



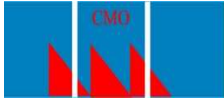
**RESUME NON TECHNIQUE
RELATIF A LA DECONSTRUCTION DE L'EX DRAGUEUR DE MINES
LE PHENIX
SITUE DANS LA FORME 7 DE LA BASE NAVALE DE CHERBOURG**

**Construction Métallique de l'Ouest
57, Rue des Fougères
Zone Industrielle de Tourlaville
50 110 TOURLAVILLE**

☎ : 02 33 44 55 06

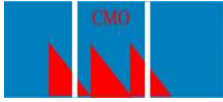
📠 : 02 33 44 32 14

| | | Rédacteur | Vérificateur | Approbateur |
|-----------|------|---------------------------------------|--|------------------------------|
| Version 1 | Date | 18 juillet 2011 | 19 juillet 2011 | 19 juillet 2011 |
| | Nom | Peggy WATERLOT Responsable qualité | Pascal CAPITEN Directeur général Responsable de projet | Yannick CAPITEN Président |
| | Visa | Visa acquis | Visa acquis | Visa acquis |



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1 - OBJET DU DOSSIER | 3 |
| 1.1 - PREAMBULE | 3 |
| 1.2 - PRESENTATION | 3 |
| 1.3 - DOCUMENTS DE REFERENCE | 3 |
| 2 - DESCRIPTION DE L'OPERATION | 5 |
| 2.1 - MISE EN PLACE DU CHANTIER CLOS | 5 |
| 2.2 - PREPARATION DE LA COQUE..... | 5 |
| 2.3 - TRAVAUX REALISES A L'INTERIEUR DE LA COQUE | 6 |
| 2.4 - MISE HORS D'EAU DE LA COQUE | 6 |
| 2.5 - LE DESAMIANTAGE..... | 6 |
| 2.6 - DEMONTAGE DES EQUIPEMENTS A L'INTERIEUR DE LA COQUE | 6 |
| 2.7 - DECONSTRUCTION DE LA COQUE | 6 |
| 2.7.1 - MISE EN PLACE D'UN BATARDEAU DANS LA CALE, POUR LES TRAVAUX EXTERIEURS..... | 6 |
| 2.7.2 - POSE D'UN PLATELAGE DE TRAVAIL EN FOND DE FORME ET DECONSTRUCTION..... | 7 |
| 2.8 - DECHETS..... | 7 |
| 2.8.1 - TYPES ET VOLUMES DE DECHETS GENERES PAR L'ACTIVITE | 7 |
| 2.8.2 - RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE DES ICPE RETENUE POUR L'ACTIVITE..... | 8 |
| 2.8.3 - TRAITEMENT DES DECHETS..... | 8 |
| 3 - DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT | 9 |
| 3.1 - ENVIRONNEMENT PROCHE | 11 |
| 3.2 - SITES NATURA 2000 | 11 |
| 4 - RESUME DE L'ETUDE D'IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX | 12 |
| 4.1 - ETAT INITIAL DU SITE..... | 12 |
| 4.2 - INTEGRATION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT ET LE PAYSAGE | 12 |
| 4.3 - LA PROTECTION DES BIENS MATERIELS ET DU PATRIMOINE CULTUREL | 12 |
| 4.4 - L'HYGIENE, LA SALUBRITE ET LA SECURITE PUBLIQUE | 12 |
| 4.5 - LA GESTION DE L'EAU | 12 |
| 4.6 - LA POLLUTION DES SOLS ET DES SOUS SOLS..... | 13 |
| 4.7 - LES REJETS ATMOSPHERIQUES DE GAZ ET DE POUSSIERES..... | 13 |
| 4.8 - LA GESTION DE L'ENERGIE | 14 |
| 4.9 - LES EMISSIONS SONORES ET VIBRATIONS..... | 14 |
| 4.10 - LA GESTION DU TRAFIC..... | 15 |
| 4.11 - GESTION DES DECHETS | 15 |
| 4.12 - REPLI DU CHANTIER | 15 |
| 4.13 - CONCLUSION | 15 |
| 5 - RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGERS | 16 |
| 5.1 - RISQUES NATURELS ATMOSPHERIQUES..... | 16 |
| 5.2 - RISQUES D'INCENDIES / D'EXPLOSION | 17 |
| 5.3 - RISQUES DE DEVERSEMENT ACCIDENTEL DE PRODUITS POLLUANTS | 18 |
| 5.4 - RISQUES D'ACCIDENTS | 19 |
| 5.5 - ORGANISATION DES SECOURS | 20 |



1 - OBJET DU DOSSIER

1.1 - Préambule

Le présent dossier a pour objet de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude (dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée). Il est imposé par l'article R512-8 du code de l'environnement.

