



**PROJET DE DEMANTELEMENT DU NAVIRE LE LADY  
GRACE II**

**DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE  
UNIQUE**

**PIECE AU-9.1**

**RESUME NON TECHNIQUE DE  
LA NOTICE DES DANGERS**



Demande d'Autorisation Environnementale

Pièce AU-9.1  
Résumé non technique de la  
notice des dangers

## AVANT-PROPOS

Cette notice de dangers a été rédigée avec la contribution de Bureau Veritas Exploitation : Emilie COQUEUX-LEJEUNE, Consultante Risques Industriels.

Courriel : [emilie.coqueux-lejeune@fr.bureauveritas.com](mailto:emilie.coqueux-lejeune@fr.bureauveritas.com)

☎ 04 79 85 54 22



## SOMMAIRE

1	CONTEXTE .....	4
2	OBJECTIFS DE L'ETUDE DE DANGERS .....	4
3	ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE .....	5
4	IDENTIFICATION DES POTENTIELS DE DANGERS .....	5
5	ANALYSE SIMPLIFIEE DES RISQUES.....	5
6	MOYENS DE SECOURS .....	5
7	CONCLUSION.....	6



## 1 CONTEXTE

Depuis le 17 octobre 2008, le caboteur Lady Grace II sous pavillon de Saint-Vincent, est échoué sur les enrochements de la pointe des carrières de La Martinique, suite à une forte houle d'Ouest générée par le cyclone DANNY.

Le Grand Port Maritime de La Martinique a donc passé un marché public dont l'enjeu est de réaliser le démantèlement de l'épave avant que sa structure ne se dégrade davantage et pour prévenir tout dégât aux infrastructures portuaires à proximité.

Le projet concerne les opérations de démantèlement du navire le Lady Grace II, échoué sur les enrochements de la pointe des carrières sur le Grand Port Maritime de La Martinique à Fort de France (97262).

Dans ce cadre, la Compagnie de Travaux Subaquatiques (C.T.S.) sollicite une autorisation temporaire.

## 2 OBJECTIFS DE L'ETUDE DE DANGERS

L'étude de dangers s'intéresse aux **risques accidentels** (alors que l'étude d'impact évalue les risques chroniques) pouvant porter atteinte **aux personnes situées en dehors du périmètre du site**.

Elle expose les dangers que peuvent présenter les installations en décrivant les principaux accidents susceptibles d'arriver, leurs causes (d'origine interne ou externe), leur nature et leurs conséquences.

Elle précise et justifie les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents à un niveau acceptable.

Elle décrit l'organisation de la sécurité mise en place sur le site et détaille la consistance et les moyens de secours internes ou externes mis en œuvre en vue de combattre les effets d'un éventuel sinistre.

**Au regard de l'activité (démantèlement d'un navire préalablement dépolluée), les dangers présentés par le chantier sont très limités.**

**Ainsi, une notice des dangers, proportionnée aux risques a été réalisée. La présente Pièce est le résumé non technique de cette notice.**



### 3 ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE

L'examen du retour d'expérience, c'est-à-dire des accidents recensés sur des activités similaires (démantèlement, activité de traitement et d'élimination de déchets amiantés, utilisation d'acétylène, d'oxygène), permet d'appréhender les scénarios accidentels possibles et de s'assurer que les mesures sont prises sur le site pour éviter que de tels scénarios se produisent.

### 4 IDENTIFICATION DES POTENTIELS DE DANGERS

Pour le projet, les dangers, liés aux produits et aux activités, recensés sont :

- Les bouteilles d'acétylène et d'oxygène.
- Les camions qui amènent les déchets amiantés et les camions d'enlèvement des containers. Le potentiel de danger vient principalement du carburant présent (risque d'incendie).
- Les engins fonctionnant au fioul permettant le chargement des containers (idem).
- Le stockage de fioul.
- Les déchets amiantés : risque en cas de perte de confinement et de dispersion dans l'air, sur le sol (avec risque de ré-envoi). Ceci ne peut se produire que lors des opérations de démantèlement et de traitement (ensachage) et lors des chargements des containers par le personnel TSA-SOGEDEX. Le reste du temps, les containers sont fermés.

Notons qu'en cas de découverte de présence d'hydrocarbures issus de l'épave, ceux-ci présenteraient un risque de pollution (le risque incendie peut en être écarté au regard de la présence d'eau de mer en mélange).

### 5 ANALYSE SIMPLIFIEE DES RISQUES

La troisième étape consiste en une analyse des risques. L'objet de cette analyse est de rechercher toutes les défaillances pouvant conduire à un accident et d'identifier, parmi ces accidents, ceux qui pourraient impacter des personnes en dehors du périmètre du site.

⇒ **Les mesures de prévention et de protection prévues permettent de limiter les effets à l'enceinte du chantier.**

### 6 MOYENS DE SECOURS

Les intervenants sur le chantier (y compris les scaphandriers) sont en contact permanent (par radio VHF) avec la capitainerie et avec les autres intervenants sur le Port. Ceci permet aux équipes d'être prévenues instantanément par la capitainerie des mouvements de navire, mais aussi de prévenir la capitainerie en cas de mouvement de l'atelier nautique. L'alerte en cas de problème sur le chantier serait donnée instantanément afin de prévenir les secours ou demander de l'assistance.

Une procédure sera mise en place avec la capitainerie du Port. Cette dernière diffusera un avis aux navigateurs pour demander aux navires de limiter leur vitesse lorsqu'ils passent à proximité de l'épave.

Des extincteurs seront prévus sur le chantier.



En cas de pollution accidentelle :

- Mise à disposition de produits absorbants en cas de fuite d'hydrocarbures
- Mise en place de kit anti-pollution type « Pollukit »

Il y aura sur le chantier au minimum un Sauveteur Secouriste du Travail.

## **7 CONCLUSION**

En conclusion, l'étude montre que le niveau de risque lié au chantier de démantèlement est acceptable grâce à l'ensemble des mesures de maîtrise des risques et des mesures de sécurité prévues.