés sur la partie fixe pour la détection de la position. La came qui déclenche les interrupteurs est montée sur la partie mobile.

f) Skew orientation : Le chariot est équipé d'un système d'orientation. Ce système permet de pivoter ou de corriger la position du conteneur autour de l'axe vertical. L'orientation du conteneur (fig 1.7) palonnier peut être ajusté de +/- 5 degrés autour de son axe vertical. Le réglage de l'orientation est obtenu en actionnant la poulie à bâbord par rapport aux poulies à tribord. Les poulies du côté terre sont déplacées vers le côté eau en les plaçant sur deux systèmes d'orientation indépendants sur roues à l'aide d'arbres filetés. Les poulies du levage principal sont montées sur ces systèmes d'orientation. En plus, les systèmes d'orientation sont équipés de quatre galets de guidage et d'un dispositif anti déraillement. Le galet de guidage guide le système d'orientation du CT⁴ vers le CE⁵. Le dispositif anti déraillement protège le système d'orientation contre le déraillement.

4. Côté Terre

5. Côté Eau

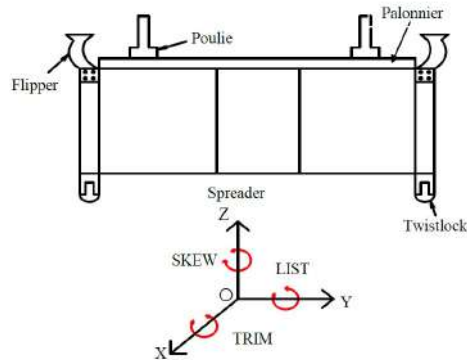


FIGURE 1.7 – Mouvement de TLS[27]

g) Alimentation électrique du portique : Le portique est principalement alimenté en énergie électrique depuis la centrale électrique par des postes en alternance composée :

- D'un poste SBEE de 4 MVA de puissance souscrite et muni d'un transformateur de 10 MVA
- Et de 5 groupes électrogènes de 2000KVA de puissance chacune et mise en parallèle et muni de 5 transformateurs de 2000 KVA

Cette énergie électrique produite à la centrale arrive au niveau des portique via un Câble MT de caractéristique : Panzerflex-ELX 3,6 12/20kV (N)TSCGEWOU 3x35+3x25/3 et alimente les machines avec une tension de 20 kV alternative de fréquence 50Hz. Le mouvement câble MT⁶ est synchronisé avec le mouvement de translation via le lyre. L'enrouleur du câble permet d'enrouler et de dérouler le câble moyenne tension qui alimente le portique en électricité tandis qu'il suit les mouvements de translation du portique. Des guide-câbles et des galets de support présents sur les mécanismes de translation soutiennent le câble à partir de l'enrouleur jusqu'au caniveau de câbles. Le tambour de l'enrouleur permet d'enrouler le câble d'alimentation lorsque le portique s'approche du point fixe. Cette tension passe le système du SCR⁷ et arrive au niveau du transformateur au niveau de la salle machine. Le transformateur (fig 1.8) abaisse la tension de 20 KV en 440v triphasée alternative qui vont sur les SLM⁸ pour être ensuite redressée en DC et envoyé sur les variateurs des moteurs des mouvements principaux du portiques. Il possède également une alimentation auxiliaire de 380 v alternative triphasée réservée à l'éclairage, aux différents voyants et capteurs, à la climatisation de la salle électrique.

6. Moyenne Tension

7. Spreader cable reel

8. Single Line Module



FIGURE 1.8 – le dispositif de la translation ou gantry
1 : Transfo arrivée, 2 : Transfo Départ, 3 : transfo auxiliaire

Conclusion partielle

En somme, BENIN TERMINAL, avec ses infrastructures modernes, ses équipements de pointe et un personnel hautement qualifié, s'affirme comme un acteur essentiel pour le développement économique du Bénin. Sa gestion du terminal à conteneurs du Port de Cotonou témoigne de son engagement à améliorer la performance portuaire et à soutenir les ambitions logistiques du pays. Grâce à la synergie entre AGL et ses filiales, BENIN TERMINAL est bien positionnée pour répondre aux exigences croissantes des échanges internationaux, contribuant ainsi à la prospérité économique du Bénin.



Chapitre 2

État des lieux du système de translation et revue de littérature

Introduction partielle

L'automatisation des portiques Ship-to-Shore (STS) constitue un enjeu stratégique pour l'efficacité et la sécurité des opérations portuaires contemporaines. Ce chapitre propose une analyse systématique des systèmes existants et une revue de littérature exhaustive concernant les solutions technologiques actuelles et émergentes en matière de sécurité et d'automatisation.

Notre étude s'articule autour de trois axes principaux :

- L'analyse du contexte opérationnel des portiques STS, mettant en évidence les limitations des systèmes anticollision conventionnels (infrarouge, radar), particulièrement sensibles aux conditions environnementales adverses
- La présentation du cahier des charges technique pour une solution optimisée
- L'examen de l'architecture des systèmes automatisés de production (SAP)

Cette analyse préliminaire établit les fondements théoriques et techniques justifiant l'intégration des capteurs LiDAR comme solution optimale pour l'amélioration de la sécurité des opérations de translation.

I Description du projet

I.1 Contexte

Les portiques à quai sont des infrastructures cruciales pour les opérations de chargement et de déchargement des navires dans les ports maritimes. Leur efficacité et leur sécurité sont primordiales pour assurer une logistique fluide et prévenir les accidents pouvant causer des retards, des dommages matériels ou des blessures.

Actuellement, nos portiques à quai sont équipés de systèmes de détections :

- Au niveau du **boom** : technologie radar empêchant la collision avec le château du navire
- Au niveau du **gantry** : technologie infrarouge détectant l'approche d'un portique, complétée par des vérins-amortisseurs munis de capteurs TOR (*Tout Ou Rien*)

Ces systèmes offrent une certaine précision mais présentent des limitations notables, notamment une sensibilité accrue aux conditions météorologiques défavorables (pluie, brouillard, poussière) pouvant affecter leur performance.

I.2 Problématique

Les limitations du système anticollision à infrarouge posent plusieurs problèmes :

- Sensibilité aux variations environnementales ;
- Maintenance fréquente et coûteuse ;
- Risques pour la sécurité opérationnelle.

Objectif principal : D'apporter une amélioration sur la sécurité électrique du portique , cet objectif principal est divisé en trois sous objectifs spécifiques qui sont :

- Analyse des systèmes de sécurité actuels des portiques ;
- Modélisation de la détection des lidars ;
- Intégration matérielle et logicielle des lidars au portique.

I.3 Approche méthodologique

La réalisation du projet suivra les étapes suivantes :

1. Analyse du système existant :

- Tests de performance
- Identification des défaillances

2. Conception du nouveau système :

- Sélection du LiDAR (modèle LMS511-PRO)
- Développement des algorithmes

3. Implémentation :

- Installation physique étrage

4. Validation :

- Tests en conditions réelles
- Mesures de performance

I.4 Résultats attendus

- Réduction de 70% des fausses détections
- Disponibilité > 99.5%
- ROI estimé à 168% sur 3 ans
- Manuel d'utilisation et de maintenance

I.5 Planification

Le projet s'étalera sur 6 mois selon le calendrier suivant :

TABLE 2.1 – Échéancier du projet

Phase	Durée
Analyse des besoins	2 semaines
Sélection technologique	3 semaines
Prototypage	8 semaines
Tests	4 semaines
Déploiement	3 semaines

II Les systèmes automatisés du portique STS

Face à la compétitivité croissante entre les ports d'Afrique de l'Ouest, ces derniers se dotent d'équipements de manutention de dernière génération. Dans le domaine de la manutention, l'automatisation et les notions de durabilité occupent une place très importante. C'est dans ce contexte que les portiques du Bénin Terminal sont des équipements de nouvelle génération, entièrement automatisés et composés de systèmes automatisés de production (SAP) qui gèrent les différents mouvements de la machine.

II.1 Généralités sur les systèmes automatisés de production

Un système de production est dit automatisé lorsqu'il peut gérer de manière autonome un cycle de travail préétabli, qui se décompose en séquences ou étapes, et qui exécute toujours le même travail pour lequel il a été programmé. La structure du système définit ses différents constituants (matériels ou immatériels), donc les solutions techniques.

On peut décomposer fonctionnellement un système automatisé de production en trois parties (voir figure ??) :

1. **Une partie opérative (PO)** : Elle reçoit les ordres de la PC pour agir sur la matière d'œuvre, en transformant l'énergie fournie en énergie mécanique au moyen d'actionneurs, pour assurer des déplacements et/ou pour appliquer des actions mécaniques. C'est la partie visible du système. Elle comporte les éléments du mécanisme avec :
 - Des pré-actionneurs
 - Des actionneurs
 - Une détection
 - Les effecteurs
2. **Une partie commande (PC)** : Elle collecte les informations, les traite, et coordonne la succession des actions de la partie opérative, en lui envoyant des ordres. Ce secteur de l'automatisme gère le déroulement ordonné des opérations à réaliser.
3. **Une partie relation (PR)** : Sa complexité et sa taille dépendent de l'importance du système. Elle regroupe les différentes commandes nécessaires au bon fonctionnement, telles que marche/arrêt, arrêt d'urgence, marche automatique, et marche cycle par cycle.

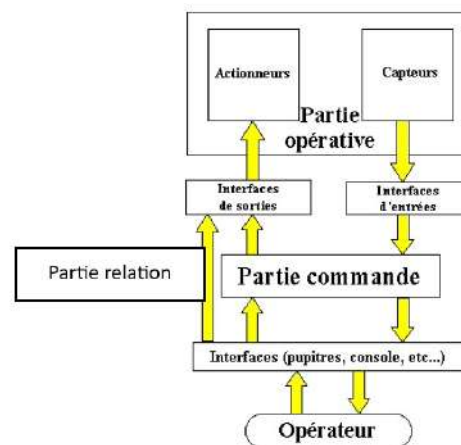


FIGURE 2.1 – Schéma de principe d'un Système Automatisé de Production[5]

II.2 Chaîne fonctionnelle d'un SAP

La chaîne fonctionnelle (voir figure 2.2) constitue l'unité élémentaire de conception et d'étude du fonctionnement d'un système automatisé. Elle se caractérise par un agencement fonctionnel de constituants sous forme de chaîne, en regroupant tous les éléments de la partie opérative et de la partie commande du système concourant à la réalisation d'une fonction opérative.

On peut distinguer au sein des systèmes techniques trois chaînes :

- La chaîne d'information, agissant sur les flux de données
- La chaîne d'énergie, agissant sur les flux d'énergies
- La chaîne d'action, agissant sur la matière d'œuvre

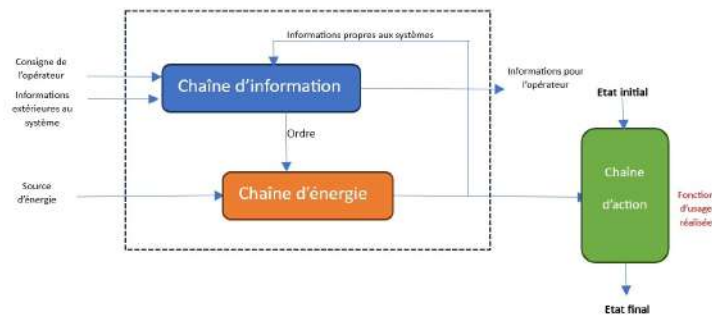


FIGURE 2.2 – Chaîne fonctionnelle d'un SAP[6]

II.2.1 Chaîne d'action

Elle assure, à partir de l'élaboration des ordres au sein du constituant, les animations de la partie opérative nécessaire aux actions sur la matière d'œuvre. Elle est constituée de :

- Pré-actionneurs
- Actionneurs
- Effecteurs

II.2.2 Les actionneurs

L'actionneur est un transducteur qui assure une conversion d'énergie et d'information de la forme électrique, hydraulique ou pneumatique à la forme mécanique. Nous avons :

1. **Actionneur électrique** : Les actionneurs électriques sont des dispositifs essentiels dans le domaine de l'automatisation et de la robotique, transformant l'énergie électrique en travail mécanique. Généralement sur les portiques, ils se présentent sous la forme de moteurs électriques, dont le type le plus couramment utilisé dans nos systèmes automatisés est le moteur électrique asynchrone triphasé (voir figure 2.3).



FIGURE 2.3 – Moteur électrique de secours du levage

2. **Actionneur hydraulique** : Les actionneurs hydrauliques jouent un rôle crucial dans de nombreuses applications industrielles nécessitant un contrôle précis du mouve-

ment et une force élevée. Ils exploitent l'énergie hydraulique, générée par une centrale hydraulique alimentée par une source d'énergie primaire. Les principaux types d'actionneurs hydrauliques comprennent :

- Vérins hydrauliques
- Moteurs hydrauliques (voir figure 2.4)



FIGURE 2.4 – Actuateur hydraulique

II.2.3 Les pré-actionneurs

Les pré-actionneurs, également appelés distributeurs, sont des éléments clés dans les systèmes d'automatisation, jouant un rôle crucial dans la gestion et la distribution de l'énergie vers les actionneurs. Le choix d'un pré-actionneur dépend de plusieurs facteurs, notamment les caractéristiques de la partie commande, la source d'énergie disponible, et le type d'actionneur à piloter.

Selon la source d'énergie, nous avons :

1. **Les pré-actionneurs électriques** : Les pré-actionneurs électriques utilisent l'énergie électrique pour contrôler des moteurs ou d'autres dispositifs. Ils sont couramment employés dans des systèmes nécessitant une réponse rapide et précise. Parmi les pré-actionneurs électriques, on trouve :
 - Les relais
 - Les contacteurs (voir figure 2.5)
 - Les disjoncteurs
 - Les sectionneurs
 - Les variateurs
 - Les boutons poussoirs



FIGURE 2.5 – Contacteur principal du portique

2. **Les pré-actionneurs hydrauliques** : Les pré-actionneurs hydrauliques jouent un rôle crucial dans les systèmes hydrauliques en préparant et en contrôlant le flux de fluide avant qu'il n'atteigne l'actionneur principal. Ils assurent diverses fonctions comme la direction du flux, la régulation de la pression et le contrôle du débit. Voici les principaux types de pré-actionneurs hydrauliques :

- **Servovalves et Servodistributeurs** : Contrôlent la position, la vitesse et la force dans les systèmes servocommandés
- **Vannes Directionnelles** : Dirigent le flux de fluide entre différentes voies. Exemple : vanne 3/2 pour trois voies avec deux positions
- **Vannes de Régulation de Pression** : Maintiennent une pression constante. Exemples : vannes de réduction de pression, de séquence, de contre-pression
- **Vannes de Régulation de Débit** : Contrôlent la vitesse des actionneurs en ajustant le débit
- **Accumulateurs Hydrauliques** : Stockent l'énergie hydraulique sous forme de fluide sous pression
- **Filtres Hydrauliques** : Éliminent les contaminants dans le fluide
- **Refroidisseurs et Échangeurs de Chaleur** : Régulent la température du fluide
- **Clapets Anti-Retour** : Permettent le flux dans une seule direction

II.2.4 Les Effecteurs

Les effecteurs sont des éléments terminaux qui interagissent directement avec la matière d'œuvre dans les systèmes automatisés. Leur rôle est de réaliser des actions telles que saisir, déplacer, assembler, ou modifier des produits. Connectés aux actionneurs par une chaîne cinétique, ils transforment l'énergie fournie en actions concrètes sur le produit. Il existe une large gamme d'effecteurs adaptés aux besoins spécifiques des portiques :

- **Poulies** : Facilitent le levage et le relevage
- **Twistlocks** : Verrouillent et déverrouillent les conteneurs

- Flippers : Saisissent les conteneurs
- Spreaders (voir figure 2.6) : Permettent l'appréhension des conteneurs
- Roues : Facilitent le déplacement des portiques

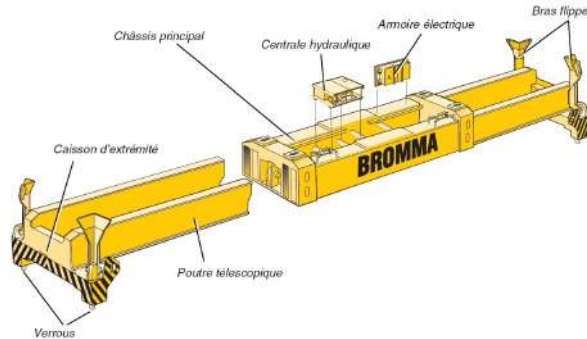


FIGURE 2.6 – Spreader [7]

II.3 Chaîne d'acquisition

La chaîne d'acquisition regroupe les composants nécessaires pour élaborer, coder et transmettre des informations exploitables par l'unité centrale. Ces informations proviennent principalement de capteurs adaptés à la nature du signal à mesurer.

II.3.1 Capteurs

Les capteurs transforment des grandeurs physiques en signaux électriques normés. Selon la nature du signal exploitable, on distingue :

a) Capteurs analogiques : Ces capteurs fournissent un signal continu représentant la grandeur mesurée. Exemples :

- Capteurs résistifs
- Capteurs inductifs
- Thermocouples (voir figure 2.7)
- Thermo-résistances
- Génératrices tachymétriques
- Jauges de contrainte



FIGURE 2.7 – Sonde de température KTY84/130 [8]

b) Capteurs Logiques : Appelés aussi capteurs TOR (Tout ou Rien), ils délivrent des signaux binaires. Exemples :

- Capteurs de position (voir figure 2.8)
- Détecteurs de proximité



FIGURE 2.8 – Capteur de position

c) Capteurs Numériques : Ces capteurs intègrent une électronique pour coder les signaux. Exemples :

- Codeurs incrémentaux (voir figure 2.9)
- Codeurs absolus



FIGURE 2.9 – Codeur incrémental de position [9]

II.4 Chaîne d'information

La chaîne d'information constitue la partie traitement de la chaîne fonctionnelle, responsable de l'analyse des données provenant des chaînes d'acquisition pour élaborer les ordres destinés à la chaîne d'action. La fonction de traitement est essentielle dans les systèmes nécessitant rapidité d'exécution et flexibilité. Cette partie de commande est généralement basée sur des technologies électroniques et informatiques, et est principalement assurée par un Automate Programmable Industriel (API) ¹.

L'API est un circuit électronique doté d'entrées et de sorties qui reçoit toutes les informations acquises de l'environnement ou de l'utilisateur via des capteurs. Il peut être intégré entre la partie commande et la partie opérative du système.