1.2 - Présentation

Ce document est établi dans le cadre d'un chantier de déconstruction de la coque d'un ancien dragueur de mines désarmé de la marine nationale.

Située au sein de la base navale de Cherbourg, l'installation sera administrée par l'entreprise CMO, titulaire du marché, responsable et maître d'œuvre pour la protection de l'environnement (ICPE) dans son périmètre d'action. Le chantier sera clos et placé sous la responsabilité de CMO en tant que chef d'organisme et chef d'établissement.

Les travaux seront réalisés dans le cadre d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public de la défense délivrée par COMAR Manche à l'entreprise CMO.

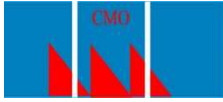
Les différentes phases de l'activité sont planifiées de la manière suivante :

- Etat des lieux et préparation du chantier (installation du chantier clos et indépendant)
- Vidange des soutes à gasoil et à eaux,
- Opérations de désamiantage,
- Démontage des équipements,
- Démantèlement de la coque,
- Nettoyage et repli du chantier.

Il est prévu une période d'exploitation de six mois sur ces différentes phases d'activité.

1.3 - Documents de référence

- Le code de l'environnement,
- Le code du travail
- Résolution A.962 (23), adoptée le 5 décembre 2003 – directive de l'OMI sur le recyclage des navires
- Arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation
- Directive 2006/12/CEE du conseil du 5 avril 2006 relative aux déchets.
- Directive 91/689/CEE du conseil du 12 décembre 1991, relative aux déchets dangereux.
- Règlement (CE) n°1013/2006 du parlement européen et du conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.
- Directive 85 337 CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
- Décret n° 96-1133 du 24/12/96 relatif à l'interdiction de l'amiante, pris en application du code du travail et du code de la consommation.



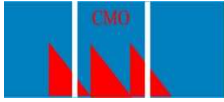
RESUME NON TECHNIQUE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER
UNE INSTALLATION CLASSEE POUR L'ENVIRONNEMENT

Marché de déconstruction du Phénix

Lieu de l'installation : Base navale de Cherbourg (50)

- Le code des ports maritimes et la réglementation locale ou afférente au site de démantèlement.
- Instruction 300611 DEF/DFP/PER/5 du 19 mars 1998 relative aux mesures de prévention concernant les travaux ou prestations de services effectués dans un organisme de la défense par des entreprises extérieures.
- Instruction 300612 DEF/DFP/PER/5 relative à certaines dispositions de prévention applicables aux opérations de bâtiment ou génie civil effectués dans un organisme du ministère de la défense.
- Le décret n°77-1321 du 27 novembre 1977 modifié, fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure.
- L'autorisation d'occupation temporaire signée entre COMAR et CMO (en projet)



2 - DESCRIPTION DE L'OPERATION

Titulaire du marché de déconstruction de l'ex-dragueur de mine « Phénix » situé au sein de la base navale de Cherbourg, la société CMO a développé avec le Service de Soutien de la Flotte (SSF) de la Marine Nationale une solution technique adaptée à l'état du navire.

Constitué d'une coque en bois et aluminium, le choix d'une déconstruction sans transport a été privilégié en raison d'un risque de dislocation des bordés en bois soumis à de nombreuses années de mise à sec.

L'intégralité de la réflexion a été conduite dans le souci de préserver la santé des personnes et l'environnement durant toutes les phases de travaux.

L'ensemble des mesures de préparation du chantier indépendant, les procédures d'Hygiène, de Santé et Conditions de Travail, ainsi que les prestations de déconstruction et de suivi des déchets seront réalisées en conformité au dossier ICPE approuvé par les autorités compétentes.

Elles répondront aux réglementations en vigueur en matière de sécurité du travail (nouveau code du travail 2008), et d'obligations de traitements et d'élimination des déchets.

