



Mission régionale d'autorité environnementale

Martinique

## **Avis délibéré**

**sur l'étude d'impact environnemental relative à  
demande d'autorisation d'exploiter, à titre temporaire,  
une installation classée pour la protection de l'environnement  
(ICPE)**

**afin d'assurer les opérations de démantèlement  
du navire « LADY GRACE II » échoué sur le  
site de la pointe des carrières  
Commune de Fort de France**

n°MRAe 2018AMAR5

## Préambule

Pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou les projets soumis à étude d'impact, une «Autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis sur le dossier présenté. A la suite de l'arrêt du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en ce qu'elles maintenaient le Préfet de Région comme autorité environnementale, le dossier reçu « complet et recevable » du dossier de demande d'autorisation d'exploiter à titre temporaire une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) relative à une installation de démantèlement d'un navire « hors d'usage », est présenté par la société Vinci Construction Maritime et Fluvial (VCMF) et a été transmis pour avis le **05/02/2018** à la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) de la Martinique qui en a accusé réception.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis « simple » et porte plus particulièrement sur la qualité de l'étude d'impact produite. Il est porté à la connaissance du public et ne constitue en aucun cas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalable à sa réalisation.

La MRAe de la Martinique s'appuie sur les services de la DEAL Martinique pour l'élaboration de son avis et, conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement, dispose d'un délai de deux mois, à compter de la date de réception de la saisine formelle de l'autorité environnementale pour formuler son avis qui doit être produit avant le **06/04/2018**.

Conformément à ce même article R.122-7 du code de l'environnement, la DEAL a consulté, par mail daté du **1<sup>er</sup> mars 2018** :

- Le Préfet Maritime représenté par délégation par le Directeur de la Mer,
- Les services de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) de la Martinique.

Le présent avis est rendu par délibération de la MRAe réunie le **5 avril 2018** en présence de MM. François-Régis ORIZET, président et José NOSEL, membre associé, qui attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité.

L'avis délibéré de la MRAe et le mémoire en réponse qu'aura apporté le porteur de projet / Maître d'Ouvrage devront être portés à la connaissance du public au cours de la consultation publique électronique prévue.

Conformément aux dispositions de l'article R122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale sera publié simultanément sur le site internet des MRAe :

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>

et de la DEAL Martinique :

<http://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-par-l-autorite-environnementale-r131.html>

## Synthèse de l'avis

La demande d'autorisation d'exploiter à titre temporaire une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) relative à une installation de démantèlement d'un navire « hors d'usage », déposée en date du **12 octobre 2017**, est portée par la société Vinci Construction Maritime et Fluvial (VCMF) – SIRET n° : 71206079700305 - sise : 7, Rue Ernest Flammarion – ZAC du Petit Leroy - 94550 CHEVILLY LARUE représentée par : **M. Frédéric BERNARDET**.

**L'Autorité environnementale note toutefois que**, comme cela est confirmé par un courrier du Grand Port Maritime de la Martinique daté du 1<sup>er</sup> décembre 2017 versé dans le dossier présenté, ce dernier est bien le maître d'ouvrage du projet et **il y a donc lieu de considérer que les recommandations du présent avis s'adressent aussi bien au Grand Port Maritime de la Martinique qu'à la société Vinci Construction Maritime et Fluvial (VCMF) qui agit pour le compte de celui-ci.**

Ce projet d'installation temporaire fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au sens de l'article L.512-1 du code de l'environnement du fait de l'importance et de la gravité relative de celle-ci dans un souci de protection de l'environnement mais, n'est pas soumis à l'enquête publique.

Cette autorisation a pour but de fixer les dispositions que l'exploitant devra respecter pour prévenir les dangers et incidences environnementales potentiels et sera délivrée par le Préfet de la Martinique après instruction sur la base d'un dossier de demande d'autorisation fourni par l'exploitant et proposant un ensemble de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement devant être à la fois pertinentes et cohérentes au regard des enjeux environnementaux préalablement identifiés.