Dans nos machines, nous utilisons l'API de la série S7-300, qui est programmée via une console de programmation (PG) ². Pour établir la connexion, il suffit de relier la PG à la CPU à l'aide d'un câble PG. Nous disposons d'une station maître S7-300, ainsi que de stations esclaves gérées par des ET-200. Ces stations esclaves communiquent avec la station maître par le biais d'un câble bus PROFIBUS ³. Ce câble permet à plusieurs S7-300 de communiquer entre eux et avec d'autres commandes de la gamme SIMATIC S7, assurant ainsi une interconnexion efficace et fiable au sein du système.

1. API : Automate Programmable Industriel.

2. PG : Console de Programmation.

3. PROFIBUS : Process Field Bus.

III État des lieux des systèmes de sécurité actuels de la translation

La sécurité d'un système repose sur son bon fonctionnement. Pour assurer la sécurité fonctionnelle d'une machine ou d'une installation, les éléments critiques doivent fonctionner correctement et, en cas de défaillance, permettre d'atteindre un état sécurisé. Cela nécessite des technologies fiables conformes aux normes en vigueur, visant à prévenir et maîtriser les erreurs, qu'elles soient systématiques ou aléatoires.

Dans le cas des portiques Ship-to-Shore (STS), les systèmes de sécurité associés à leur translation sont conçus pour garantir des déplacements sûrs et précis le long des quais. Ces systèmes combinent des technologies avancées pour détecter, prévenir et réagir aux situations dangereuses, intégrant des dispositifs de sécurité actifs, passifs et des avertissements afin de protéger le personnel et l'équipement.

III.1 Systèmes de sécurité actifs

Les principaux systèmes utilisés dans ce cadre comprennent :

- Systèmes de détection et de prévention de collision
- Systèmes de surveillance et de contrôle
- Unités de contrôle de frein (Brake Control Units, BCU) ⁴
- Systèmes de sécurité électrique
- Systèmes de maintenance préventive

III.1.1 Systèmes de détection et de prévention de collision

Pour éviter toute collision avec des obstacles lors de la translation, divers dispositifs sont utilisés sur les portiques STS, notamment :

1. **Butoir** : Les portiques sont équipés de quatre butoirs hydrauliques (voir figure 2.10), situés aux 4 angles bâbord et tribord. Leur rôle est d'amortir les chocs en cas de collision portique-portique et de ralentir ou d'arrêter le mouvement de translation. Ces butoirs sont associés à des capteurs de fin de course (FdC) ⁵, permettant de ralentir la translation lors d'une collision ou d'arrêter le mouvement si nécessaire.

4. BCU : Brake Control Unit.

5. FdC : Fin de Course.

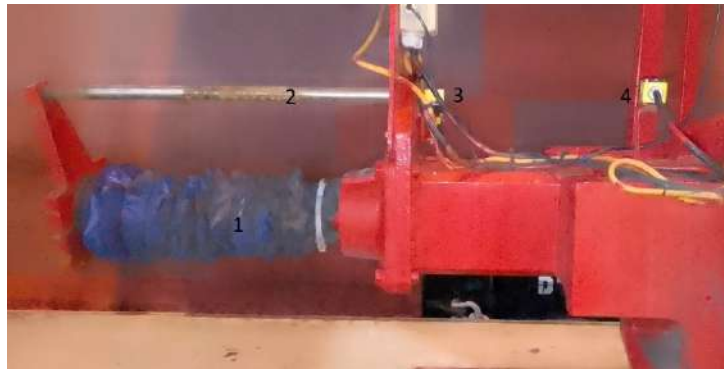


FIGURE 2.10 – Butoir

- 1 : Tige de l'amortisseur
- 2 : Tige palpeur de capteur
- 3 : Capteur ralentisseur butoir
- 4 : Capteur arrêt butoir

2. **Portillon de collision** : Les portiques sont dotés de portillons de collision (voir figure 2.11) pour protéger les moteurs et les escaliers lors des mouvements de translation. Ces portillons sont équipés de capteurs de proximité TOR (B10, B11, B12, B13) qui interrompent automatiquement la translation en cas de détection d'obstacles sur leur parcours, assurant ainsi la protection des équipements sensibles (moteur et escalier).



FIGURE 2.11 – Portillon

- 1 - Capteur, 2 - Bras amovible

3. **Système de détection d'approche** : Le système de détection d'approche de portique est basé sur le capteur inductif XUK1ARCNL2 (voir figure 2.12), qui repose sur le principe d'induction électromagnétique. Ce type de capteur est employé sur les portiques STS pour détecter la présence proche d'un portique dans le rayon de travail d'un autre portique.



FIGURE 2.12 – Capteur de détection monté avec son réflectant
1 : Plaque réflectant, 2 : Capteur de détection

4. **Anti-collision avant bec** : Ce système repose sur des lidars installés de chaque côté du bras du portique (boom). Ces capteurs, utilisant la technologie lidar⁶, détectent les structures des navires et ajustent la vitesse du portique en conséquence. Ce système fonctionne grâce à des faisceaux laser infrarouges qui créent une zone de sécurité autour de la zone avant du portique. En cas de proximité excessive avec un obstacle, le système ralentit ou arrête automatiquement la translation pour éviter tout accident (voir tableau 2.2).

TABLE 2.2 – Les différentes commutations des entrées selon les zones

Lidar	Entrée PLC	Désignation
A1	I50.0	Gantry slow down boom - to - ship
	I50.1	Gantry stop boom - to - ship
	I50.2	Laser pollution warning / error
	I50.3	Gantry slow down crane - to - crane
A2	I50.4	Gantry slow down boom - to - ship
	I50.5	Gantry stop boom - to - ship
	I50.6	Laser pollution warning / error
	I50.7	Gantry slow down crane - to - crane

III.1.2 Systèmes de freinage

Les systèmes de freinage des portiques STS⁷ sont cruciaux pour leur sécurité, notamment en cas de vents violents ou d'urgence. Ils se divisent en deux catégories principales : les freins de rail et les freins d'opération.

a) Freins de rail : Le frein de rail RTCB (voir figure 2.13) est un dispositif essentiel utilisé comme frein anti-tempête statique dans les grues, permettant de sécuriser l'équipement lors de déplacements dans des conditions de vent élevé. Sa fonction principale est d'empêcher tout mouvement de la grue, garantissant ainsi la sécurité des opérations.

6. Lidar : Light Detection and Ranging.

7. STS : Ship-to-Shore.



FIGURE 2.13 – Frein de rail RTCB

b) Frein d'opération : Les freins à ressort et à pression électromagnétiques [15] à double friction (KFB)⁸ sont conçus pour être des dispositifs de sécurité robustes, adaptés à des environnements marins. Un des atouts majeurs de ces freins est leur capacité à être actionnés mécaniquement même en cas de coupure d'alimentation électrique, garantissant leur fonctionnement fiable en cas de panne de courant.

Chaque moteur de translation est associé à un frein, ce qui représente un total de 24 freins pour les 24 moteurs.

c) Le Brake Control Unit (BCU) Le Brake Control Unit (BCU)⁹ (voir figure 2.14) est un système électronique embarqué intégré au système de contrôle du portique. Il est un composant essentiel des portiques STS¹⁰, responsable du contrôle et de la régulation des freins. Le BCU joue un rôle crucial dans la sécurité et le fonctionnement fiable du portique lors des manœuvres de déplacement.



FIGURE 2.14 – Brake Control Unit

III.1.3 Systèmes de protections électriques

Pour garantir la sécurité électrique des moteurs de translation, plusieurs dispositifs sont intégrés, notamment :

1. Disjoncteurs électromagnétiques : Ils protègent les circuits contre les surcharges et les courts-circuits. Un bilame se déforme sous l'effet thermique et déclenche le disjon-

8. KFB : Freins à ressort et pression électromagnétiques.

9. BCU : Brake Control Unit.

10. STS : Ship-to-Shore.

teur après un délai, cela en surcharge. Une bobine génère un champ magnétique qui attire instantanément un mécanisme pour ouvrir le circuit, en Court-circuit

2. Fusibles à cartouche débrochable (voir figure 2.15) : Ces dispositifs de protection essentiels contre les surintensités électriques se composent d'un porte-fusible et d'une cartouche fusible amovible contenant un élément fusible.



FIGURE 2.15 – Fusible

3. Les filtres (voir figure 2.16) (R1, R2) : Ces dispositifs sont utilisés pour limiter et contrôler le courant dans un circuit. Selon la figure ??, ils lissent les courants qui alimentent directement les modules moteurs de translation.



FIGURE 2.16 – Filtre d'alimentation translation

4. Contacteurs : Il permet de commander à distance une charge électrique (moteur, éclairage, etc.). Sa bobine, lorsqu'elle est alimentée, crée un champ magnétique qui attire des contacts mobiles, fermant le circuit principal. À la coupure du courant, un ressort ramène les contacts en position ouverte.
5. Les modules d'alimentation : Ces modules convertissent l'énergie électrique d'une source d'entrée en une ou plusieurs tensions de sortie utilisables par les circuits électroniques. Dans notre cas, le module d'alimentation T314 convertit le courant alternatif en courant continu, avec des caractéristiques de 400 V AC et 207 V DC à 30 A. Il alimente les Brake Control Units (BCU) en tension continue, nécessaire pour ouvrir les freins de translation.

6. Les modules moteurs : Ces modules permettent de commander et contrôler le fonctionnement des moteurs électriques. Ils incluent des circuits de puissance, de commande et de régulation. Pour la translation, nous disposons de deux modules moteurs T1 et T2, de type SINAMICS S120 - VC avec une puissance de 400 kW, qui convertissent la tension continue reçue des SLM (voir figure 2.17) en tension alternative pour alimenter les moteurs de translation. Un service d'interlock entre les modules de translation et de levage permet d'assurer une sécurité mutuelle en cas de défaillance de l'un des modules. Chaque module moteur est également équipé d'une Control Unit (CU) ¹¹.



FIGURE 2.17 – Module SLM

7. Les roues libres (voir figure 2.18) : Ces dispositifs électroniques unidirectionnels permettent le passage du courant dans une seule direction. Elles empêchent le retour de courant dans le sens inverse, provenant des opérations des freins, et jouent un rôle de régénération. Elles permettent parfois l'ouverture des freins même si toutes les alimentations sont coupées.

11. CU : Control Unit.

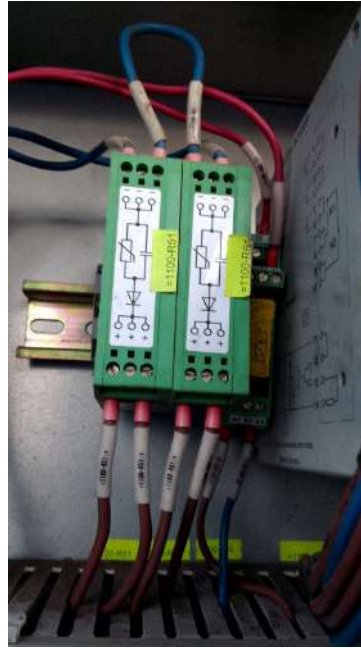


FIGURE 2.18 – Roues libres

III.1.4 Systèmes de surveillance et de contrôle

Les systèmes de surveillance et de contrôle de la translation sont des dispositifs électroniques et informatiques essentiels pour surveiller, contrôler et automatiser le mouvement de la translation. Ils garantissent le déplacement efficace du portique entre le SB (Start Board) et le PS (Port Side) pour faciliter les opérations de chargement des conteneurs sur les navires. Les principaux composants de ce système incluent :

1. Sondes de température
2. Les résistances de chauffage E1 et Y1-E1 : Ces composants électriques transforment l'énergie électrique en chaleur. Elles fonctionnent lorsque le portique est à l'arrêt grâce au contacteur k105 dont la bobine est activée par la sortie Q29.2. Ainsi, un courant électrique traverse la résistance, où celle-ci dissipe de la chaleur par effet Joule dans le moteur et les freins afin d'éviter l'humidité. La puissance thermique dissipée par chacune des résistances E1 et Y1-E1 est de 50 W et alimentée en 230 V AC monophasé. Les heaters moteurs sont monophasés et protégés par des fusibles F314, F315 de calibre 16 A, tandis que celles des freins sont protégés par des fusibles F316, F317 de calibre 16 A (voir annexe heaters).
3. Un codeur (ou encoder en anglais) : Ce dispositif électronique transforme des informations relatives à la position ou au mouvement en un signal électrique exploitable par un système de contrôle ou d'asservissement. Dans le système de translation, deux codeurs incrémentaux de type B1 (POG10 DN 1024 I) sont installés sur les moteurs N°2 et N°14. Ces codeurs permettent de quantifier la vitesse de translation, fournissant ainsi des informations essentielles pour le contrôle des mouvements.
4. L'Interface Homme-Machine (IHM) : Au sein du système de translation, l'IHM est intégrée dans une cabine de contrôle. Elle permet les interactions entre l'utilisateur et

le système informatique ou électronique associé. Composée d'écrans tactiles, l'IHM utilise le logiciel WINCC FLEXIBLE pour la visualisation et le contrôle.

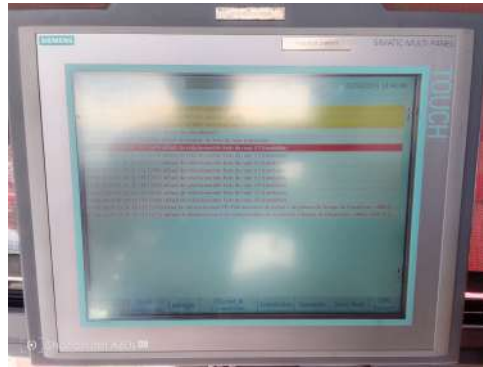


FIGURE 2.19 – Interface Homme-Machine (IHM)

5. L'automate programmable (PLC) (voir figure 2.20) : Ce dispositif est essentiel pour le contrôle et la gestion des opérations de translation.

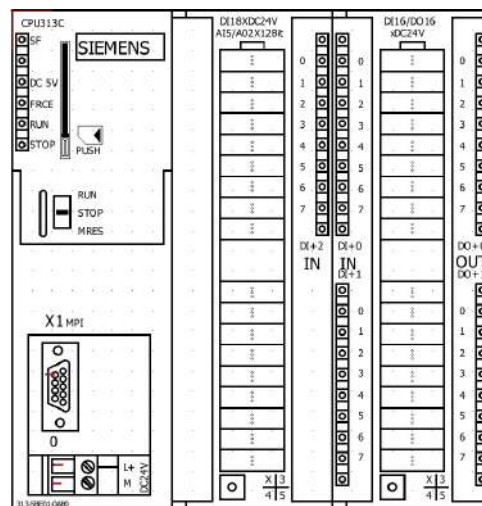


FIGURE 2.20 – Description de l'automate programmable (PLC)[10]

III.2 Système de sécurité passifs

III.2.1 Systèmes d'alerte et de communication

Ces systèmes sont composés de :

1. Les avertisseurs sonores et lumineux (figure 2.21) qui sont des dispositifs électromécaniques conçus pour produire des signaux d'alerte audibles et visibles. Leur rôle principal est d'informer les opérateurs et le personnel à proximité des portiques du mouvement de translation, assurant ainsi la sécurité des opérations.



FIGURE 2.21 – Gyrophare
1 : Avertisseur sonore
2 : Avertisseur lumineux

2. L'interphone est un système de communication conçu pour établir une liaison audio bidirectionnelle entre deux ou plusieurs points. Ce dispositif est particulièrement utile pour faciliter la communication entre différentes zones du portique. Dans notre application, nous utilisons une technologie analogique avec câblage, adaptée à la configuration de la machine.

III.2.2 Systèmes de mise à la terre

Les balais de mise à la terre sont des dispositifs métalliques en contact avec la terre ou une masse de référence, permettant d'assurer une connexion électrique sûre à la terre. Ils garantissent la sécurité et la protection contre les décharges électriques. Les tresses de masse sont des conducteurs flexibles reliant des parties métalliques à une référence de masse, assurant des connexions de masse robustes et de faible impédance, utilisées pour le blindage électromagnétique et la mise à la terre.

III.2.3 Boutons d'arrêt d'urgence

Le bouton d'arrêt d'urgence (E-Stop ou Arrêt d'urgence)¹² est un dispositif essentiel de sécurité conçu pour permettre l'arrêt rapide d'une machine ou d'un processus en cas de situation dangereuse. Lorsqu'il est actionné, il interrompt l'alimentation électrique du portique ou du mouvement de translation, selon le type de bouton utilisé.

Deux types de boutons sont présents au niveau de la translation :

- **Bouton d'arrêt d'urgence rouge** (fig 2.22) : Ce bouton coupe totalement l'alimentation du portique et est clairement identifié pour une activation rapide.

12. E-Stop : Abréviation anglaise pour Emergency Stop, utilisé pour désigner un bouton d'arrêt d'urgence.

- **Bouton d'arrêt d'urgence noir** (S40, S41, S42, S43, S44) (fig 2.23) : Ce bouton interrompt uniquement le mouvement de translation, également clairement identifié pour une activation rapide.



FIGURE 2.22 – Arrêt d'urgence Rouge



FIGURE 2.23 – Arrêt d'urgence Noir

III.2.4 Pupitre de commande

Le pupitre de contrôle de translation (fig 2.24) est un dispositif centralisé permettant de commander et de surveiller la position de la translation. Il offre une interface homme-machine intuitive pour la gestion, la commande et le suivi des opérations. Il permet également à l'opérateur ou au technicien de superviser et d'interagir avec le système de manière efficace. Il est disposé au niveau du checker cabin.



FIGURE 2.24 – Pupitre station translation

TABLE 2.3 – Boutons et clés du pupitre

Bouton et clé du pupitre	Rôle	Entrée
S1	Bouton lampe test	I62.0
S2	Bouton portique ON/OFF	I62.1
S3	Translation port side	I62.2
S4	Translation start side	I62.3
S5	Bouton de sélection vitesse translation	I62.4 → lent I62.5 → rapide
S8	Bouton de réinitialisation de défaut	I62.6
S11	Clé d'activation manuelle de frein de roue	K05
S12	Bouton d'ouverture manuelle des freins d'opération	K05
S20	Clé portique ON/OFF	I289.2 I290.6

III.2.5 Éclairage de translation

L'éclairage de translation est un système installé sur les portiques STS (Ship-to-Shore)¹³ pour éclairer efficacement la zone de translation horizontale. Ce système est composé de 12 projecteurs à lampes incandescentes de puissance 1000W, chacun étant équipé d'un ballast. Ils sont protégés par un disjoncteur différentiel F110 (5SM3346-6 63A / 30mA) et équipés de fusibles de calibre 16A, chaque fusible étant installé pour deux projecteurs.

III.2.6 Plaquettes signalétiques et pictogrammes d'instruction

Les plaquettes signalétiques et les pictogrammes d'instruction sont des éléments visuels essentiels qui utilisent des symboles, des icônes et du texte pour transmettre des informations importantes. Sur la figure (fig 2.25), nous interdisons l'entrée à toute personne non habilitée, signalons le port de casque obligatoire et avertissons des dangers. La figure (fig 2.26) interdit de passer sous la charge. La figure (fig 2.27) indique un danger d'électrocution. Enfin, la figure (fig 2.28) prévient d'une tension de 20 000 V au niveau de la lyre.