2.1 - Mise en place du chantier clos

Avant la mise en place du chantier, un état initial du bassin et des quais sera établi avec la base navale, le SSF et CMO.

Une zone de vie sera installée sur le terre plein autour de la cale accueillant la coque. Cette zone comprendra un bungalow vestiaire/WC/douches, un bungalow de réunion, et un container atelier/magasin.

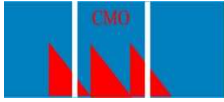
La circulation à l'intérieur de cette zone sera réservée au personnel autorisé. Un parking pour les véhicules des intervenants sera balisé. Une zone de chargement répondant aux obligations environnementales sera aménagée.

Une clôture réglementaire sera posée à la limite du chantier clos. Des panneaux de signalisation du site seront installés, indiquant les normes d'accès, protections individuelles et circulation.

Le phasage des travaux et la traçabilité des déchets seront garantis par un suivi du respect des procédures. L'obligation de transparence exigée par le SSF sera respectée par CMO par l'organisation de réunions hebdomadaires, (les activités seront planifiées et un registre de suivi des déchets tenu quotidiennement). Le responsable qualité de CMO, indiquera aux autorités de la base navale la nature et le planning de circulation des engins de transport des déchets. Les heures de pointes seront évitées.

2.2 - Préparation de la coque

Le calage de la coque venant renforcer les clefs actuellement en place, sera réalisé par CMO au moyen de tins présents en fond de forme. Une passerelle de coupée sera installée en conformité avec la réglementation. L'accès sera soumis au port d'un badge indiquant le nom et la fonction du personnel, de l'entreprise. Le port des protections individuelles réglementaires sera obligatoire à l'entrée du chantier clos.



Afin d'assurer une circulation sécurisée des personnels sur le pont du navire, les cheminements seront matérialisés. Une signalisation indiquant tous les endroits glissants ou posant un risque, sera installé suivant le plan de prévention. La mâture et les éléments qui engendrent un risque pour le personnel seront démontés et arrimés sur le pont.

2.3 - Travaux réalisés à l'intérieur de la coque

Le pompage des fonds sera réalisé afin d'éliminer la totalité des effluents présents à l'intérieur de la coque. Un bordereau de suivi de déchet sera intégré au registre mis en place dès le début des travaux.

2.4 - Mise hors d'eau de la coque

La mise en place d'un polyane (matériau souple et résistant) sur l'ensemble du navire protégera la coque des eaux pluviales. Ces eaux contenues en fond de forme pourront donc être évacuées telles quelles vers la mer puisque les effluents n'auront été en contact avec aucun polluant issu de la coque.

2.5 - Le désamiantage

Un désamiantage exhaustif sera conduit par une société spécialisée, avec la mise en confinement des différentes zones concernées, suivant le plan de retrait déposé auprès des autorités. Cette société procédera à l'évacuation en container réglementaires (big bags), de l'ensemble des déchets amiantés. Leur poids sera consigné dans le registre de suivi de déchet, et les bons de suivi seront annexés. Cette opération sera réalisée au fil de l'eau.

Une analyse libératoire ainsi qu'un constat de désamiantage seront réalisés par un organisme indépendant.

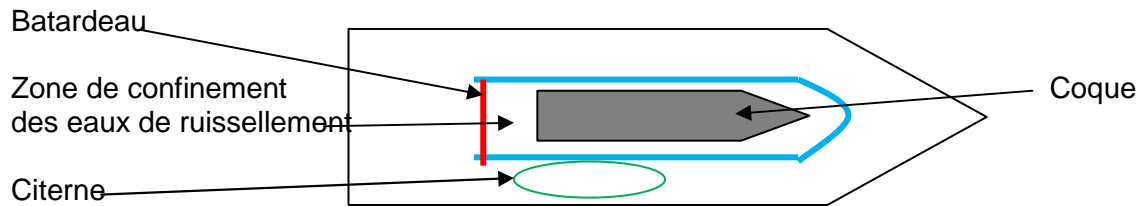
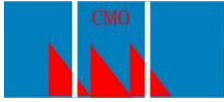
2.6 - Démontage des équipements à l'intérieur de la coque

Un démontage méthodique sera réalisé par les mécaniciens et techniciens de la société CMO. L'ensemble des éléments internes seront désinstallés et stockés en benne en fonction de la filière de recyclage.