Les installations projetées relèvent de la rubrique 2712.2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en ce qu'elles consistent en une installation d'entreposage, dépollution, démontage ou découpage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage s'agissant de moyens de transports « non terrestres » (*le navire « Lady Grace II »*) occupant une surface de plus de 50 m<sup>2</sup> (*installation soumise à autorisation*).

Le projet consiste en le désamiantage et la déconstruction d'un navire échoué en limite du quai de l'Hydrobase, établie sur le site de la pointe des Carrières sur la commune de Fort de France. La zone de chantier correspondante est constituée de deux enceintes :

- une enceinte clôturée à terre sur un terre-plein du grand port maritime de la Martinique regroupant les bennes et conteneurs de tri, une zone de stockage de ferraille et deux bungalow destinés à l'accueil des employés et à l'aménagement d'un bureau,
- une enceinte délimitée en mer, constituée d'un barrage flottant enserrant l'épave du « Lady Grace II » afin de limiter les risques d'émissions de polluants en mer durant les différentes phase de démantèlement.

Les principaux enjeux du projet concernent le milieu marin et la santé publique (*incidences sur les employés et les riverains – notamment en raison de la présence d'amiante*) et, potentiellement, la biodiversité marine.

Globalement, l'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux sont identifiés dans l'étude d'impact mais recommande que celle-ci, globalement présentée selon les dispositions prévues et documentée, soit complétée sur les principales questions suivantes :

- Caractérisation de la faune et de la flore sous-marines aux abords de l'épave afin de pouvoir évaluer les incidences potentielles du projet sur celles-ci, établir les mesures d'évitement et de réduction correspondantes et, le cas échéant, envisager le dépôt des demandes de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées en application des dispositions de l'article L.411-2 et R.411-6 et suivants du code de l'environnement,
- Caractérisation des principaux polluants présents dans l'épave sur la base des conclusions des différents diagnostics relatifs aux polluants habituellement rencontrés (*métaux lourds, tributylétains {TBT}, polychlorobiphényles {PCB}...*), modalités de traitement, de neutralisation et de suivi en concentration et en flux,
- Information complémentaire relative aux mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement en matière de gestion de chantier, de circulation et de stationnement d'engins, de stockages et de gestion des déchets et polluants (en particulier pièces amiantées), produits de nettoyage / curage de concrétions, modalités de contrôle, de suivi et de gestion des atteintes environnementales en cours de chantier.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé ci-après.

## Avis détaillé

# I CONTEXTE, PRÉSENTATION DU PROJET ET DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

## I.1 Contexte réglementaire

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur les dispositions de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 dont la portée renforce la qualité de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, notamment, en ce qui concerne la vulnérabilité de certains projets aux accidents majeurs et catastrophes naturelles (*inondations, élévation du niveau de la mer ou tremblements de terre*).

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

A la suite de l'arrêt du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en ce qu'elles maintenaient le Préfet de Région comme autorité environnementale, le dossier reçu « complet et recevable » a été transmis pour avis le **05/02/2018** à la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) de la Martinique qui en a accusé réception et dispose d'un délai de deux mois pour rédiger son avis avant l'échéance du **06/04/2018**.

## I.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet ce, conformément aux dispositions de la directive n° 2011/92/UE.

Pour cette raison, le présent avis sera joint au dossier d'enquête publique et associé à l'instruction des dossiers relatifs aux demandes d'autorisation d'occupation temporaire du / d'attribution de concession sur le domaine public maritime de l'État.

Le présent avis constitue, également, un des éléments que l'Autorité compétente prend en compte dans ses décisions relatives au projet.

Les installations projetées relèvent de la rubrique 2712.2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en ce qu'elles consistent en une installation d'entreposage, dépollution, démontage ou découpage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage s'agissant de moyens de transports « non terrestres » (le navire « Lady Grace II ») occupant une surface de plus de 50 m<sup>2</sup> (installation soumise à autorisation).