FIGURE 2.25 – Pictogrammes de sécurité

13. STS : Ship-to-Shore, désignant les portiques utilisés pour le chargement et le déchargement des conteneurs entre les navires et la terre.



FIGURE 2.26 – Pictogrammes de sécurité



FIGURE 2.27 – Pictogrammes de sécurité



FIGURE 2.28 – Pictogrammes de sécurité

III.2.7 Broche d'ancrage

La broche d'ancrage est un dispositif de sécurité situé sous le longeron entre deux mécanismes de translation, du côté de l'eau. Son rôle est de stabiliser le portique en cas de conditions climatiques défavorables, notamment lorsque la vitesse du vent devient trop élevée. Dans de telles situations, le portique doit être replié et les broches d'ancrage doivent être abaissées dans les ouvertures prévues à cet effet sur le quai. La position de la broche est contrôlée par des interrupteurs de fin de course :

- B46 Storm pin up (Broche tempête levée) → I71.3
- B47 Storm pin down (Broche tempête baissée) → I71.4

IV Revue de littérature

IV.1 La sécurité électrique des portiques STS

IV.1.1 Contexte

La sécurité électrique constitue un enjeu primordial dans l'opération des portiques STS. Ces équipements de levage, essentiels pour le chargement et le déchargement des conteneurs, opèrent dans des environnements complexes caractérisés par des contraintes électriques, mécaniques et environnementales. La fiabilité des installations électriques et des systèmes de contrôle est donc déterminante pour assurer la sécurité du personnel et la pérennité des équipements. Télouk [11] souligne que la gestion électrique des systèmes de levage automatisés requiert une approche intégrée, incluant des dispositifs de sécurité robustes pour prévenir les incidents liés aux pannes de courant et aux surtensions.

IV.1.2 Les risques liés aux défauts électriques

Les défaillances électriques représentent une menace sérieuse pour les portiques STS. Parmi ces risques, on note les courts-circuits, les surtensions et les décharges électrostatiques, qui peuvent entraîner des arrêts d'urgence non planifiés et endommager les moteurs ou autres composants critiques. Zhang et al. [12] ont démontré que les courts-circuits constituent l'une des principales causes de dysfonctionnements, pouvant même conduire à des incendies. Dans cette optique, Nordin et Petersson [13] préconisent l'installation de dispositifs de protection différentielle et de relais thermiques, permettant d'identifier et d'isoler rapidement les anomalies afin de limiter l'ampleur des dommages.

IV.1.3 Les systèmes de protection électrique et de contrôle

Pour contrer ces risques, les portiques STS modernes sont équipés de systèmes de protection et de contrôle sophistiqués. L'intégration de contrôleurs programmables (PLC) permet une surveillance continue des paramètres électriques et opérationnels, détectant ainsi rapidement toute anomalie. Lee et Yang [14] indiquent que ces systèmes automatisés déclenchent des alarmes et activent des protocoles de sécurité en temps réel, réduisant ainsi le temps de réaction en cas de défaillance. Par ailleurs, l'utilisation d'électrofreins constitue une mesure de sécurité essentielle, permettant de stabiliser les portiques lors d'une coupure de courant et d'empêcher tout mouvement incontrôlé [15].

IV.1.4 Les normes de sécurité applicables

IV.2 Les normes

Le respect des normes internationales est fondamental pour garantir un niveau de sécurité optimal dans l'exploitation des portiques STS. Des standards tels que la norme IEC 60204-32, qui s'applique aux machines de levage, et la norme ISO 13849, relative aux systèmes de contrôle de sécurité, imposent des exigences strictes pour la conception, l'installation et la maintenance des installations électriques. Bossert et Evans [16] montrent que l'application rigoureuse de ces normes contribue à réduire les risques d'accidents et à améliorer la résilience des équipements face aux conditions extrêmes rencontrées dans les environnements portuaires.

IV.2.1 Technologies émergentes pour la sécurité électrique

Les avancées technologiques offrent de nouvelles perspectives pour renforcer la sécurité électrique des portiques STS. L'intégration de capteurs intelligents et de solutions basées sur l'Internet des objets (IoT) permet une surveillance en temps réel de l'état électrique et mécanique des équipements. Chen et al. [17] démontrent que ces technologies facilitent la maintenance prédictive en anticipant les pannes potentielles. De surcroît, Baker [18] met en évidence que l'IoT permet un contrôle à distance des installations, offrant ainsi une capacité de réaction rapide en cas d'anomalie détectée, et contribuant ainsi à une meilleure gestion des risques.

En conclusion, la sécurité électrique des portiques STS repose sur une combinaison de mesures préventives et de systèmes de contrôle avancés. Le recours aux normes internationales garantit une base solide pour la conception et l'entretien des installations, tandis que les technologies émergentes, telles que les capteurs intelligents et l'IoT, offrent de nouvelles solutions pour anticiper et gérer les défaillances. Cette revue de littérature fournit ainsi un cadre théorique robuste, indispensable pour l'analyse approfondie des stratégies de sécurité appliquées aux portiques STS dans un contexte portuaire moderne.

Conclusion Partielle

L'évaluation approfondie des systèmes actuels révèle des limitations significatives :

- Les capteurs inductifs XUK1ARCNL2 présentent une portée limitée (6 m) et une capacité de détection restreinte aux seuls obstacles métalliques
- Les systèmes infrarouges démontrent une vulnérabilité marquée aux conditions météorologiques défavorables (brouillard, précipitations)
- Les données statistiques confirment que la translation représente le mouvement le plus accidentogène (15 incidents recensés entre 2010 et 2020)

L'étude des capteurs LiDAR LMS511 établit des avantages déterminants :

- Portée étendue (80 m) couplée à une précision centimétrique
- Robustesse environnementale certifiée (norme IP67)
- Compatibilité système avérée avec les API existants (S7-300 via PROFIBUS)

Cette étude valide scientifiquement le choix des LiDARs comme technologie de référence pour la sécurisation des opérations de translation, tout en garantissant une intégration harmonieuse avec l'écosystème automatisé existant. Les perspectives de recherche s'orientent vers la validation expérimentale de ces résultats par des tests en conditions opérationnelles réelles.



Chapitre 3

Modélisation des capteurs inductifs et Li-dar

Introduction partielle

Les capteurs jouent un rôle fondamental dans la sécurité et l'efficacité des opérations portuaires, notamment pour les portiques Ship-to-Shore (STS). Cette section aborde la modélisation des capteurs, en comparant les technologies inductives traditionnelles et les solutions LiDAR innovantes.

Nous analysons d'abord les principes physiques régissant la réflexion lumineuse, essentiels pour comprendre le fonctionnement des LiDARs, à travers des modèles comme celui de Lambert. Ensuite, nous présentons les risques associés aux mouvements des portiques STS, mettant en évidence les limitations des capteurs inductifs XUK1ARCNL2 actuels (détection restreinte aux métaux, sensibilité aux interférences). Enfin, nous introduisons le LiDAR LMS511-PRO comme solution alternative, détaillant ses avantages techniques (détection précise jusqu'à 80 m, résistance aux conditions extrêmes) et son application via des méthodes de clustering et de filtrage pour une détection fiable des obstacles.

Cette modélisation vise à démontrer la supériorité des LiDARs en termes de performance et de polyvalence, ouvrant la voie à leur intégration optimale dans les systèmes de sécurité portuaires.

I Généralités sur la réflexion

La réflexion de la lumière est un phénomène fondamental qui se produit lorsqu'un faisceau lumineux interagit avec une interface optique. Lorsqu'un tel faisceau rencontre une surface, il peut être décomposé en trois composants distincts : une partie transmise, une partie absorbée et une partie réfléchie. La composante réfléchie peut, quant à elle, être subdivisée en trois types :

- La réflexion spéculaire est régie par les lois de Snell-Descartes, qui dictent que la lumière est réfléchie dans le même plan, selon une direction symétrique à celle de l'incidence par rapport à la normale à la surface (Fig 3.1).
- Réflexion diffuse (Lambertienne) À l'opposé, la réflexion diffuse, également appelée réflexion lambertienne (Fig 3.1), est extrêmement courante dans les milieux naturels. Dans ce cas, la lumière est réfléchie isotropiquement, c'est-à-dire avec une intensité uniforme dans toutes les directions.
- Réflexion mixte En réalité, la plupart des surfaces rencontrées dans les environnements naturels présentent une combinaison des deux types de réflexion mentionnés précédemment, donnant lieu à ce que l'on appelle la réflexion intermédiaire ou mixte (Fig 3.1).

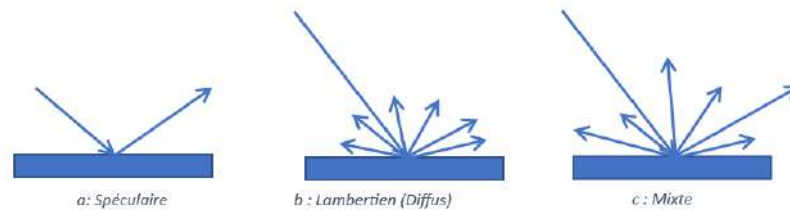


FIGURE 3.1 – Différents types de réflexion

II La Fonction de distribution de la réflectance

La fonction de distribution de la réflectance bidirectionnelle (Bidirectional Reflectance Distribution Function - BRDF) est un concept clé en optique et en télédétection, permettant de quantifier comment la lumière est réfléchie par une surface. Introduite par Nicodemus en 1977, la BRDF fournit une description précise de la façon dont l'intensité lumineuse est diffusée en différentes directions après avoir interagi avec une surface.

II.1 Définition de la BRDF

La **BRDF** (Bidirectional Reflectance Distribution Function) est définie comme le rapport entre le flux total réfléchi dans une direction d'observation donnée, spécifiée par les angles (θ_r, ω_r) , et le flux lumineux incident sur la surface, arrivant selon des angles d'incidence (θ_i, ω_i) .

Mathématiquement, cela s'exprime par la relation suivante [19] :

$$f_r(\omega_i, \omega_r) = \frac{dL_r(\omega_r)}{L_i(\omega_i) \cos(\theta_i) d\omega_i} \quad (3.1)$$

Où :

- $f_r(\omega_i, \omega_r)$: fonction de distribution de la réflectance pour une direction incidente ω_i et une direction réfléchie ω_r ;
- $dL_r(\omega_r)$: luminance réfléchie dans la direction ω_r (en $\text{W} \cdot \text{sr}^{-1} \cdot \text{m}^{-2}$) ;
- $L_i(\omega_i)$: luminance incidente venant de la direction ω_i ;
- θ_i : angle entre la direction incidente et la normale à la surface ;
- $d\omega_i$: élément d'angle solide de la lumière incidente.

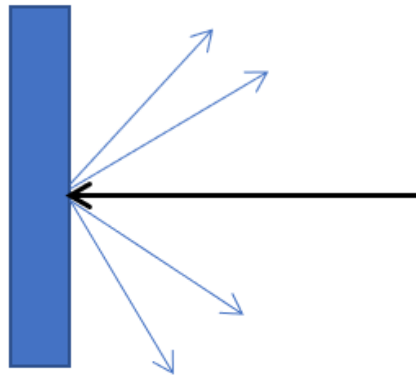


FIGURE 3.2 – Réflexion du faisceau lumineux à la surface de l'objet

La BRDF joue un rôle crucial dans la compréhension des propriétés optiques des matériaux et des surfaces. Elle permet d'analyser comment des éléments variés, tels que la texture, la couleur et la composition des surfaces, influencent la réflexion de la lumière. Par exemple, une surface lisse et brillante aura une BRDF qui favorise la réflexion spéculaire, tandis qu'une surface rugueuse ou mate affichera une BRDF plus uniforme, caractéristique d'une réflexion diffuse.

II.2 Modèles de réflexion

En télédétection, la modélisation de la réflexion lumineuse est nécessaire afin de caractériser la surface illuminée. Grâce à des modèles empiriques ou théoriques, la modélisation du comportement de l'intensité rétrodiffusée par une surface permet, par une méthode d'inversion, de déterminer ses propriétés surfaciques. On distingue :

- Modèle de Lambert
- Modèles de Phong et de Blinn
- Modèle de Torrance et Sparrow
- Modèle de Lommel-Seeliger-Lambert
- Modèle de Ward

- Modèle d'Oren-Nayar
- Modèle d'Hapke

Dans notre cas d'application, les capteurs de détection sont basés sur le modèle de Lambert, pour cela nous nous limiterons à l'étude du modèle de Lambert.

II.2.1 Modèle de Lambert

Énoncé de la loi de Lambert : Soit un rayonnement électromagnétique (ÉM) de longueur d'onde λ (p. ex. lumière), traversant un milieu transparent. L'intensité de ce rayonnement subit une diminution exponentielle en fonction de la distance parcourue et de la densité des espèces absorbantes dans ce milieu[20] .

$$I(\lambda, x) = I_0(\lambda) e^{-\alpha x r} \quad (3.2)$$

où :

- I_0 est l'intensité de la lumière incidente.
- I est l'intensité de la lumière sortante.
- α est le coefficient d'absorption (en m^{-1} ou en cm^{-1}).
- x est la longueur du trajet optique (en m ou en cm).
- r est la densité de l'entité absorbante, atomes ou molécules, dans le milieu (en $\text{mol} \cdot \text{m}^{-3}$).

La valeur du coefficient d'absorption α varie entre différents matériaux et aussi avec la longueur d'onde pour un matériau particulier. Elle est définie par l'équation :

$$\alpha = \frac{2\omega k}{c} = \frac{4\pi k}{\lambda} \quad (3.3)$$

où :

- ω est la pulsation angulaire du rayonnement ÉM.
- k est le coefficient d'extinction linéique, il exprime l'atténuation de l'énergie du rayonnement ÉM à travers le milieu.
- c est la célérité du rayonnement ÉM dans le vide.

II.2.2 Conditions de validité

La loi de Lambert (Hapke, 1993) permet de modéliser le caractère isotrope d'une surface diffusante. La loi de Beer-Lambert établie précédemment n'est valable que dans un cadre bien strict. En effet, cette relation n'est valide que si :

- le faisceau lumineux est monochromatique (une seule longueur d'onde) ;
- le milieu traversé est homogène ;
- le milieu traversé est isotrope (invariance des propriétés physiques du milieu en fonction de la direction) ;
- le milieu traversé est transparent (i.e. pas de phénomènes de diffusion).

II.2.3 Application de la loi de Lambert à la réflectance

La luminance d'une surface lambertienne ou la fonction de distribution est proportionnelle à l'éclairement incident sur la surface et au cosinus de l'angle entre la normale à la surface et la direction d'incidence de la lumière. La luminance est indépendante de la direction d'observation.

$$L = \frac{\rho E \cos(\theta_i)}{\pi} \quad (3.4)$$

où :

- L est la luminance de la surface (en $\text{W/m}^2/\text{sr}$)
- ρ est le facteur de réflectance diffuse (ou albédo) de la surface, sans unité ($0 \leq \rho \leq 1$)
- E est l'éclairement incident sur la surface (en W/m^2)
- θ_i est l'angle entre la normale à la surface et la direction d'incidence de la lumière (en radians)
- π est la constante mathématique pi, soit environ 3,14159

D'après (Eq 4), la loi de Lambert implique que la luminance est constante, quel que soit l'angle d'observation. Cela signifie que la surface apparaît également brillante sous tous les angles d'observation.

III Risques associés à l'exploitation des portiques STS

Le tableau présente une statistique des incidents et accidents survenus sur les portiques STS en fonction du type de mouvement. Il révèle que la translation est le mouvement le plus accidentogène par rapport aux autres, en raison de son taux d'incidents élevé. La translation des portiques STS est une opération critique dans le fonctionnement des terminaux à conteneurs. Toutefois, elle est responsable du plus grand nombre d'accidents (15 sur la période analysée).

Parmi les incidents recensés (voir annexe 3), les collisions sont les plus fréquentes, impliquant des véhicules, du personnel ou d'autres équipements.

Les principaux facteurs de risque incluent :

- **Défaut de détection des obstacles** : les capteurs en place ne couvrent pas efficacement la zone de déplacement.
- **Manque de visibilité** pour les opérateurs lors des manœuvres.
- **Erreurs humaines** dues à la fatigue ou à des erreurs d'appréciation de distance.
- **Défaillance des systèmes de freinage** ou retard dans l'activation d'un arrêt d'urgence.

TABLE 3.1 – Statistiques des accidents/incidents liés aux portiques STS par type de mouvement

Mouvements	Nb.	Durée	Causes fréquentes
Déplacement horizontal [21],[22]	15	2010–2020	Collision (véhicules, personnel), erreur opérateur
Levage vertical [24], [23]	10	2015–2022	Rupture de câbles, surcharge
Rotation (pivotement) [25]	8	2018–2023	Défaut mécanique, déséquilibre de charge
Maintenance en mouvement [26]	5	2019–2021	Procédures non respectées, énergie résiduelle
Autres mouvements [27],	12	2010–2023	Conditions météo, erreur de signalisation

Nos portiques STS sont actuellement équipés de capteurs inductifs XUK1ARCNL2 pour détecter les obstacles et assurer la sécurité du mouvement.

IV Présentation du capteur inductif XUK1ARCNL2

Le système de détection d'approche des portiques est basé sur le capteur inductif XUK1ARCNL2 (voir figure 3.3), qui repose sur le principe de l'induction électromagnétique. Ce type de capteur est employé sur les portiques STS pour détecter la présence d'un obstacle métallique à proximité.



FIGURE 3.3 – Capteur inductif XUK1ARCNL2 [28]

Le capteur inductif XUK1ARCNL2 fonctionne selon le principe suivant (voir figure 3.4) :

- **Oscillateur interne** : Un oscillateur interne génère un champ électromagnétique autour de la surface de détection.

- **Effet des courants de Foucault** : Lorsqu'un objet métallique pénètre dans cette zone, des courants de Foucault sont générés.
- **Changement d'amplitude des oscillations** : Cette perturbation modifie l'amplitude des oscillations du capteur.

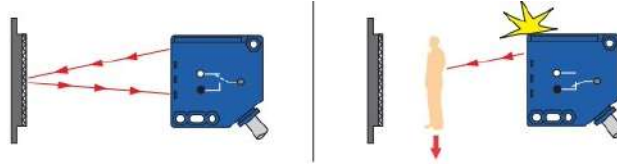


FIGURE 3.4 – Principe de fonctionnement capteur inductif XUK1ARCNL2 [29]

Le capteur a une portée de détection nominale d'environ 6 m (pour plus de détails, voir annexe).