2.7 – Déconstruction de la coque

2.7.1 - Mise en place d'un batardeau dans la cale, pour les travaux extérieurs

La zone de travail sera isolée du système d'assèchement du bassin (qui rejette à la mer) par la mise en place d'un mur en fond de bassin (batardeau)



Le risque d'envahissement de la forme par l'eau de mer fera l'objet d'une procédure de pompage par les moyens de la base navale.

Une citerne de stockage de 24 mètres cubes sera installée en fond de forme afin de pallier à d'éventuelles fortes précipitations. La forme munie de son batardeau constitue donc un bac de rétention.

L'ensemble de l'eau présente dans ce bac de rétention sera collectée et évacuée pour traitement.

2.7.2 – Pose d'un platelage de travail en fond de forme et déconstruction

Des plaques de métal seront disposées sur deux rails latéraux afin de permettre le glissement du dispositif de déconstruction au fur et à mesure de l'avancement de la déconstruction.

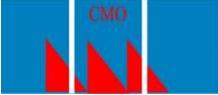
Afin de contenir les poussières produites par la déconstruction de la coque, le découpage s'effectuera au moyen d'une pelle munie d'une pince hydraulique et d'un dispositif d'aspersion (buse émettant des gouttes d'eau). Les travaux seront réalisés en fond de forme, par des vents inférieur à 30 km/heure.

L'ensemble des déchets sera évacué dans des bennes fermées et expédiées vers un centre d'incinération agréé. Leur traitement et leur poids seront consignés dans le registre de suivi des déchets.

2.8 - Déchets

2.8.1 – Types et volumes de déchets générés par l'activité

| | |
|--|---|
| Vidange des soutes à gasoil | 15m ³ |
| Vidange de l'eau contenue dans la coque (eau de pluie) | 50m ³ |
| Désamiantage | 100 Kg d'amiante non friable 15ml d'amiante friable (calorifugeages) |
| Démontage des équipements et démantèlement de la coque | 400 tonnes (bois et ferraille, dont 2,8 tonnes de peinture au plomb) |

| | | |
|---|---|---------------------|
|  | RESUME NON TECHNIQUE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER UNE INSTALLATION CLASSEE POUR L'ENVIRONNEMENT | <i>Page</i> 8/20 |
| | Marché de déconstruction du Phénix | |
| | Lieu de l'installation : Base navale de Cherbourg (50) | |

2.8.2 - Rubrique de la nomenclature des ICPE retenue pour l'activité

La nature de l'activité entraîne le classement du site de démantèlement dans la rubrique suivante de la nomenclature des installations classées.

| N° de rubrique | Désignation de la rubrique | Volume ou surface générée par l'activité | Régime |
|----------------|--|--|-----------------------|
| 2712 | Installation de stockage, dépollution, démontage, découpage ou broyage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage, la surface étant supérieure à 50 m ² | 1500m ² | Soumis à autorisation |

2.8.3 – Traitement des déchets

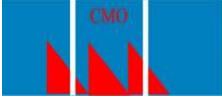
La gestion des déchets sur le site est axée autour de trois points :

- Un tri sélectif (bois, amiante, effluents, ferraille, hydrocarbures)
- Une optimisation des coûts de traitement et de transport
- Des filières de traitement agréées, adaptées aux différents déchets.

Le suivi des déchets est sous la responsabilité de CMO jusqu'à leur élimination. Un bordereau de suivi des déchets assurera la traçabilité de chaque déchet.

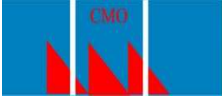
Les déchets solides seront stockés dans des bennes fermées en fond de cale et expédiés vers un centre de traitement ou de valorisation agréés

Les déchets liquides sont stockés dans une cuve en attente de leur enlèvement par le sous traitant spécialisé.