Le projet lui-même, consiste à assurer la déconstruction ainsi que le désamiantage d'un navire échoué en limite du quai de l'Hydrobase, le 15 octobre 2008, établie sur le site de la pointe des Carrières sur la commune de Fort de France. La zone de chantier correspondante est constituée de deux enceintes :

- Une enceinte clôturée à terre, regroupant les bennes et conteneurs de tri, une zone de stockage de ferraille et deux bungalow destinés à l'accueil des employés et à l'aménagement d'un bureau,
- Une enceinte délimitée en mer, constitué d'un barrage flottant enserrant l'épave du « Lady Grace II » afin de limiter les risques d'émissions de polluant en mer durant les différentes phase de démantèlement.

### I.3 Description du projet

Le chantier de démantèlement sera situé sur un terre-plein du site de l'Hydrobase du Grand port maritime de la Martinique à la pointe des Carrières (commune de Fort de France), à proximité immédiate de l'épave du Lady Grace II, caboteur de 48 mètres de long échoué sur des enrochements depuis octobre 2008 (cf. plan de situation, figure n°1 ci-dessous).



Figure n°1 : Plan de situation du chantier



Figure n°2 : Organisation de la zone de démantèlement

Les opérations de déconstruction du Lady Grace II seront déclinées en 5 phases successives :

**Phase 1** ; préparation de la zone de chantier établie sur le terre-plein attenant à l'épave afin de formaliser la zone de tri des déchets produits ainsi que la collecte et le traitement des effluents potentiellement produits sur site ou résultant du process de démantèlement (cf. figure n°2 ci-dessus),

**Phase 2** ; neutralisation des déchets amiantés du navire. Ces déchets, présents notamment dans le conduit de cheminée du pont supérieur mais aussi pour certains immergés, seront gérés par une société spécialisée qui les traitera en « salle blanche<sup>1</sup> » dans une zone

1 La réalisation d'opérations en « salle blanche » évite -ou réduit très fortement- les risques de dispersion de contaminants et de pollutions dans les autres locaux ou secteurs extérieurs proches. Elle permet aussi de réduire considérablement l'exposition des personnes travaillant dans la « salle blanche ».

d'accès restreint. ils seront conditionnés en sacs étanches (double ensachage) chargés dans un conteneur qui sera acheminé vers la métropole où il sera pris en charge par un centre agréé.

**Pour la complète information du public, l'Ae recommande :**

- **de préciser si l'ensemble des opérations – de l'arrivée sur le terre-plein des morceaux découpés jusqu'à l'ensachage puis la mise en conteneurs des sacs, y compris tous stockages intermédiaires – sont bien réalisés en « salle blanche »,**
- **à défaut de distinguer les opérations réalisées en salle blanche des autres,**
- **de préciser les caractéristiques de la « salle blanche »,**
- **de préciser les risques et les mesures de protection prévues pour les phases du processus situés en dehors de la dite « salle blanche ».**

**Phase 3 ;** déshabillage *in-situ* de l'épave avec premier tri et dépose des matériaux non ferreux (faux plafonds, cloisons, ..) en vue de limiter les risques d'incendie et d'explosion à la source,

**Phase 4 ;** découpe au chalumeau et en bloc des parties vives du navire pour démantèlement complet à terre sur l'aire de travail aménagée en phase 1 avant mise en containers,

**Phase 5 ;** découpage subaquatique des parties immergées du navire échoué par des équipes de scaphandriers en tronçons démontés et / ou redécoupés à terre en attente de diagnostic complémentaire.

**Les installations mises en œuvre** à terre pour réaliser ces 5 phases d'intervention, seront clôturées et constituées, notamment, des composantes suivantes :

- 1 bugalow abritant un bureau de chantier,
- 1 bungalow regroupant les installations mises à dispositions des personnels de l'entreprise comprenant des blocs sanitaires / douches et vestiaires,
- 1 zone dédiée au traitement et au conditionnement des déchets amiantés,
- 1 zone dédiée au traitement et au stockage de la ferraille,
- 3 containers de 20 pieds pour le stockage de la ferraille et des déchets amiantés,
- 3 bennes de tri pour les déchets banaux,
- 1 grue de 40 mètres de flèche et d'une capacité de levage de 120 tonnes,
- kits d'oxydécoupage et matériels divers de plongée et de sécurité.