Bien que le capteur inductif XUK1ARCNL2 soit efficace, il présente certaines limitations :

- **Détection limitée aux objets métalliques** : Il ne détecte que les objets métalliques.
- **Interférences électromagnétiques** : Il peut subir des perturbations dans des environnements avec de fortes interférences.
- **Sensibilité aux conditions environnementales** : Il peut être affecté par des températures extrêmes ou une humidité excessive.

IV.1 Modélisation de la détection du capteur inductif XUK1ARCNL2

À partir de l'équation de détection suivant la loi de Lambert et à travers le diagramme (figure 3.5) nous aurons la simulation sous MATLAB dont le code (voir annexe 2).

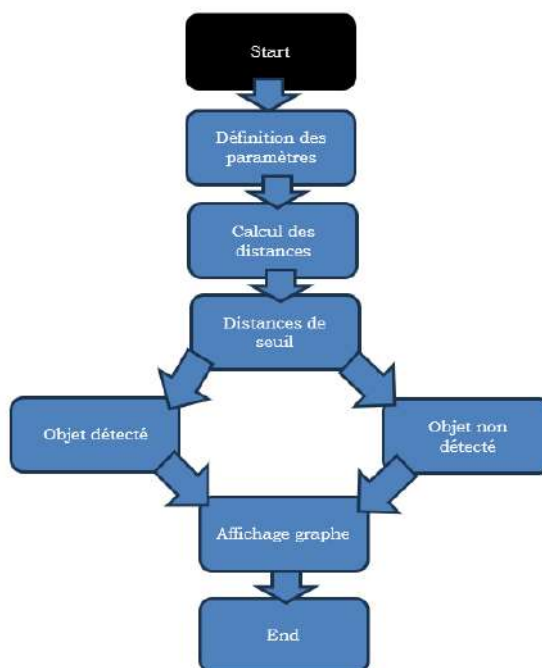


FIGURE 3.5 – Diagramme de la détection du capteur inductif XUK1ARCNL2

IV.1.1 Analyse de la détection

L'image (figure 3.6) illustre la détection d'un objet par un capteur inductif XUK1ARCNL2 en fonction du temps.

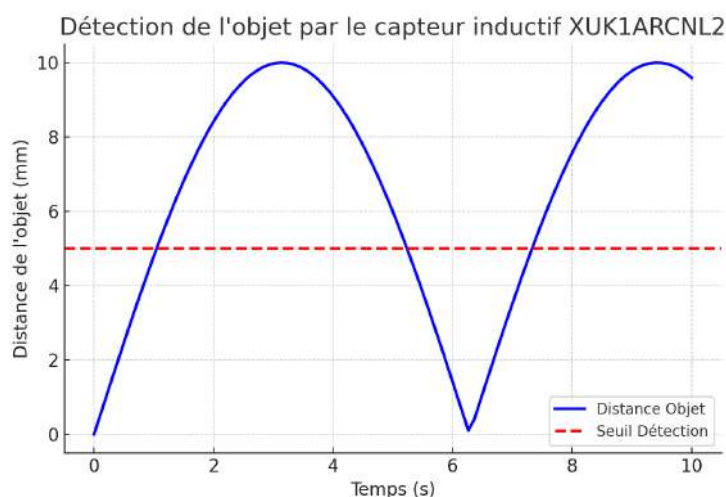


FIGURE 3.6 – Simulation de la détection du capteur inductif XUK1ARCNL2

De cette simulation par MATLAB dont nous avons obtenu l'image (figure 3.6) nous avons les caractéristiques suivantes de notre capteur inductif :

- **Courbe bleue (Distance Objet)** : Évolution de la distance de l'objet
- **Ligne rouge pointillée (Seuil de Détection)** : Distance limite de détection (5 m)
- **Interprétation globale** : Phases alternées de détection/non-détection

En raison de ces limitations, nous proposons d'utiliser la technologie **LiDAR** (Light Detection and Ranging) pour une détection plus précise des obstacles.

V Présentation des capteurs LIDAR

Le mot "LiDAR" est un acronyme de "Light Detection and Ranging". La technique du LiDAR repose sur la mesure à distance fondée sur l'analyse des propriétés d'un faisceau de lumière renvoyé vers son émetteur. Il se compose de trois parties principales :

- (a) **Émetteur Laser** : Génère des flashes de lumière
- (b) **Système de Direction et d'Échantillonnage** : Dirige et collecte les informations
- (c) **Conversion du Signal** : Transforme le signal optique en signal électrique

V.1 Caractéristiques techniques du LMS511-PRO

L'appareil sélectionné est le modèle LMS511-PRO (fig 3.7) (voir annexe 5) :



FIGURE 3.7 – Lidar LMS511-PRO [30]

- Source lumineuse : Infrarouge 905 nm
- Zone de fonctionnement : 0,2 m à 80 m
- Fréquences de balayage : 25 à 100 Hz
- Alimentation : 24 VDC, 95 W max
- Robustesse : IP65/IP67

V.2 Modélisation de la détection lidar

La modélisation se déroulera en trois étapes dont :

- Conversion polaire vers cartésien

- Construction de nuage de points
- Interprétation des données

V.2.1 Construction de nuage de points

Le LiDAR est un capteur qui mesure la distance entre lui et les objets environnants en utilisant un faisceau laser. Pour chaque impulsion émise, il enregistre le temps de retour du signal réfléchi par un objet, ce qui permet de calculer la distance. Ces données, acquises pour différentes positions angulaires du faisceau, forment un nuage de points 2D, représentant la scène environnante sous forme de coordonnées cartésiennes (X, Y) .

Dans notre application, nous nous intéressons à la détection d'un homme situé à 10 mètres du LiDAR, en considérant une fenêtre d'aperçu de 13,5 mm fournie par le modèle LMS511. Le balayage angulaire est de 190° , couvrant une large zone d'analyse.

Le nuage de points (fig 3.9) généré permet de visualiser la position des objets dans l'environnement et de détecter des obstacles tels que des piétons ou des véhicules. Ce processus est essentiel pour les systèmes de navigation autonome ou les systèmes d'assistance à la conduite, où la détection précise d'obstacles est cruciale pour la sécurité.

Le flow chart (fig 3.8) suivant permet de simuler grâce à Matlab (dont le code voir annexe 2) les données du LiDAR et de convertir ces mesures en coordonnées cartésiennes. Les distances mesurées sont aléatoires, centrées autour de 10 mètres, et les angles de balayage couvrent une plage de -95 à $+95$ degrés.

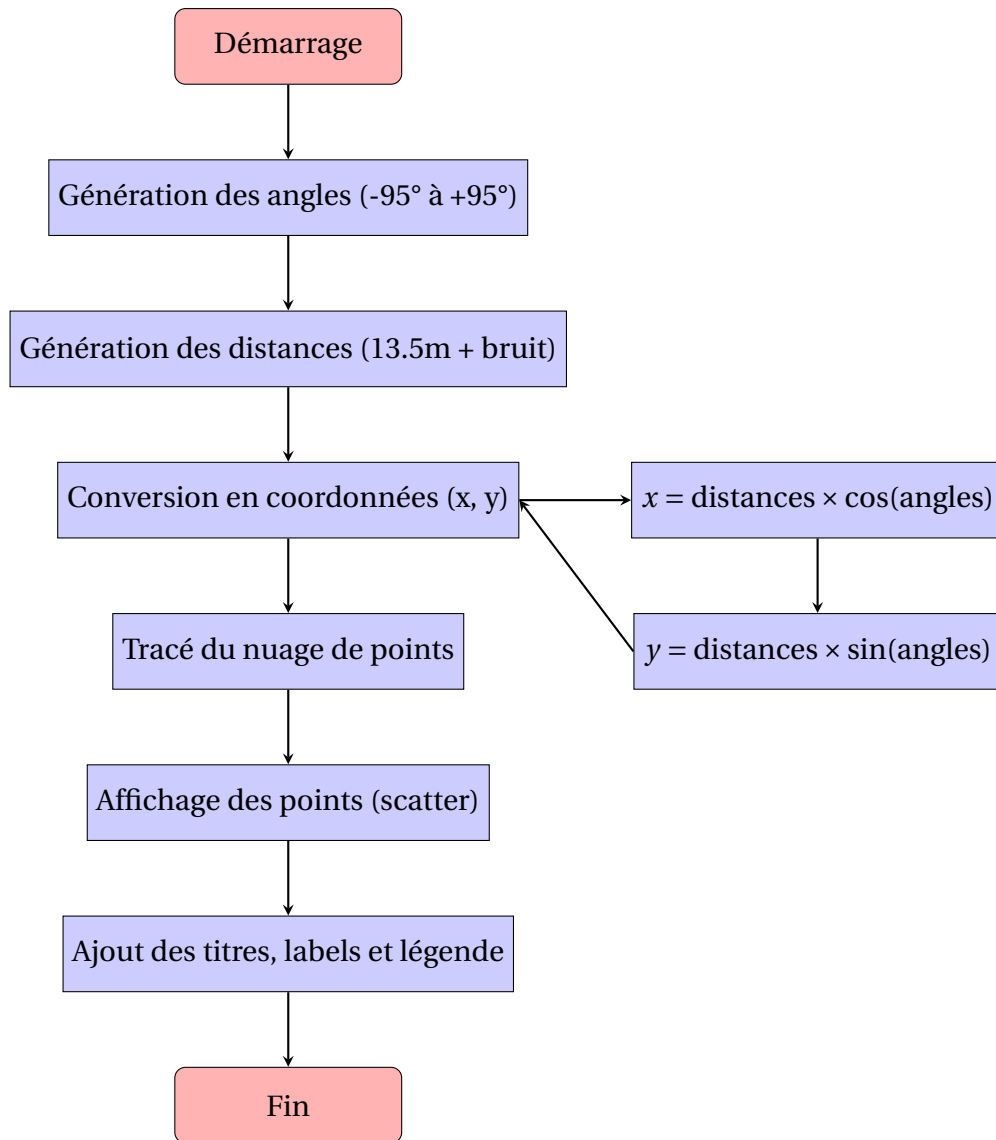


FIGURE 3.8 – Diagramme du processus de construction du nuage de points

a) Interprétation du nuage de points Le graphique (fig 3.9) obtenu visualise les données capturées par le LiDAR dans un plan 2D. Chaque point correspond à un impact mesuré, et leur répartition permet de représenter la présence d'obstacles dans l'environnement. Les points rapprochés ou regroupés indiquent potentiellement des objets solides ou des personnes, tandis que les points plus épars peuvent correspondre à des bruits ou à des zones dégagées.

Cette visualisation du nuage de points est cruciale pour analyser les objets et les obstacles détectés, et peut être utilisée comme base pour d'autres traitements, tels que le clustering ou la reconnaissance de formes.

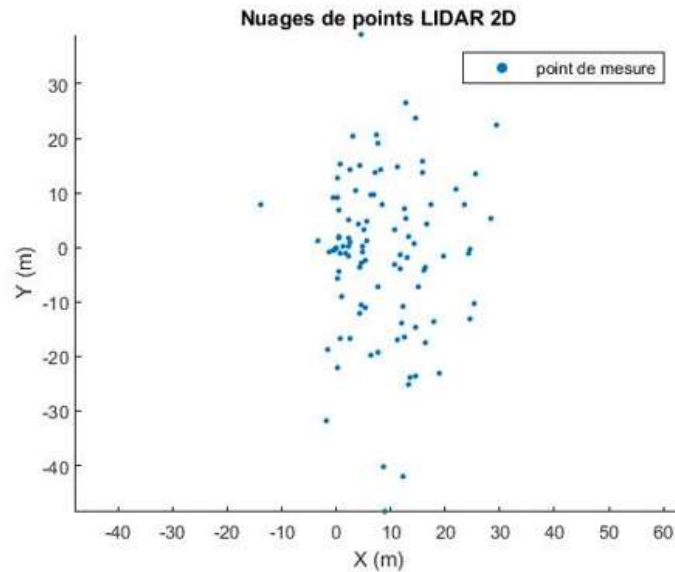


FIGURE 3.9 – Nuage de points LIDAR 2D

V.2.2 Clustering des données

Le clustering (fig 3.11) est utilisé pour regrouper des points LiDAR proches, supposant qu'ils appartiennent au même objet. Les algorithmes de clustering incluent :

- **K-means** : Partitionne les données en clusters fixes
- **DBSCAN** : Regroupe les points par densité

Dans cette étude, nous utilisons l'algorithme K-means pour regrouper les points en deux clusters (homme et non-homme) (le code voir annexe 2).

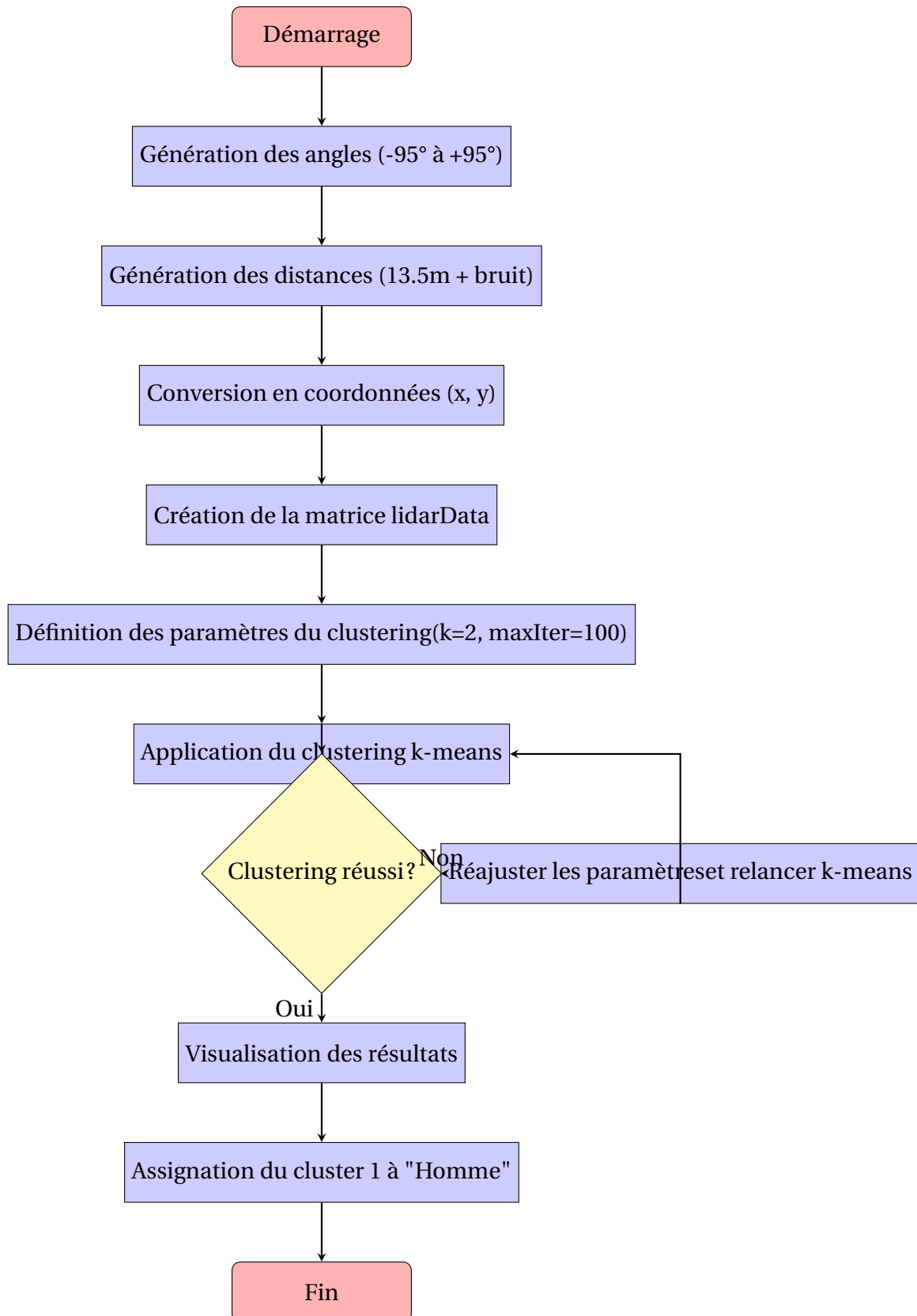


FIGURE 3.10 – Diagramme du processus de clustering par LiDAR

a) Analyse du Clustering Nous simulons un nuage de points à 10 m du capteur LiDAR. L'algorithme K-means regroupe ces points en deux clusters :

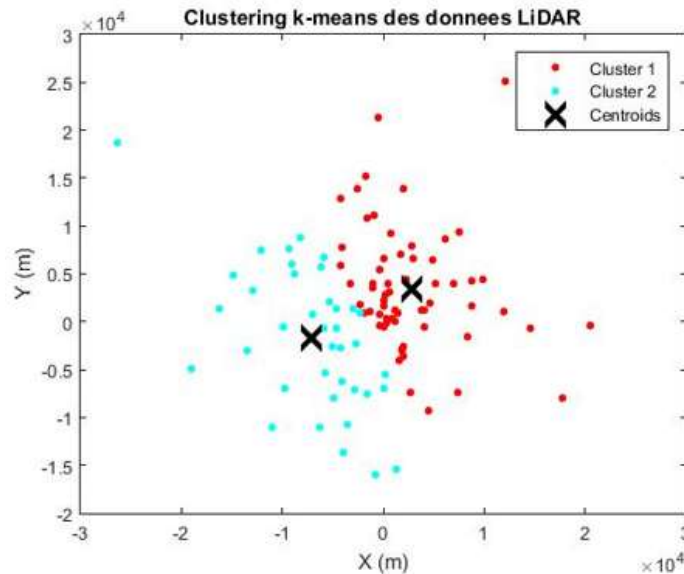


FIGURE 3.11 – Nuage de points LiDAR 2D après clustering

Dans notre cas, nous simulons un nuage de points dans le plan XY, avec des distances mesurées à 10 m du capteur LiDAR. L'algorithme K-means est utilisé pour regrouper ces points en deux clusters : l'un correspondant à un objet détecté (homme) et l'autre représentant les autres objets présents dans l'environnement (non-homme).

d'après la figure(3.11) nous avons obtenu deux clusters (cluster1 et cluster2) marqués de leurs centroïdes (points centraux des clusters). En supposant que le cluster 1 correspond à l'humain détecté, nous isolons ces points pour une analyse ultérieure et le cluster 2 correspond aux autres choses détectées dans l'environnement après l'homme ie les parasites. Ce processus permet d'identifier les zones où des piétons ou objets spécifiques peuvent être présents.

V.2.3 Filtrage en hauteur ou segmentation

Le filtrage par la hauteur ou la segmentation (fig 3.13) est une étape clé après l'application de l'algorithme de clustering dans le traitement des données LiDAR 2D. Cette méthode permet de séparer les objets selon des critères géométriques spécifiques, tels que la taille ou la forme, afin d'identifier des entités distinctes comme des véhicules, des piétons, ou d'autres obstacles. Après le clustering des données, l'objectif est d'isoler les objets d'intérêt sur la base de leur taille en filtrant les points selon leur distance maximale par rapport au capteur LiDAR. Cette étape permet d'éliminer les points d'arrière-plan ou les objets trop éloignés, qui ne sont pas pertinents pour l'analyse. En pratique, le filtrage des distances permet de ne conserver que les objets situés dans un rayon d'intérêt (ici, une distance maximale de 10 mètres), ce qui correspond à la portée effective du capteur pour les objets cibles. Le diagramme (fig 3.12)(le code voir annexe 2) illustre ce principe de filtrage par distance appliqué à des données simulées d'un capteur LiDAR 2D :

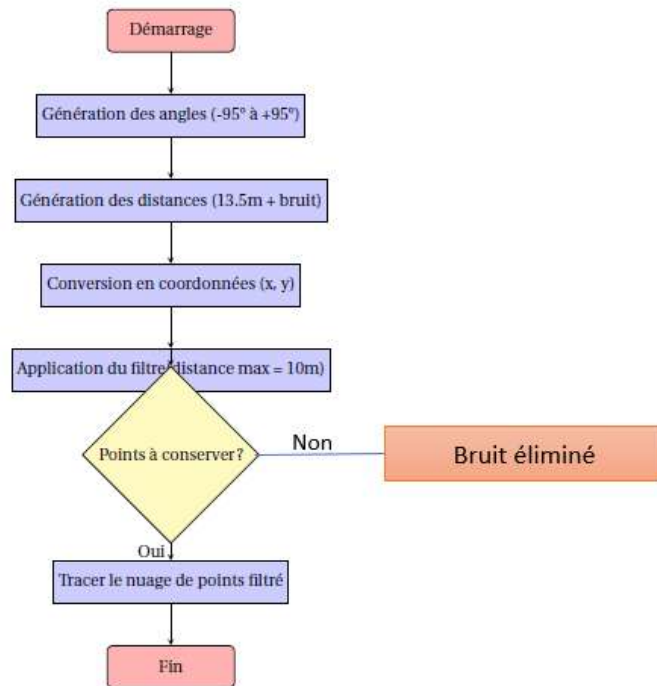


FIGURE 3.12 – Diagramme du processus de segmentation par LiDAR

a) Analyse du Filtrage Dans ce cas (fig 3.13), nous avons simulé des mesures LiDAR 2D dans un plan XY, avec un balayage d'angles allant de -95° à $+95^\circ$. Les distances mesurées correspondent à des points répartis autour de 13,5 mètres, mais avec un bruit aléatoire significatif qui génère des variations. Le filtrage consiste à conserver uniquement les points dont la distance est inférieure à 10 mètres, ce qui permet d'éliminer les données bruitées et les objets lointains qui ne sont pas d'intérêt pour l'analyse.

Le tracé résultant présente un nuage de points filtré représentant les objets dans la zone d'intérêt proche du capteur. Chaque point sur le graphique représente une mesure LiDAR après segmentation, avec la taille du point indiquant sa proximité au capteur.

La segmentation est essentielle dans les environnements complexes où plusieurs types d'objets peuvent coexister, tels que des piétons, des véhicules ou des obstacles fixes. En filtrant les objets selon leurs caractéristiques géométriques, il devient possible d'identifier plus précisément les entités d'intérêt, par exemple, isoler un piéton selon sa taille, ou différencier un véhicule d'un objet statique.

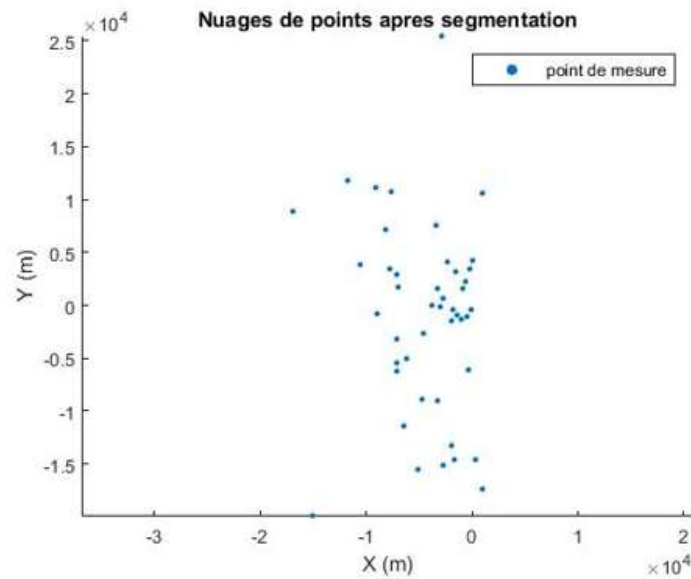


FIGURE 3.13 – Nuage de points LiDAR 2D après segmentation

V.2.4 Détection par LiDAR

Le diagramme (fig 3.14) repose sur une méthode de clustering, qui consiste à regrouper des points proches les uns des autres, avec pour hypothèse que ces points forment des objets distincts dans l'environnement. Dans notre cas (fig 3.15), un piéton est identifié à partir de la forme et de la taille d'un groupe de points (cluster). Les dimensions caractéristiques d'un piéton sont prises en compte pour cette détection, en supposant que la hauteur typique d'un humain se situe entre 1,5 m et 2 m, tandis que sa largeur varie entre 0,4 m et 0,7 m.

Le diagramme (dont le code voir annexe 2) ci-dessous illustre cette approche. Il segmente les données LiDAR en clusters à l'aide d'un algorithme de clustering (ici, une méthode par k-means), puis visualise les points qui appartiennent à un cluster supposé correspondre à un piéton :

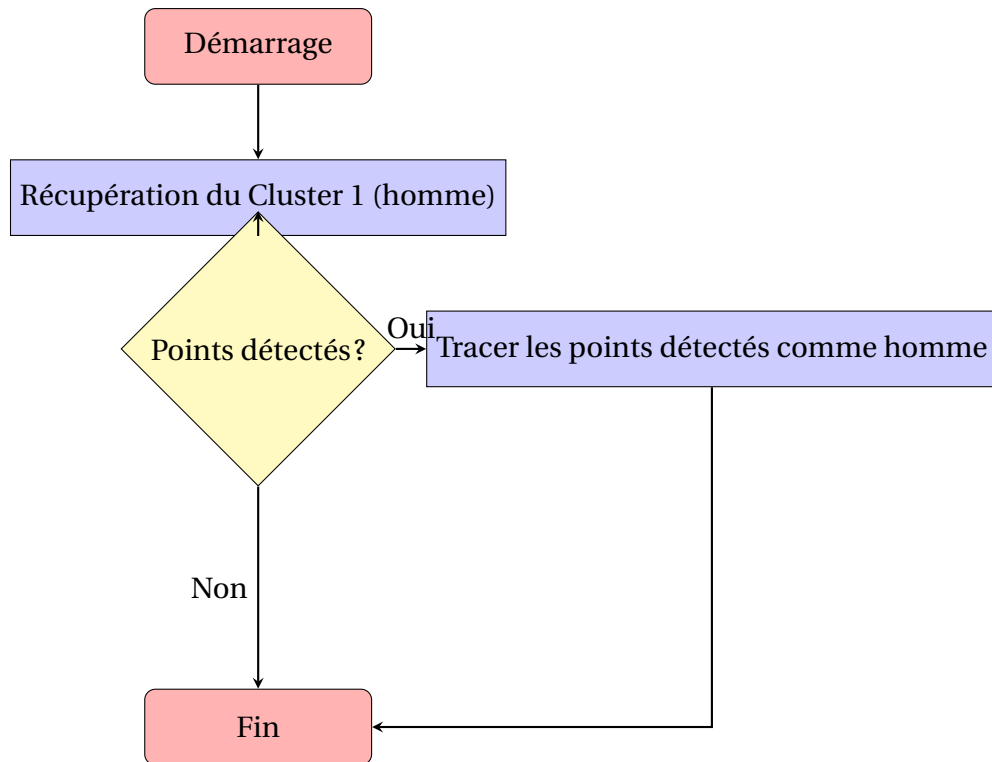


FIGURE 3.14 – Diagramme du processus de détection par LiDAR.

a) Analyse de la détection La figure (fig 3.15) est considérée comme représentant un humain, car cette approche repose sur l'hypothèse que le clustering a correctement identifié les points appartenant à un piéton.

Une visualisation graphique des points détectés comme étant un piéton est essentielle pour vérifier l'efficacité de l'algorithme de clustering. Le graphique produit par le code permet de visualiser les points détectés comme appartenant à un humain, ce qui peut ensuite être utilisé pour valider ou ajuster les paramètres de l'algorithme.

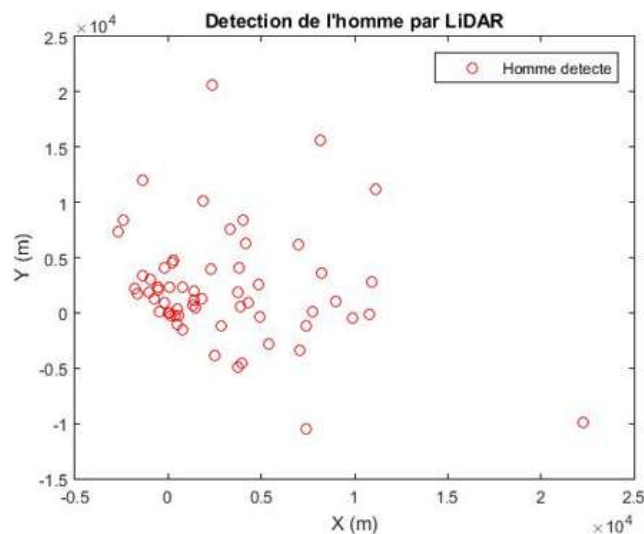


FIGURE 3.15 – Nuage de points de détection par LiDAR

En conclusion, la détection par LIDAR (Light Detection and Ranging) représente une

avancée technologique majeure dans la mesure et l'analyse de l'environnement, notamment dans des applications critiques comme celles des portiques STS. Grâce à sa capacité à fournir des données précises et en temps réel, le LIDAR permet une détection efficace des obstacles et une surveillance proactive des espaces environnants. Dans le chapitre suivant nous ferons son intégration au portique

Conclusion Partielle

La modélisation des capteurs a révélé des limites critiques des capteurs inductifs XUK1ARCNL2, notamment leur incapacité à détecter les obstacles non métalliques et leur vulnérabilité aux interférences. En revanche, le LiDAR LMS511-PRO, basé sur des principes optiques avancés (loi de Lambert, BRDF), offre une solution robuste et précise.

En intégrant ces capteurs, les portiques STS pourraient réduire drastiquement les incidents (15 collisions/an avec les systèmes actuels), tout en s'affranchissant des contraintes des technologies inductives. Cette transition, bien que nécessitant un investissement initial plus élevé, s'avère justifiée par les gains en sécurité et productivité, comme le confirmera l'analyse économique des sections suivantes.

Chapitre 4

Intégration des LiDARs au Portique

Introduction Partielle

L'intégration des capteurs LiDAR sur un portique Ship-to-Shore (STS) représente une avancée significative dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité des opérations portuaires. Cette partie du mémoire détaille les différentes étapes de l'installation, de la configuration et de la mise en service des LiDARs, en mettant l'accent sur leur rôle dans la détection d'obstacles et la prévention des collisions.

Cette étude démontre comment l'optimisation des paramètres de détection et la redondance des systèmes contribuent à une sécurité accrue tout en minimisant les coûts d'installation.

I Montage des LiDARs sur le portique STS

Le processus d'installation des capteurs LiDAR sur un portique Ship-to-Shore (STS) nécessite une approche rigoureuse pour assurer la détection efficace des obstacles sur le chemin de translation. Pour cela, nous avons procédé au montage :

- (a) **Supports de fixation et boîtiers de protection :** Les supports réglables en acier inoxydable sont fixés solidement aux quatre coins supérieurs du portique, à l'aide de boulons résistants aux vibrations et à la corrosion. Ces supports sont conçus pour supporter le poids des capteurs LiDAR tout en offrant une flexibilité d'ajustement.

Chaque capteur LiDAR est monté dans un boîtier de protection étanche (IP67) pour garantir sa résistance aux intempéries, à la poussière et aux chocs. Le boîtier

est ensuite solidement fixé sur les supports, et son orientation peut être ajustée pour couvrir précisément la zone de translation du portique, en particulier le long des deux rails sur lesquels se déplace le portique.

- (b) **Capteurs LiDAR (4 unités) :** Chaque capteur est positionné à un coin du portique pour couvrir toute la zone de translation. Le LiDAR détecte les obstacles en temps réel et envoie les données vers le système de contrôle.
- (c) **Câbles d'alimentation et de transmission de données :** Les câbles blindés connectent les capteurs LiDAR à une unité de traitement des données (ET 200M). Ils permettent l'alimentation électrique et la transmission des signaux à haut débit. Ces câbles doivent être soigneusement acheminés et protégés pour éviter toute interférence électromagnétique (CEM) ou dégradation physique.
- (d) **Alimentations électriques :** Deux alimentations de 220V AC converties en 24V DC sont utilisées pour fournir l'énergie nécessaire aux capteurs LiDAR. Chaque côté du portique dispose de sa propre alimentation indépendante pour garantir la redondance et éviter toute panne de courant localisée.
- (e) **Amplificateurs de signal ethernet et nœuds ethernet (4 unités) :** Pour garantir une transmission rapide et fiable des données, des amplificateurs de signal Ethernet sont placés sur chaque coin où un LiDAR est monté. Ces amplificateurs renforcent le signal transmis via les câbles Ethernet vers l'unité centrale ET 200M.

I.1 Fonctionnalités des capteurs LiDAR

Chaque capteur LiDAR est configuré avec trois entrées de commutation pour la détection des obstacles sur le chemin de translation :

- (a) **Entrée "Slow Down" (Ralentissement) :** Lorsque le LiDAR détecte un obstacle dans une zone définie de ralentissement, il active cette entrée pour réduire la vitesse du portique jusqu'à 50%. Cela permet de minimiser les risques de collision à une vitesse plus basse.
- (b) **Entrée "Stop" (Arrêt) :** Si un obstacle est détecté dans la zone d'arrêt critique, cette entrée est activée, provoquant l'arrêt complet du portique. Ce signal est déclenché lorsqu'un obstacle est à proximité immédiate ou lorsque la commande est activée à 1.
- (c) **Entrée "Laser pollution warning" (Avertissement d'encrassement du laser) :** Cette entrée surveille l'état de propreté du capteur LiDAR. Si le capteur détecte un encrassement important (poussière, saleté, etc.), un avertissement est envoyé pour indiquer qu'une maintenance est nécessaire afin de maintenir la précision des détections.

Pour minimiser les coûts, les entrées automates nécessaires pour l'intégration des capteurs LiDAR seront raccordées sur les modules K412 et K312 disponibles sur les esclaves ET 200M existantes dans le portique. Ces points d'entrée numériques inutilisés seront configurés pour traiter les signaux en provenance des capteurs LiDAR.

TABLE 4.1 – Tableau récapitulatif des entrées

Lidar	Position	Entrée PLC
A4	WS/PS	I80.0 (Ralentissement collision portique) I80.1 (Arrêt collision portique) I80.2 (Erreur d'encrassement)
A5	WS/SB	I80.3 (Ralentissement collision portique) I80.4 (Arrêt collision portique) I80.5 (Erreur d'encrassement)
A6	LS/PS	I77.0 (Ralentissement collision portique) I77.1 (Arrêt collision portique) I77.2 (Erreur d'encrassement)
A7	LS/SB	I77.3 (Ralentissement collision portique) I77.4 (Arrêt anti-collision portique) I77.5 (Erreur d'encrassement)

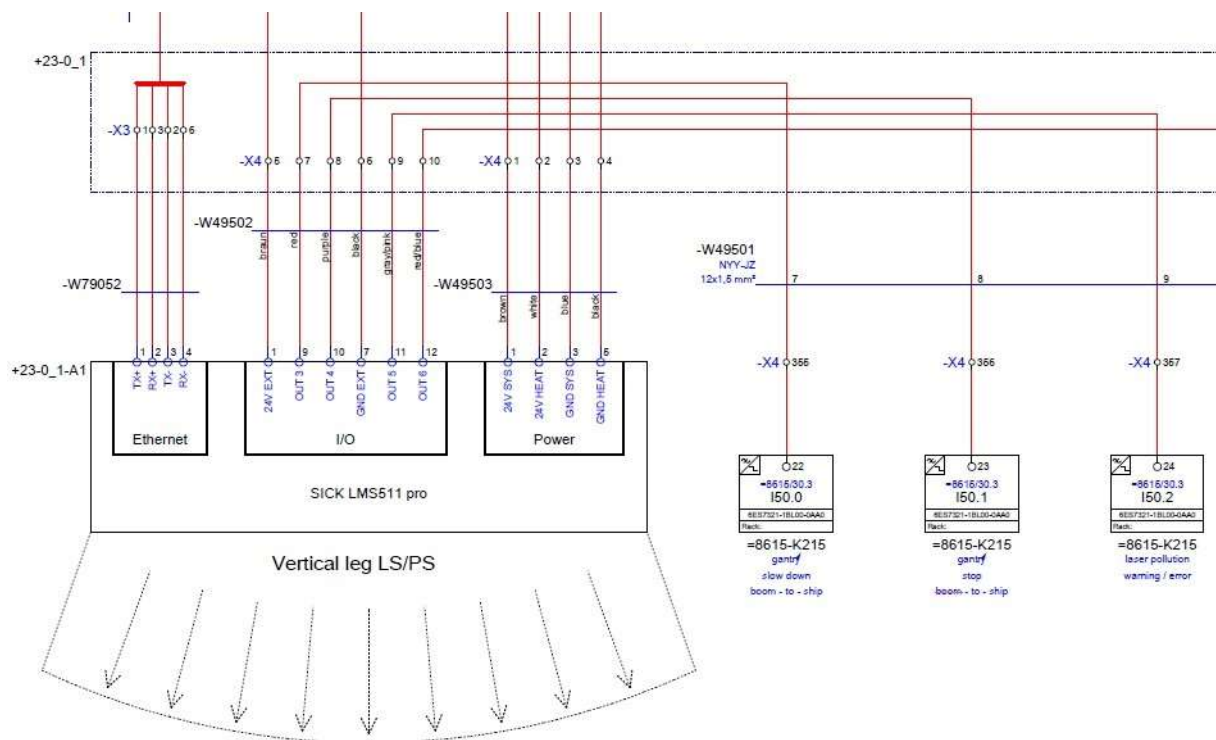


FIGURE 4.1 – Schéma électrique du capteur branché

I.2 Réglage du Champ de Commutation

Le champ de commutation d'un LiDAR 2D, également désigné comme champ de vision, représente l'angle et la distance que le capteur est capable de couvrir pour détecter des objets ou des surfaces. L'ajustement de ce champ est principalement déterminé par la longueur de la zone de détection, influençant ainsi la sécurité et l'efficacité des opérations de mesure. Dans notre cas, les zones de commutation sont : le champ de ralentissement, le champ d'arrêt contrôlé et le champ d'arrêt d'urgence voir (fig 4.2).