Les zones de stockage de la ferraille issue du démontage / découpage final des structures du navire échoué et de traitement / conditionnement de l'amiante qu'il pourrait contenir seront équipées d'un système de collecte et de traitement des eaux de ruissellement comprenant un séparateur / débourbeur d'hydrocarbures.

En mer, un barrage flottant avec jupe lestée, mis en œuvre autour de l'épave, permettra de tamponner les hydrocarbures éventuellement échappés de celle-ci dont la collecte sera assurée par une pompe de surface.

Un système d'amarrage sur corps mort positionné à terre et repris à la poupe du navire échoué garantira le maintien en place de l'épave en cours de démantèlement et en évitera le retournement / basculement quels que soient les conditions climatiques rencontrées durant les travaux.

Les rejets éventuels (*eaux vannes, eaux usées, eaux de lavage et eaux de ruissellement*) sont systématiquement collectés, tamponnés et traités avant reprise par une entreprise spécialisée (*eaux vannes et eaux usées*) ou avant rejet en mer.

## I.4 Procédures relatives au projet

La demande d'autorisation d'exploiter à titre temporaire une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) relative à une installation de démantèlement d'un navire « hors d'usage », déposée en date du **12 octobre 2017**, est portée par la société Vinci Construction Maritime et Fluvial (VCMF) – SIRET n° : 71206079700305 - sise : 7, Rue Ernest Flammarion – ZAC du Petit Leroy - 94550 CHEVILLY LARUE représentée par : **M. Frédéric BERNARDET**.

S'agissant d'une demande d'autorisation à titre temporaire, celle-ci relève des dispositions de l'article R.512-37 du code de l'environnement et peut être délivrée par le préfet de la Martinique pour une durée de six mois renouvelable une fois sans enquête publique.

Néanmoins, cette demande fera l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique prévue en application de l'article L.123-19-2 du code de l'environnement.

Par ailleurs et au regard des enjeux environnementaux et des enjeux de sécurité qu'il a pu évaluer de son côté, le demandeur indique qu'il a fait le choix de présenter une étude d'impact environnemental ainsi qu'une étude de dangers auxquelles il n'était pas soumis de manière systématique.

La MRAe prend acte de ce choix, tout en rappelant que, s'agissant d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à autorisation, l'exonération d'étude d'impact aurait en tout état de cause nécessité une décision explicite en ce sens de l'Autorité environnementale compétente, après mise en œuvre de la procédure dite d'examen « au cas par cas ».

L'Ae note que, si le projet apparaît à certains égards comme porté par la société Vinci Construction Maritime et Fluvial, une lettre du Grand port maritime de la Martinique en date du 1<sup>er</sup> décembre 2017, incluse dans le dossier, certifie que le port doit être considéré comme le maître d'ouvrage de l'opération. De fait, un certain nombre de diligences, comme la recherche de solutions alternatives au démantèlement sur place (renflouage et remorquage vers un site alternatif par exemple), relèvent *a priori* du seul Grand port maritime et non de l'entreprise qu'il a sélectionnée pour la mise en œuvre de la solution retenue. L'Autorité environnementale n'a pas opéré de distinction dans son avis, mais il y a lieu de considérer que, sauf mention contraire, ses recommandations s'adressent sans distinction au Grand port maritime et à l'entreprise retenue pour la réalisation du chantier, considérés comme porteurs conjoints et solidaires en ce qui concerne l'étude d'impact.

## II PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX RELEVÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- **enjeux liés aux risques de pollution des eaux** du déshabillage et du découpage de l'épave *in situ*, notamment par remise en suspension de divers polluants présents dans ou autour des structures du navire, et des traitements à terre. Ces enjeux ont une dimension en termes de biodiversité, en lien avec la présence possibles d'espèces protégées et notamment de certains spécimens coralliens ;
- **enjeux pour la santé publique** liés notamment à la présence et au pré-traitement de déchets amiantés.