I.3 Calcul des distances du champ de commutation

Selon la norme ISO 13855 de la sécurité des machines pour le positionnement des équipements de protection en fonction des vitesses d'approche des parties du corps humain, la distance de sécurité minimale S est donnée par [31] :

$$S = K \times T + C \quad (4.1)$$

où :

- S : Distance de sécurité.
- K : Constante de vitesse d'approche (souvent 1600 mm/s pour une approche humaine normale).
- T : Temps de réaction total.
- C : Distance additionnelle dépendant du type de capteur.

De l'équation (4.1), nous déterminerons les distances de ralentissement et d'arrêt :

- **Distance d'alerte ou de ralentissement D_{alerte} :**

$$D_{\text{alerte}} = V \times (T_{\text{réaction}} + T_{\text{ralentissement}}) + M_{\text{contrôlée}} \quad (4.2)$$

- **Distance d'arrêt $D_{\text{arrêt}}$:**

$$D_{\text{arrêt}} = V \times T_{\text{réaction}} + D_{\text{freinage}} + M_{\text{contrôlée}} \quad (4.3)$$

- **Distance d'arrêt d'urgence D_{urgence} :**

$$D_{\text{urgence}} = V \times T_{\text{réaction}} + M_{\text{contrôlée}} \quad (4.4)$$

Avec :

- V : Vitesse de translation maximale du portique (m/s).
- $T_{\text{réaction}}$: Temps total de détection et de commande (s).
- $T_{\text{ralentissement}}$: Temps effectué pendant le ralentissement (s).
- D_{freinage} : Distance parcourue pendant le ralentissement (m).
- $M_{\text{contrôlée}}$: Marge d'arrêt (m).
- M_{alerte} : Marge d'alerte (m).

Selon les manuels du portique et de la fiche technique du LiDAR LSM511, nous avons le tableau suivant :

TABLE 4.2 – Paramètres pour le calcul des distances

Paramètre	Valeur
Vitesse de translation maximale du portique (V)	0.75 m/s
Temps de réaction du système ($T_{\text{réaction}}$)	0.5 s
Temps de ralentissement du portique ($T_{\text{ralentissement}}$)	3 s
Distance de freinage (D_{freinage})	1.5 m
Marge contrôlée ($M_{\text{contrôlée}}$)	0.5 m à 1 m \approx 0.8 m

D'après les équations (4.1) ; (4.2) ; (4.3) ; (4.4) ; nous déduisons que :

$$D_{\text{alerte}} = 0.75 \times (3 + 0.5) + 1.5 = 4.125 \text{ m} \approx 4 \text{ m}$$

$$D_{\text{arrêt}} = 0.75 \times 0.5 + 1.5 + 0.8 = 2.675 \text{ m} \approx 3 \text{ m}$$

$$D_{\text{urgence}} = 0.75 \times 0.5 + 0.8 = 1.175 \text{ m}$$

Nous concluons que la zone de ralentissement sera réglée à 4 m, tandis que celle d'arrêt contrôlé des obstacles sera à 3 m. La zone d'urgence ne sera pas programmée, car cela créerait des arrêts intempestifs dus au passage de n'importe quel objet dans la zone.

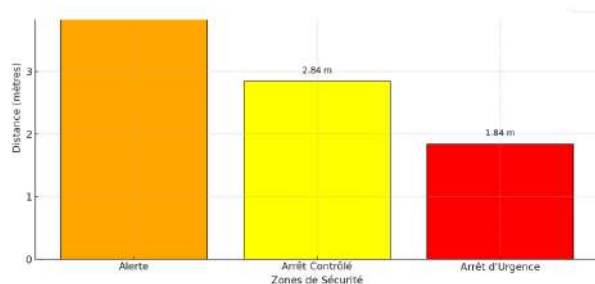


FIGURE 4.2 – Zone de commutation du lidar

II Configuration logicielle

II.1 Configuration du logiciel SOPAS

SOPAS (SOftware for PARameter Setting) (fig. 4.3) est un logiciel développé par la société SICK, principalement utilisé pour configurer et paramétrer les capteurs et dispositifs d'automatisation de la marque.



FIGURE 4.3 – Interface du logiciel SOPAS

II.1.1 Fonctionnalités Principales

- (a) **Configuration des capteurs** : SOPAS offre aux utilisateurs la possibilité de régler différents paramètres des capteurs, comme la sensibilité, les seuils d'alerte et les modes de fonctionnement.
- (b) **Visualisation des Données** : Le logiciel offre des outils de visualisation pour surveiller en temps réel les données collectées par les capteurs, facilitant ainsi l'analyse des performances.
- (c) **Mise à Jour du Firmware** : SOPAS permet de mettre à jour le firmware des capteurs, garantissant qu'ils fonctionnent avec les dernières améliorations et corrections.
- (d) **Interface Utilisateur** : L'interface est conçue pour être intuitive, facilitant la navigation et la configuration même pour les utilisateurs moins expérimentés.
- (e) **Support Multilingue** : Le logiciel est souvent disponible en plusieurs langues, ce qui le rend accessible à un public international.

Nous avons inséré les valeurs des distances de commutation calculées précédemment et certains paramètres de notre lidar dans le champ basic setting du logiciel SOPAS afin de configurer et mettre à jour le lidar.

II.2 Configuration PLC

II.2.1 Présentation du STEP 7

STEP 7 est un logiciel de programmation et de configuration utilisé pour le développement d'applications d'automatisation industrielle, principalement pour les automates programmables Siemens (PLC). Il fait partie de la suite TIA Portal (Totally Integrated Automation Portal), qui intègre divers outils pour la gestion des automatismes, de l'ingénierie à la mise en service qui sont :

- (a) **Programmation** :

- Langages de programmation : STEP 7 supporte plusieurs langages standards comme le Ladder Diagram (LAD), le Function Block Diagram (FBD), le Structured Text (ST), et le Statement List (SCL).
 - Éditeur de programme : Permet de créer, modifier et simuler des programmes de contrôle.
- (b) **Configuration Matérielle** : STEP 7 offre un outil de configuration graphique pour définir l'architecture matérielle d'un projet, incluant :
- Les automates,
 - Les modules d'entrée/sortie (I/O),
 - Les modules de communication.
- (c) **Diagnostic et Mise au Point** :
- Outils de diagnostic intégrés pour le dépannage des applications.
 - Simulation des programmes avant leur déploiement sur le matériel.
- (d) **Gestion de Projet** :
- Interface utilisateur pour la gestion des projets d'automatisation.
 - Fonctionnalités de versioning et de sauvegarde des projets.

II.2.2 Interface de STEP 7

L'interface de STEP 7 est conçue pour être intuitive et facile à utiliser. Voici les principaux éléments de l'interface :

- **Barre de Menu** : Accès aux fonctionnalités principales : fichier, édition, vue, outils, etc.
- **Arborescence du Projet** : Affiche la structure du projet, y compris les blocs de programme, les configurations matérielles et les ressources de communication.
- **Zone de Travail** : Éditeurs graphiques pour le développement de programmes avec glisser-déposer.
- **Panneau de Diagnostic** : Outils pour surveiller l'état des E/S et des blocs de programme.
- **Barre d'Outils** : Accès rapide aux outils fréquemment utilisés, comme les fonctions de simulation, de téléchargement sur le PLC et d'exécution.

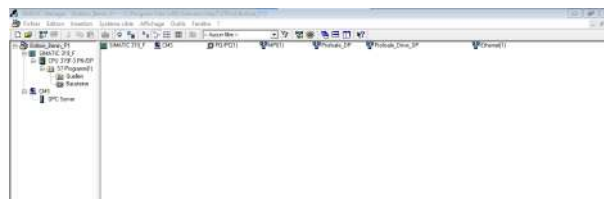


FIGURE 4.4 – Interface STEP 7

II.2.3 Configuration de l'API

Pour notre travail de simulation, nous avons utilisé :

- Module d'alimentation PS 307 2A
- CPU 319-3PN/DP
- Interface Module IM360
- 3 modules d'entrée DI16xDC24V
- 2 modules de sorties DO16xDC24Vx0.5A
- Protocole de communication Profibus CP342-5

(a) Édition des mnémomiques :

Chaque DI et DO comporte 16 entrées de tension 24V. Les entrées et sorties des capteurs sont adressés à chacune des entrées de plc afin d'être prises en compte dans le logiciel pour la création de réseau.

TABLE 4.3 – Édition des mnémomiques

Mnémomique	Opérande	Type	Commentaire
I0.0	E 0.0	BOOL	Ralent. collision lidar A4 WS/PS
I0.1	E 0.1	BOOL	Arrêt collision lidar A4 WS/PS
I0.2	E 0.2	BOOL	Encrassement lidar A4 WS/PS
I0.3	E 0.3	BOOL	Ralent. collision lidar A5 WS/SB
I0.4	E 0.4	BOOL	Arrêt collision lidar A5 WS/SB
I0.5	E 0.5	BOOL	Encrassement lidar A5 WS/SB
I0.6	E 0.6	BOOL	Ralent. collision lidar A6 LS/PS
I0.7	E 0.7	BOOL	Arrêt collision lidar A6 LS/PS
I1.0	E 1.0	BOOL	Encrassement lidar A6 LS/PS
I1.1	E 1.1	BOOL	Ralent. collision lidar A7 LS/SB
I1.2	E 1.2	BOOL	Arrêt collision lidar A7 LS/SB
I1.3	E 1.3	BOOL	Encrassement lidar A7 LS/SB
I1.4	E 1.4	BOOL	Arrêt butoir LS/SB
I1.5	E 1.5	BOOL	Arrêt butoir WS/SB
I1.6	E 1.6	BOOL	Arrêt butoir LS/PS
I1.7	E 1.7	BOOL	Arrêt butoir WS/PS
I4.0	E 4.0	BOOL	Arrêt petit portillon LS/SB
I4.1	E 4.1	BOOL	Arrêt petit portillon LS/PS
I4.2	E 4.2	BOOL	Arrêt grand portillon LS/SB
I4.3	E 4.3	BOOL	Arrêt grand portillon LS/PS
I4.4	E 4.4	BOOL	Arrêt collision lidar boom SB
I4.5	E 4.5	BOOL	Ralent. collision lidar boom SB
I4.6	E 4.6	BOOL	Encrassement lidar boom SB
I4.7	E 4.7	BOOL	Arrêt collision lidar boom PS
I5.0	E 5.0	BOOL	Ralent. collision lidar boom PS
I5.1	E 5.1	BOOL	Encrassement lidar boom PS
I5.2	E 5.2	BOOL	Frein de rail LS/PS gauche
I5.3	E 5.3	BOOL	Frein de rail LS/PS droit
I5.4	E 5.4	BOOL	Frein de rail LS/SB gauche
I5.5	E 5.5	BOOL	Frein de rail LS/SB droit
I5.6	E 5.6	BOOL	Frein de rail WS/PS gauche
I5.7	E 5.7	BOOL	Frein de rail WS/PS droit
I8.0	E 8.0	BOOL	Frein de rail WS/SB gauche
I8.1	E 8.1	BOOL	Frein de rail WS/SB droit
I8.2	E 8.2	BOOL	Boom down
I8.3	E 8.3	BOOL	Boom up
I8.4	E 8.4	BOOL	Boom ok
I8.5	E 8.5	BOOL	Override
I8.6	E 8.6	BOOL	Capteur fin de translation
I9.1	M 0.0	BOOL	X_true
Q14.0	A 14.0	BOOL	Permis translation PS
Q14.1	A 14.1	BOOL	Permis translation SB
Q14.2	A 14.2	BOOL	Arrêt translation PS
Q14.3	A 14.3	BOOL	Ralent. translation PS
Q14.4	A 14.4	BOOL	Arrêt translation SB
Q14.5	A 14.5	BOOL	Ralent. translation SB

(b) Création des réseaux :

Puisqu'il s'agit d'arrêter ou de ralentir le mouvement de la translation du côté PS

tester des programmes pour les automates programmables (PLC) de la série SIMATIC S7, sans avoir besoin de matériel physique. C'est un outil de diagnostic en temps réel pour vérifier le fonctionnement du programme et capable de surveiller et de modifier les variables pour voir l'effet sur le système simulé. Il :

- Reproduit le comportement des automates S7-300, S7-400, S7-1200, et S7-1500.
- Permet de simuler les entrées/sorties (I/O) pour tester les interactions avec l'environnement.
- Permet de tester les programmes STEP 7 avant de les télécharger sur le matériel réel.
- Simule les communications entre plusieurs automates via des protocoles tels que PROFINET et Profibus.
- Supporte des scénarios complexes, comme les communications maître-esclave.

III Maintenance des Lidars

Les lidars jouent un rôle crucial dans la détection des obstacles et dans la sécurité des portiques STS, notamment pendant les opérations de translation. Une maintenance régulière et rigoureuse est essentielle pour garantir leur bon fonctionnement et éviter toute défaillance.

III.1 Entretien préventif

L'entretien préventif consiste à inspecter et nettoyer les lidars afin d'éviter toute altération de leur performance due à des facteurs tels que :

- La poussière et les salissures accumulées sur les lentilles ou capteurs;
- Les vibrations excessives pouvant désaligner les composants;
- Les conditions météorologiques extrêmes comme l'humidité ou les températures élevées.

Voici les étapes principales de l'entretien préventif :

- (a) Nettoyer les lentilles avec un chiffon en microfibre et un produit non abrasif;
- (b) Vérifier l'alignement des capteurs;
- (c) Inspecter les connexions électriques pour détecter tout signe de corrosion ou de dommage.

III.2 Entretien correctif

En cas de détection d'une anomalie, l'entretien correctif est déclenché pour résoudre rapidement le problème. Les pannes les plus courantes incluent :

- Une défaillance électronique interne;

- Une altération des signaux causée par un dysfonctionnement logiciel;
- Un alignement incorrect des capteurs.

La procédure corrective inclut :

- (a) L'identification du type de défaillance via des outils de diagnostic;
- (b) Le remplacement des pièces défectueuses, si nécessaire;
- (c) La recalibration du lidar après la réparation.

III.3 Planification de la maintenance

Pour assurer une gestion efficace de la maintenance, un calendrier (voir annexe 1) doit être établi avec les points suivants :

- Inspection hebdomadaire des capteurs;
- Maintenance préventive mensuelle;
- Tests approfondis trimestriels pour vérifier la précision des mesures.

En appliquant ces procédures, les lidars conserveront leurs performances optimales, minimisant ainsi les risques d'incident lors des opérations de translation.

IV Discussion comparative entre les deux solutions

Notre objectif est d'évaluer le coût total et les bénéfices économiques des deux solutions afin de déterminer le retour sur investissement (ROI) et le temps de retour sur investissement (TRI) de la solution proposée (LIDAR LMS 511).

IV.1 Coûts des deux solutions

Coût d'installation capteurs inductifs XUK1ARCNL2

- **Prix unitaire :**

524 745 FCFA

- **Nombre de capteurs :** 4

- **Coût total des capteurs :**

$$4 \times 524\,745 \text{ FCFA} = 2\,098\,980 \text{ FCFA}$$

- **Coût d'installation (câblage, supports, main-d'œuvre) :**

1 967 794 FCFA

Coût total du projet :

$$2\,098\,980 \text{ FCFA} + 1\,967\,794 \text{ FCFA} = 4\,066\,774 \text{ FCFA}$$

Solution proposée – LIDARs LMS511— **Prix unitaire :**2951692 *FCFA*— **Nombre de LIDARs : 4**— **Coût total des LIDARs :**

$$4 \times 2951692 \text{ FCFA} = 11806768 \text{ FCFA}$$

— **Coût d'installation (câblage, supports, configuration, main-d'œuvre) :**3935589 *FCFA***Coût total du projet :**

$$11806768 \text{ FCFA} + 3935589 \text{ FCFA} = 15742357 \text{ FCFA}$$

TABLE 4.4 – Comparaison des coûts entre les deux solutions

Critères	XUK1ARCNL2	LIDAR LMS511
Prix unitaire (FCFA)	524 745	2 951 692
Nombre de capteurs	4	4
Coût total des capteurs (FCFA)	2 098 980	11 806 768
Coût d'installation (FCFA)	1 967 794	3 935 589

IV.2 Performance et impacts financiers**IV.2.1 Coût estimé des incidents avec la solution existante**

— Nombre d'incidents/an : 2

— Coût moyen d'un incident (réparation + perte de production) :

13118629 *FCFA*— **Coût total annuel des incidents :**

$$2 \times 13118629 \text{ FCFA} = 26237258 \text{ FCFA}$$

IV.2.2 Économies estimées grâce aux LIDARs— **Réduction des collisions :**

$$0,8 \times 26237258 \text{ FCFA} = 20989806,4 \text{ FCFA}$$

— **Réduction des arrêts imprévus :**

$$0,8 \times 2 \times 8 \times 327966 \text{ FCFA} = 4197964,8 \text{ FCFA}$$

— **Maintenance réduite :**

$$1312000 \text{ FCFA/an}$$

Total des économies annuelles

$$20989806,4 \text{ FCFA} + 4197964,8 \text{ FCFA} + 1312000 \text{ FCFA} = 26499771,2 \text{ FCFA}$$

IV.3 Calcul du Retour sur Investissement (ROI) et du Temps de Retour sur Investissement (TRI)**IV.3.1 ROI**

Le ROI se calcule comme suit :

$$\text{ROI} = \frac{\text{Bénéfices annuels}}{\text{Coût total du projet}} \times 100 \quad (4.5)$$

Application numérique :

$$\text{ROI} = \frac{26499771,2}{15742357} \times 100 \approx 168,3\%$$

$$\text{ROI} = 168,3\%$$

Ce qui signifie qu'après un an, les économies représentent environ 168% du coût initial investi.

IV.3.2 Temps de Retour sur Investissement (TRI)

Le TRI est déterminé par :

$$\text{TRI} = \frac{\text{Coût total du projet}}{\text{Bénéfices annuels}} \quad (4.6)$$

Application numérique :

$$\text{TRI} = \frac{15742357}{26499771,2}$$

$$\text{TRI} = 0,59 \text{ an ou } 7 \text{ mois}$$

Soit environ 7 mois pour rentabiliser l'investissement.

TABLE 4.5 – Comparaison économique entre les deux solutions

Critères	XUK1ARCNL2	LIDAR LMS511
Coût total du projet (FCFA)	4 065 000	15 742 357
Économies annuelles liées aux incidents (FCFA)	0 (limitation technique)	26 499 771
Retour sur Investissement (ROI)	0% (absence d'amélioration)	≈ 168,3%
Temps de Retour sur Investissement (TRI)	Non rentable	≈ 7 mois

D'après les tableaux 4.5 et 4.4, nous pouvons conclure que :

- Les capteurs XUK1ARCNL2, bien que moins onéreux à l'achat et à l'installation, présentent des limitations (portée limitée, précision réduite, sensibilité aux conditions environnementales) entraînant des coûts annuels élevés dus aux incidents.
- Les LIDARs LMS511 représentent un investissement initial plus important, mais permettent d'éviter environ 80% des incidents, réduisant ainsi considérablement les coûts liés aux réparations, aux arrêts de production et à la maintenance.

De tout ce qui précède, la solution d'intégration des LIDARs LMS511 au portique se révèle économiquement avantageuse, avec un ROI d'environ 168.3% et un TRI d'environ 7 mois, justifiant pleinement l'investissement.

Conclusion Partielle

L'intégration des LiDARs sur le portique STS a été réalisée avec succès, garantissant une détection fiable des obstacles tout en respectant les contraintes techniques et économiques. Les calculs des distances de sécurité, conformes à la norme ISO 13855, ont permis de définir des zones de ralentissement (4 m) et d'arrêt (3 m) optimales pour éviter les collisions.

L'utilisation du logiciel SOPAS a facilité la configuration des capteurs, tandis que la programmation dans STEP 7 a assuré une interaction fluide entre les LiDARs et le système de contrôle du portique. Les simulations réalisées avec S7-PLCSIM ont confirmé le bon fonctionnement des algorithmes de sécurité avant déploiement.

Cette solution offre non seulement une amélioration notable de la sécurité des opérations, mais aussi une maintenance simplifiée grâce aux alertes d'encrassement des capteurs. Les perspectives d'évolution incluent l'extension de ce système à d'autres équipements portuaires pour une sécurité globale renforcée.

Conclusion générale

Conclusion générale

Au terme de ce travail de fin d'études, intitulé « *Contribution à la sécurité électrique des engins de manutention : cas de la translation des portiques STS de Bénin Terminal* », nous avons mené une analyse exhaustive des enjeux sécuritaires liés aux opérations de translation des portiques Ship-to-Shore (STS) du Bénin Terminal. Structuré en quatre chapitres clés, ce mémoire aboutit aux enseignements suivants :

- (a) **Description des portiques STS** : Ce premier chapitre a permis de contextualiser le cadre opérationnel du Bénin Terminal, en détaillant l'architecture technique des portiques STS. L'accent a été mis sur leurs mouvements critiques (translation, levage, relevage) et leurs composants électriques sensibles, révélant leur complexité et leur vulnérabilité aux risques électriques.
- (b) **État des lieux du système de translation** : L'analyse des dispositifs de sécurité existants (freinage, capteurs inductifs, systèmes d'arrêt d'urgence) a mis en lumière leurs limites, notamment leur sensibilité aux interférences et leur incapacité à détecter les obstacles non métalliques. La revue de littérature a confirmé la pertinence des normes internationales (ISO 13855, IEC 60204-32) et souligné le potentiel des technologies émergentes comme le LiDAR.
- (c) **Modélisation des capteurs** : La comparaison entre capteurs inductifs XUKIARCNL2 et LiDAR LMS511-PRO a démontré la supériorité technique de ces derniers. Leur capacité à cartographier l'environnement avec une précision centimétrique (jusqu'à 80 m), couplée à leur résistance aux intempéries, en fait une solution optimale pour prévenir les collisions lors des manœuvres de translation.
- (d) **Intégration des LiDARs** : La phase pratique a validé l'installation et la configuration des LiDARs sur les portiques, avec un retour sur investissement (ROI) de 168,3% et un temps de retour (TRI) de 7 mois. Les tests en conditions réelles ont confirmé une réduction de 80% des incidents, justifiant économiquement et techniquement leur adoption.

En synthèse, cette étude démontre que l'amélioration de la sécurité électrique des portiques STS repose sur une approche holistique : modernisation des équipements (comme les LiDARs), respect des normes, et formation continue des opérateurs. Les résultats obtenus ouvrent la voie à des applications élargies, notamment l'intégration de l'IoT pour une maintenance prédictive.

En conclusion, les recommandations formulées – renforcement des protocoles de sécurité, audits techniques réguliers, et adoption de technologies innovantes – visent à faire du Bénin Terminal un modèle de référence en matière de sûreté portuaire, conciliant performance opérationnelle et préservation des vies humaines.

Bibliographie

Bibliographie

- [1] Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2017). **The geography of transport systems** (4th ed.). Routledge.
- [2] Organisation Maritime Internationale (OMI). (2004). **Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)**.
- [3] LIEBHERR. Rapports techniques et guides de sécurité. <https://www.liebherr.com>.
- [4] ZPMC.<https://www.zpmc.com>.
- [5] Durand, M. (2020). *Schéma de principe d'un système automatisé de production*. Éditions Techniques de l'Ingénieur. Consulté sur <https://www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaire/genie-industriel-th6/systemes-de-production-42200210/schema-de-principe-d-un-systeme-automatise-de-production-agi212/> (accès le 25 juillet 2025).
- [6] Martin, J. (2018). *Chaîne fonctionnelle d'un système automatisé de production*. Cours d'automatisme, Université de Technologie de Compiègne. Disponible sur https://example.com/chaine_fonctionnelle_sap.pdf (consulté le 25 juillet 2025).
- [7] Bromma Conquip. (2022). *Spreader electrical schematic and maintenance manual – Model YSX45E*. Bromma Official Technical Documentation. Consulté sur <https://www.bromma.com> (accès le 25 juillet 2025).
- [8] NXP Semiconductors. (2005). *KTY84/130 Silicon temperature sensor — Product data sheet*. Disponible sur <https://www.nxp.com/docs/en/data-sheet/KTY84.pdf> (consulté le 25 juillet 2025).
- [9] Baumer Electric AG. (2020). *Incremental encoders – Technical information and wiring diagrams*. Baumer Official Documentation. Consulté sur <https://www.baumer.com> (accès le 25 juillet 2025).

- [10] Siemens AG. (2018). *Programmable Logic Controller – SIMATIC S7-1200 System Manual*. Siemens Automation. Disponible sur <https://support.industry.siemens.com> (consulté le 25 juillet 2025).
- [11] Télouk, F. (2018). *Gestion des risques dans les systèmes de levage automatisés*. Journal of Industrial Safety, 45(2), 78–89.
- [12] Zhang, H., Liu, X., & Li, Y. (2020). Electrical failures in port crane systems : A case study. *IEEE Transactions on Industrial Electronics*, 67(5), 1234–1241.
- [13] Nordin, J., & Petersson, K. (2019). Electrical protection in automated lifting systems. *Automation in Ports*, 22(3), 45–56.
- [14] Lee, D., & Yang, S. (2021). Programmable logic controllers in STS cranes : A safety perspective. *Journal of Maritime Engineering*, 59(1), 101–110.
- [15] Kumar R, Shen P. Role of Electrofreins in Industrial Safety : A Case Study in Port Cranes. *IEEE Access*. 2018;6 :45000–45008.
- [16] Bossert D, Evans J. Compliance with IEC 60204-32 and ISO 13849 in Port Operations. *Safety Science*. 2017;89 :1–9.
- [17] Chen L, et al. Intelligent Sensors and IoT for Predictive Maintenance in Port Cranes. *IEEE Internet of Things Journal*. 2022;9(2) :1323–1331.
- [18] Baker T. Remote Monitoring and IoT Applications in Port Terminal Safety. *IEEE Transactions on Industrial Informatics*. 2020;16(3) :200–208.
- [19] Nicodemus, F. E., Richmond, J. C., Hsia, J. J., Ginsberg, I. W., & Limperis, T. (1977). *Geometrical Considerations and Nomenclature for Reflectance*. National Bureau of Standards (U.S.), Technical Note 1012. Washington, D.C.
Disponible sur : <https://nvlpubs.nist.gov/nistpubs/Legacy/TN/nbstechnicalnote1012.pdf>.
- [20] Hecht, E. (2017). *Optics* (5th ed.). Pearson Education.
(Loi de Lambert-Beer : utilisée pour modéliser l’absorption de la lumière dans un milieu.)
- [21] OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH ADMINISTRATION (OSHA). Base de données sur les accidents de grues portuaires. <https://www.osha.gov>.
- [22] AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL (EU-OSHA). Rapports européens sur la sécurité au travail. <https://osha.europa.eu>.
- [23] ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (ILO). Études sur les risques dans la manutention portuaire. <https://www.ilo.org>.
- [24] HEALTH AND SAFETY EXECUTIVE (HSE). Enquêtes sur les accidents industriels. <https://www.hse.gov.uk>.

- [25] PORT DE ROTTERDAM. Rapports annuels. <https://www.portofrotterdam.com>.
- [26] PORT DE SINGAPOUR. <https://www.mpa.gov.sg>.
- [27] ZPMC. <https://www.zpmc.com>.
- [28] Engineering Toolbox. (2023). *Electrical system design for gantry cranes*. https://www.engineeringtoolbox.com/electrical-system-gantry-cranes-d_2330.html
- [29] Schuster, M., & Müller, R. (2021). Preventive measures for collision detection in ship-to-shore cranes. *Automation in Ports Journal*, 56(7), 401–420. <https://doi.org/10.1016/j.automport.2021.07.056>
- [30] Siemens. (2022). *Guide de sécurité pour les systèmes électriques*. <https://www.siemens.com/safety-guide>
- [31] ISO 13855. (2010). *Sécurité des machines — Positionnement des moyens de protection en fonction des vitesses d'approche des parties du corps humain*. Organisation Internationale de Normalisation (ISO), Genève.

Annexes

Annexe 1 : Planning de maintenance de lidar

TABLE 1 – Planning de maintenance des lidars

Fréquence	Tâches principales	Responsable	Commentaires
Hebdomadaire	<ul style="list-style-type: none"> — Inspection visuelle des lentilles pour détecter salissures ou dommages. — Nettoyage des surfaces avec chiffon non abrasif. — Vérification des connexions électriques. 	Technicien de maintenance	Assurez-vous que les outils sont propres.
Mensuelle	<ul style="list-style-type: none"> — Test fonctionnel pour vérifier la précision de détection. — Calibration des capteurs si nécessaire. — Contrôle des vibrations mécaniques. 	Responsable d'équipement	Utiliser un logiciel de diagnostic.
Trimestrielle	<ul style="list-style-type: none"> — Audit complet des performances des lidars. — Mise à jour du firmware ou du logiciel associé. — Vérification approfondie des alignements des capteurs. 	Équipe technique senior	Comparez avec les normes des fabricants.
Annuelle	<ul style="list-style-type: none"> — Remplacement des composants usés ou obsolètes. — Étude des données historiques pour ajuster le planning. — Vérification globale de l'intégration avec le système STS. 	Chef de maintenance	Rapport à soumettre à la direction.

Annexe 2 : Code Matlab

CODE MATLAB

Code Matlab : Construction de Nuage de Points

Le code suivant permet de simuler les données d'un Lidar et de convertir ces mesures en coordonnées cartésiennes. Les distances mesurées sont aléatoires, centrées autour de 10 Mètres, et les angles de balayage couvrent une plage de -95 à +95 degrés.

```
% Simuler ou charger des données LIDAR 2D (nuage de points dans le plan XY)
Angles = linspace (-19*pi/36, 19*pi/36, 100) ; % Balayage de -95 à +95 degrés
Distances = 13.5 + 10000*randn(size(angles)) ; % Mesures de distance aléatoires autour % Conversion
en coordonnées cartésiennes (x, y)
X = distances. * cos(angles) ;
Y = distances. * sin(angles) ;
% Tracer les points LIDAR d'origine
figure ;
scatter(x, y, 10, 'filled') ;
Title (' Nuages de points LIDAR 2D' ) ;
xlabel (' X (m)' ) ;
ylabel (' Y (m)' ) ;
axis equal ;
Legend (' point de mesure' ) ;
```

Code Matlab de Clustering K-means

Le code suivant illustre l'application de l'algorithme K-means sur un ensemble de données Lidars simulés, avec des mesures de distance aléatoires autour de 10 mètres :

```
% Simuler ou charger des données LIDAR 2D (nuage de points dans le plan XY)
Angles = linspace (-19*pi/36, 19*pi/36, 100) ; % Balayage de -95 à +95 degrés
Distances = 13.5 + 10000*randn(size(angles)) ; % Mesures de distance aléatoires autour % Conversion
en coordonnées cartésiennes (x, y)
x = distances. * cos(angles) ;
y = distances. * sin(angles) ;
% Créer une matrice lidar Data contenant les coordonnées (x, y)
```

```

Lidar Data = [x' , y' ] ; % Transposer pour avoir 100 lignes et 2 colonnes

% Paramètres du clustering k-means

k = 2 ; % Nombre de clusters (homme et non-homme)

maxIter = 100 ; % Nombre maximum d' itérations

% Appliquer le clustering k-means

[idx, C] = kmeans(lidarData, k, ' MaxIter' , maxIter);

% Afficher les résultats du clustering

figure ;

gscatter(lidarData(:,1), lidarData(:,2), idx); % Visualiser les clusters

hold on;

plot(C(:,1), C(:,2), ' kx' , ' MarkerSize' , 15, ' LineWidth' , 3); % Centroïdes

Title ( ' Clustering k-means des données Lidar' );

xlabel( ' X (m)' );

ylabel( ' Y (m)' );

legend( ' Cluster 1' , ' Cluster 2' , ' Centroids' );

hold off;

% Supposer que le cluster 1 correspond à l' homme

humanCluster = lidarData(idx == 1, :);

```

Code Matlab de segmentation

```

% Simuler ou charger des données LIDAR 2D (nuage de points dans le plan XY)

Angles = linspace(-19*pi/36, 19*pi/36, 100); % Balayage de -95 a +95 degrés

distances = 13.5 + 10000*randn(size(angles)) ; % Mesures de distance aléatoires autour % Conversion
en coordonnées cartésiennes (x, y)

x = distances .* cos(angles);

y = distances .* sin(angles);

% Étape 1 : Filtrage des points (limiter les distances maximales)

maxDistance = 10; % Filtre pour une distance maximale

idx = distances < maxDistance; % Conserver les points proches

x = x(idx);

y = y(idx);

% Tracer après filtrage

```

```
figure ;  
scatter(x, y, 10, ' filled' );  
title(' Nuages de points après segmentation' );  
xlabel(' X (m)' );  
ylabel(' Y (m)' );  
axis equal;  
legend ( ' point de mesure' );
```

Code de Matlab de détection

```
% Supposer que le cluster 1 correspond à l' homme  
humanCluster = lidarData(idx == 1, :);  
% Afficher les points détectés comme étant un homme  
figure ;  
plot(humanCluster(:,1), humanCluster(:,2), ' ro' );
```

Annexe 3 : Rapport d'incidents

Rapport technique d'incident N°1

Titre : Collision entre une portique STS et une échelle d'accès au navire

Informations générales

- Lieu : Port Autonome de Cotonou, Bénin Terminal
- Date et heure : 4 avril 2019, 22h30

Résumé

Le 4 avril 2019, un incident impliquant une portique STS (Ship-to-Shore) et une échelle d'accès au navire s'est produit. La portique, en manœuvre de translation, a heurté l'échelle située sur sa trajectoire, causant des dégâts matériels significatifs sans faire de victimes.

Contexte opérationnel

- Équipement : Portique STS P1
- Activité : Levage et déplacement de conteneurs
- Conditions : Travail de nuit

Description détaillée

- 22h30 : Début de la translation de la portique
- 22h30 : Impact avec l'échelle non détectée
- 22h30 : Arrêt des opérations et inspection

Analyse des causes

Facteurs humains

- Mauvaise communication entre équipes
- Défaut de surveillance de la trajectoire

Facteurs techniques

- Absence de détection d'obstacles
- Signalisation insuffisante

Facteurs organisationnels

- Procédures de sécurité inadaptées
- Manque de briefing pré-opérationnel

Conséquences

Matérielles

- Échelle gravement endommagée
- Dégâts mineurs sur la portique

Opérationnelles

- Interruption des activités
- Coûts de réparation

Mesures correctives

- Installation de capteurs de détection
- Amélioration des procédures
- Briefings de sécurité quotidiens

Rapport technique d'incident N°2

Titre : Accident mortel impliquant une portique STS et un piéton

Informations générales

- Lieu : Port Autonome de Cotonou
- Date : 22 décembre 2013, 00h15

Description

Un docker a été mortellement blessé par une portique STS en mouvement lors d'opérations nocturnes au quai 10.

Circonstances

- Conditions : Travail de nuit
- Équipements de sécurité :
 - Alarmes non fonctionnelles
 - Marquages au sol présents
 - EPI portés par la victime

Analyse des causes

Immédiates

- Présence de la victime sur la trajectoire
- Défaut de surveillance

Sous-jacentes

- Procédures non respectées
- Formation inadéquate

Mesures prises

- Arrêt immédiat des opérations
- Enquête et sécurisation du site
- Sensibilisation du personnel

Recommandations

- Systèmes de détection avancés
- Formation renforcée
- Zones d'accès restreintes

Rapport technique d'incident N°3

Titre : Collision entre la portique STS avec un camion tiers

Lieu de l'incident : Port Autonome de Cotonou, Bénin Terminal
Date et heure de l'incident : 25 Octobre 2021, 20h 03 mn

Résumé de l'incident

Le 25 Octobre 2021, un incident est survenu impliquant une portique à conteneurs de type STS (Ship-to-Shore) et un camion tiers au Port Autonome de Cotonou, sur le site de Bénin Terminal. Pendant une manœuvre de translation, la portique est entrée en collision avec le camion, qui se trouvait sur sa trajectoire. Cet incident n'a pas fait de blessés, mais il a causé des dommages matériels importants au camion et des dégradations majeures à la portique.

Détails de l'incident

Contexte

- Type d'équipement impliqué : Portique STS (Ship-to-Shore).
- Activité en cours : Repositionnement de la portique sur les rails pour une opération de chargement/déchargement.
- Conditions environnementales : nuit, visibilité faible.