### III ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact doit décrire et évaluer les incidences notables que peut avoir le projet sur l'environnement, selon une trame documentaire précisée à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Au plan formel, le plan de l'étude intègre la plupart des rubriques requises et ainsi que des problématiques relatives à l'environnement.

#### III.1 État initial de l'environnement

Ce chapitre doit mettre en lumière les principales thématiques environnementales identifiées sur le terrain. Il paraît adapté aux éléments de contexte précités, notamment en ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité et du paysage mais, pourra être complété, plus particulièrement, en ce qui concerne la présence potentielle de quelques spécimens coralliens établis sur comme aux abords de l'épave du « Lady Grace II ».

Dans cette dernière optique, les éventuelles demandes de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées devront être instruites dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique telle que définie en application des articles L.181-11 et suivants du code de l'environnement.

***L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état des lieux en confirmant l'absence sur site d'espèces protégées susceptibles d'être dérangées ou détruites par le projet.***

#### III.2 Articulation avec les plans et programmes

De par sa nature spécifique, le projet présenté est compatible avec l'ensemble des plans et programmes qu'il doit prendre en considération et, plus particulièrement, avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Martinique – exercice 2016-2021 ainsi qu'avec le contrat de Baie de Fort de France en ce qui concerne la préservation du milieu marin, les risques de pollution et les rejets.

#### III.3 Recherche de variantes et choix du parti retenu

Le projet proposé ne comporte pas de variantes, à minima techniques, qui auraient pu permettre, à titre d'exemple, d'éviter ou limiter le recours à l'utilisation de l'oxydécoupage.

Il n'évoque pas non plus la recherche de variantes -comme le renflouage et le remorquage du navire jusqu'à un site spécialisé ou l'océanisation- et la justification de l'option retenue au regard d'une comparaison des incidences environnementales.

Il ne justifie pas non plus le choix de la période de chantier retenue, qui fait notamment apparaître un démarrage du chantier le 1<sup>er</sup> novembre (et des opérations de désamiantage le 13 novembre), quelques semaines avant la fin de la période cyclonique.

**0.1 L'Autorité environnementale recommande de présenter les variantes possibles, y compris concernant les périodes de réalisation des différentes phases du chantier, et de justifier les choix faits au regard de leurs incidences environnementales.**

#### III.4 Évaluation des impacts environnementaux et mesures proposées par le pétitionnaire

##### **Espèces protégées**

Dans le cas où le déplacement / la destruction d'une espèce protégée telle qu'un spécimen corallien serait inévitable, le porteur de projet devra solliciter l'obtention préalable d'une dérogation, consentie à titre exceptionnel, en application des dispositions de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

***L'autorité environnementale rappelle que, dans le cas d'espèce, l'étude d'impact devra préciser tous les éléments requis pour l'instruction de la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées.***

En particulier, il appartiendra au porteur de projet de préciser la nature ainsi que les modalités de mise en œuvre des dispositions visant le déplacement / la transplantation des patates coralliennes concernées ou de toute autre solution de nature à en limiter la destruction. Ces dispositions conditionneront l'obtention de la dérogation souhaitée.

### **Milieux aquatiques et marin**

L'étude traite de la présence d'amiante dans les superstructures du « Lady Grace II » ainsi que d'une possible remise en suspension de la vase entourant le navire lors des opérations de dégagement de la coque de ce dernier avant découpage. Elle ne fait pas état de la charge éventuelle en polluant de la vase potentiellement remise en suspension pas plus que de la présence potentielle d'autres polluants dans les structures de l'épave (*métaux lourds, tributylétains {TBT}, polychlorobiphényles {PCB}...*) pas plus que des dispositions mises en œuvre dans le cas de leur présence avérée.