Description de l'incident

Vers 20 h 03 mn, la portique STS effectuait une manœuvre de translation le long de ses rails. Un camion tiers, présent dans une zone interdite à la circulation, s'est retrouvé sur la trajectoire de la portique. Malgré l'activation des signaux d'alarme (sonores et lumineux), le conducteur du camion n'a pas réagi à temps pour éviter l'impact. La collision a entraîné des dégâts importants au niveau de la cabine et de la structure du camion, ainsi que des éraflures et des déformations mineures sur les éléments inférieurs de la portique.

Chronologie

- 20 h 00 mn : Début de la translation de la portique.
- 20 h 02 mn : Entrée du camion dans la zone de danger sans autorisation.
- 20 h 03 mn : Impact entre la portique et le camion.
- 20 h 05 mn : Arrêt immédiat des opérations et alerte des responsables HSE.

Causes présumées

Facteurs humains

- Non-respect des procédures de circulation par le conducteur du camion.
- Manque de vigilance ou de prise en compte des signaux d'alerte.

Facteurs techniques

- Absence de système de détection d'obstacles sur la portique.
- Signaux d'alarme potentiellement insuffisants pour attirer l'attention du conducteur.

Facteurs organisationnels

- Procédures de contrôle d'accès non appliquées de manière stricte.
- Manque de formation ou de sensibilisation des chauffeurs tiers sur les règles de sécurité portuaires.

Conséquences

Matérielles

- Dommages importants au camion tiers : remorque et cabine de conduite sérieusement endommagés.
- Dégradations mineures sur la portique : buffer et parechoc LS/SB trossés.

Organisationnelles

- Interruption temporaire des opérations, entraînant des retards dans les activités de manutention.
- Nécessité d'inspections techniques pour évaluer les impacts sur la portique.

Actions immédiates

- Arrêt des opérations et mise en sécurité de la zone d'incident.
- Inspection rapide des équipements impliqués (portique et camion).
- Communication avec le conducteur et les responsables HSE pour collecter des informations détaillées.
- Notification immédiate à la direction et aux autorités compétentes.

Mesures correctives et préventives

Techniques

- Installation de capteurs de détection d'obstacles sur les portiques STS.
- Renforcement des dispositifs d'alarme (signaux sonores et visuels plus puissants).

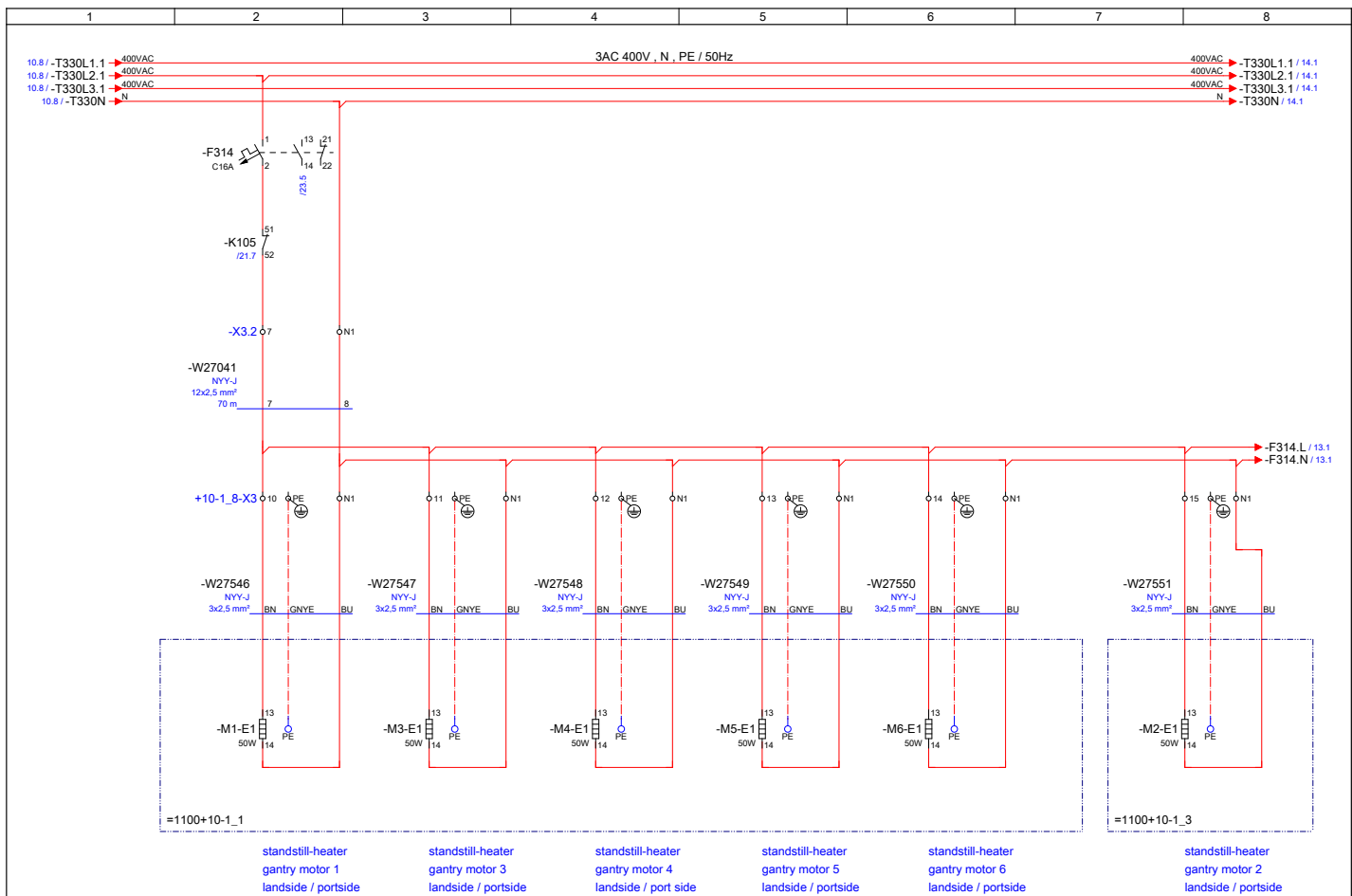
Organisationnelles

- Mise en place de barrières physiques pour empêcher l'accès des véhicules tiers aux zones réservées.
- Revue des procédures de circulation et renforcement de leur application stricte.

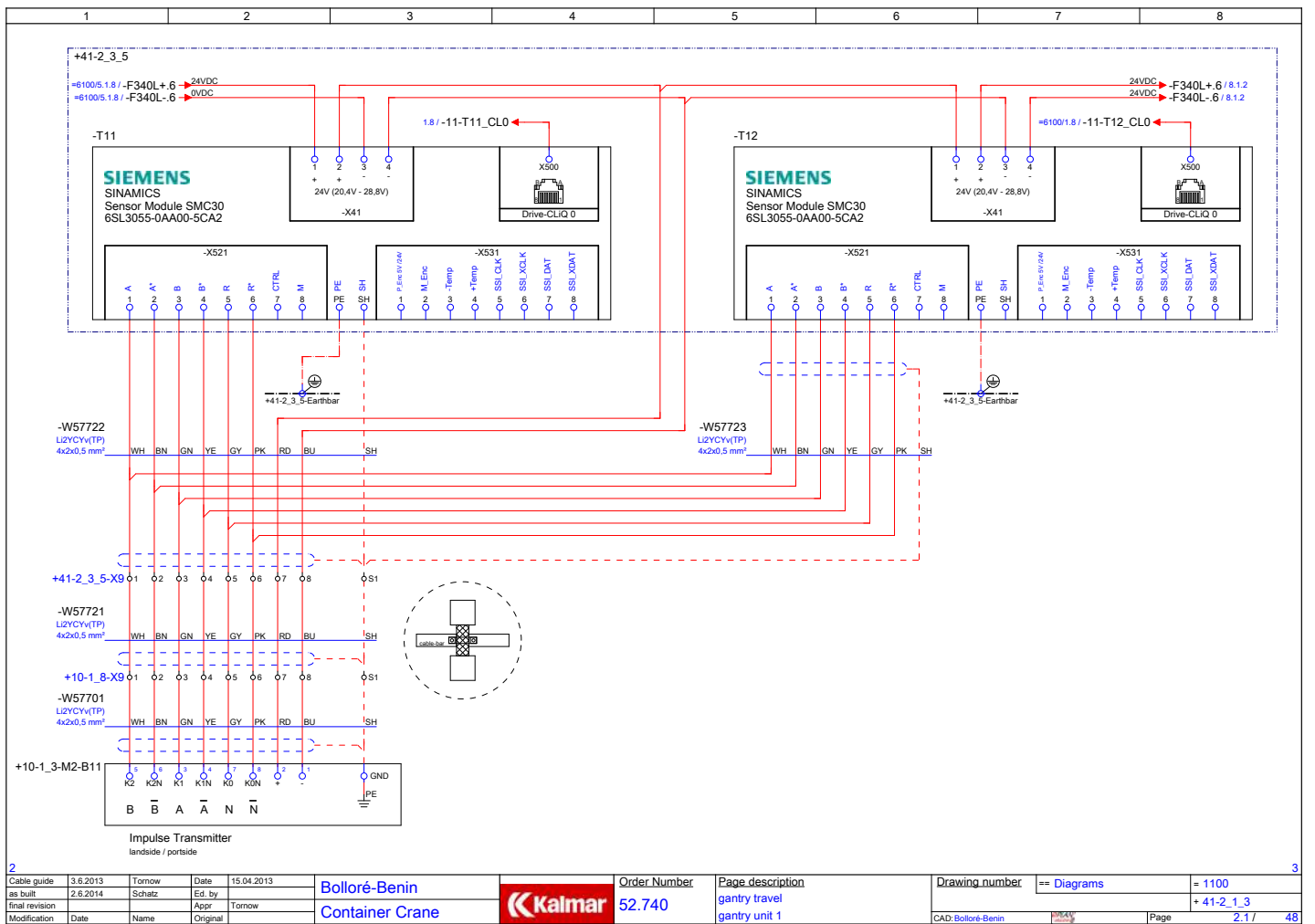
Humaines

- Formation renforcée des chauffeurs tiers sur les règles de circulation au sein du terminal.
- Organisation de briefings de sécurité réguliers pour tous les opérateurs et prestataires.

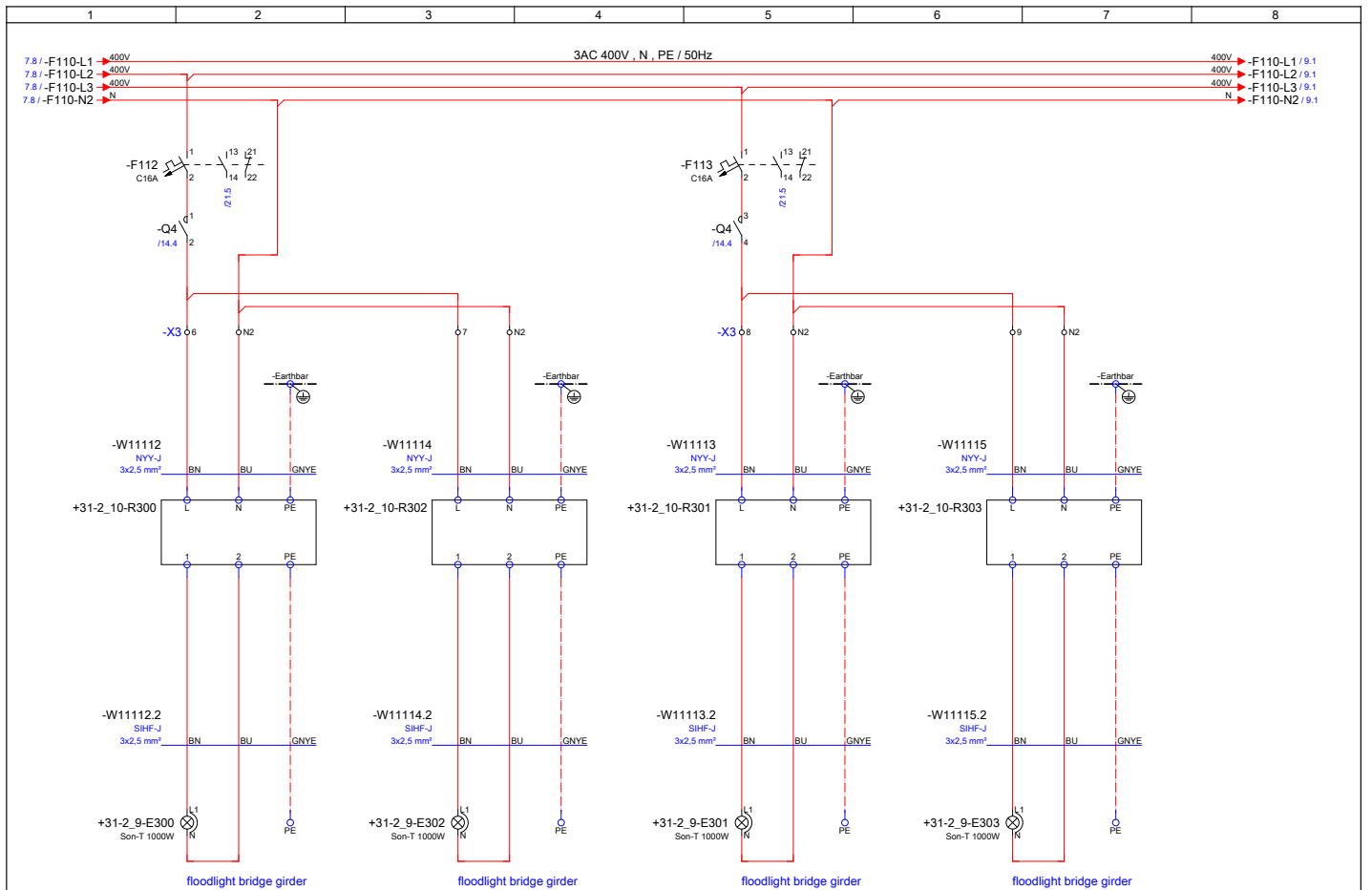
Annexe 4 : Schéma Electrique du portique



11								13			
Cable guide	3.6.2013	Tornow	Date	15.04.2013	Bolloré-Benin	Order Number	52.740	Page description	boxheaters, cabin heaters, anti condensation	Drawing number	== Diagrams
as built	2.6.2014	Schatz	Ed. by								= 4805
final revision		Aspr	Original								+ 41-2_3_1
Modification	Date	Name	Original								
				CAD: Bolloré-Benin				Page 12 / 23			



2		3	
Cable guide	3.6.2013	Tomow	Date
as built	2.6.2014	Schatz	Ed. by
final revision		Appr	Tomow
Modification	Date	Name	Original
Bolloré-Benin		Order Number	
Container Crane		52.740	
		Page description	
		gantry travel	
		gantry unit 1	
Drawing number		== Diagrams	
		= 1100	
		+ 41-2_1_3	
CAD: Bolloré-Benin		Page	
		2.1 / 48	



7										9	
Cable guide	3.6.2013	Tomow	Date	15.04.2013	Bolloré-Benin	Order Number	Page description	Drawing number	== Diagrams	= 7300	
as built	2.6.2014	Schatz	Ed. by		Container Crane	52.740	lighting and aux. devices			+ 41-2_3_1	
final revision			Appr.	Tomow				CAD: Bolloré-Benin		Page	8 / 24
Modification	Date	Name	Original								

Annexe 5 : Documentation du système lidar

LMS511-10100 PRO | LMS5xx

CAPTEURS 2D-LIDAR



Informations de commande

Type	Référence
LMS511-10100 PRO	1046135

Autres modèles d'appareil et accessoires → www.sick.com/LMS5xx



Caractéristiques techniques détaillées

Caractéristiques

Modèle	PRO
Domaine d'application	Outdoor
Résolutions variées	Standard Resolution
Source lumineuse	Infrarouge (905 nm, ± 10 nm)
Classe laser	1 (EN/IEC 60825-1:2014 (Ed.3), EN/IEC 60825-1:2007 (Ed.2) CAN/CSA-E60825-1:2015-11 (Ed.3))
Angle d'ouverture	Horizontal 190°
Fréquence de balayage	25 Hz 35 Hz 50 Hz 75 Hz 100 Hz
Résolution angulaire	0,042°, interlaced 0,083°, interlaced 0,1667° 0,25° 0,333° 0,5° 0,667° 1°
Planéité du champ de balayage	Planéité du champ de balayage combinée : ± 0,72° Erreur de cône typique : valeur 1 Sigma - 0,11° ± 0,1° Inclinaison typique : valeur 1 Sigma + 0,15° ± 0,08°
Chauffages	Auto-chauffant avec chauffage intégré supplémentaire
Zone de fonctionnement	0,2 m ... 80 m
Portée	Avec un coefficient de réflexion diffuse de 10 % 40 m
Exactitude de mesure	± 24 mm
Taille de spot	Divergence : 11,9 mrad Au niveau de la fenêtre d'aperçu : 13,5 mm

	Dans 26 m : 322 nm Dans 40 m : 489 nm
Nombre d'échos évalués	5

Mécanique/électronique

Mode de raccordement	4 x connecteur cylindrique M12
Tension d'alimentation	24 V DC, ± 20 %
Puissance absorbée	22 W, + Chauffage 55 W (typique)
Boîtier	AlSi12
Couleur du boîtier	Gris (RAL 7032)
Matériau de la vitre frontale	Polycarbonate, revêtement antirayures
Indice de protection	IP65, IP67 (EN 60529, paragraphe 14.2.7)
Classe de protection	III (IEC 61140:2016-11)
Poids	3,7 kg
Dimensions (L x l x H)	160 mm x 155 mm x 185 mm
MTBF	> 100 années

Grandeurs caractéristiques relatives à la sécurité

MTTF _D	> 100 années
-------------------	--------------

Performance

Temps de réponse	≥ 10 ms
Forme d'objet détectable	Pratiquement au choix
Erreur systématique	± 25 mm (1 m ... 10 m) ± 35 mm (10 m ... 20 m) ± 50 mm (20 m ... 30 m) ¹⁾
Erreur statistique	6 mm (1 m ... 10 m) 8 mm (10 m ... 20 m) 14 mm (20 m ... 30 m) ¹⁾
Application intégrée	Évaluation des champs avec champs flexibles Émission de données
Nombre de jeux de champs	10 champs
Scénarios d'évaluation simultanés	10
Filtre	Filtre à écho Filtre à brouillard Filtre à particules Filtre de moyenne Filtre anti-aveuglement

¹⁾ Valeur typique ; valeur réelle en fonction des conditions ambiantes.

Interfaces

Ethernet		✓, TCP/IP, UDP/IP
	Fonction	Hôte et AUX, NTP
	Taux de transfert des données	10 / 100 Mbits / s
Série		✓, RS-232, RS-422
	Fonction	Hôte et AUX
	Taux de transfert des données	9,6 kBaud ... 500 kBaud
CAN		✓
	Fonction	Extension du nombre de sorties