- 0.1.1. Les différentes mesures mises en œuvre pour réduire les risques sont décrits et justifiés dans l'étude d'impact ou d'autres pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale (en particulier notice des dangers). ***L'Autorité environnementale rappelle que, l'ensemble des informations requises dans une étude d'impact -en particulier celles relatives aux risques- sont à présenter dans cette étude, même si elles figurent par ailleurs de façon plus détaillée dans d'autres pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale.***

### ***L'Autorité environnementale recommande :***

- ***de réaliser un diagnostic précis des différents polluants fréquemment identifiés au sein des épaves de navires tels que (liste non exhaustive) ; métaux lourds, tributylétains (TBT), polychlorobiphényles (PCB) et d'en préciser les conclusions et les différentes mesures de protection qui s'avèreraient nécessaires,***
- ***d'assurer, avant le lavage à l'eau de l'aire de tri et de traitement à quai sa décontamination, quand s'y seront déposées des poussières susceptibles de comporter des tributylétains, des polychlorobiphényles ou des métaux lourds, et de préciser, plus généralement, toute mesure de confinement utile,***
- ***s'agissant des rejets liquides, de présenter un dispositif de suivi de ces derniers, en concentration et en flux, y compris pour les polychlorobiphényles (PCB) et les tributylétains (TBT), ainsi que de préciser les mesures prises pour respecter les normes de rejet en matière de demande chimique en oxygène (DCO)***
- ***de justifier le dimensionnement des ouvrages de décantation et caniveaux au regard des aléas météorologiques (pluie maximale prise en compte, notamment).***

### **Démarche « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »**

L'étude fait état de la prise en compte de la démarche Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner (ERCA) au travers de l'énumération de « mesures compensatoires » qui s'avèrent être, en fait, des mesures « d'évitement » et de « réduction ».

À ce titre, l'étude d'impact évoque :

- En termes de « mesures d'évitement » ; l'isolement de certains déchets en benne dédiée ou au sein d'une aire de confinement,
- En termes de « mesures de réduction » ; l'organisation des travaux de démantèlement « hors période cyclonique » et, exclusivement, en « période ouvrée », la mise en œuvre de barrage flottant « anti-pollution » et la mise en œuvre d'un dispositif de type séparateur / débourbeur pour le prétraitement des rejets liquides et mise en œuvre de kits « anti-pollution ».

***L'autorité environnementale recommande, dans l'éventualité de la mise en œuvre d'une demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, de préciser les mesures compensatoires correspondantes.***

### Gestion des déchets

**S'agissant de la gestion des déchets produits, l'Autorité environnementale recommande :**

- **la conduite d'une étude complémentaire visant l'identification et la quantification des polluants habituellement rencontrés dans les épaves de navires incluant les modalités de mise en œuvre de techniques d'inertage ou de dépollution active ou passive retenues afin de limiter les possibilités de relargage et de diffusion de ces derniers en milieu naturel,**
- **de préciser les dispositions envisagées afin de responsabiliser les entreprises concernées ainsi que les dispositions pratiques envisagées à toutes les phases d'exécution des travaux projetés.**

À ce titre, l'étude devrait exposer les conclusions du diagnostic déchets correspondant, les solutions et modalités de gestion du tri retenu en fonction des filières de traitement et de valorisation existantes.

De manière générale, le pétitionnaire prendra en compte les dispositions prévues au titre du décret 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets et du décret 2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets. Il s'assurera, également, de la prise en compte de ces dispositions par les entreprises chargées de l'exécution des travaux en son nom, notamment, au travers de la mise en œuvre d'un Schéma Organisationnel de Gestion des Déchets (SOGED).

## **IV. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

Le résumé non technique attendu coïncide avec la pièce annexe du dossier n° AU-7 développée en 13 pages. Ce document a pour objectif de donner au lecteur non spécialiste et en quelques pages, une vision synthétique et compréhensible, dans un langage clair, de l'ensemble des thèmes et sujets traités dans l'étude d'impact.

De fait, ce document doit être dissocié de l'étude d'impact, renommé et être complété au regard des observations émises dans le présent avis.