3 – DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT



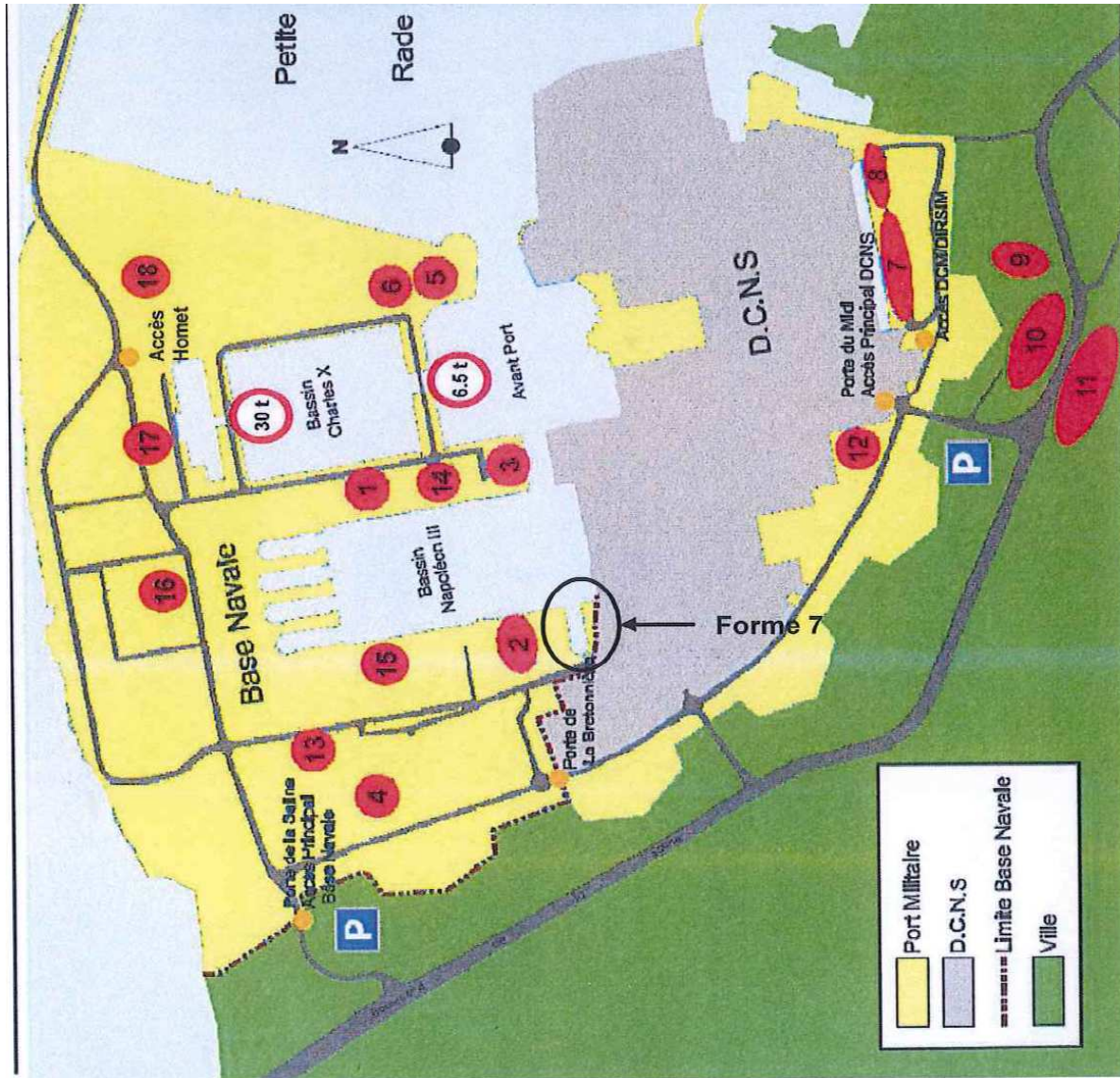


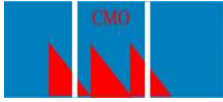
RESUME NON TECHNIQUE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER
UNE INSTALLATION CLASSEE POUR L'ENVIRONNEMENT

Marché de déconstruction du Phénix

Lieu de l'installation : Base navale de Cherbourg (50)





3.1 – Environnement proche

Le chantier de démantèlement se situe au sein de la base navale de Cherbourg, terrain militaire dont l'accès est soumis à autorisation.

Les habitations les plus proches se trouvent à environ 500m, sur un axe principal de circulation.

De par son activité la base se trouve à proximité de la mer. Le démantèlement de la coque aura lieu dans la forme 7 qui possède un accès direct à l'un des bassins de la base navale. Une porte étanche (bateau porte) permet de maintenir la cale au sec.

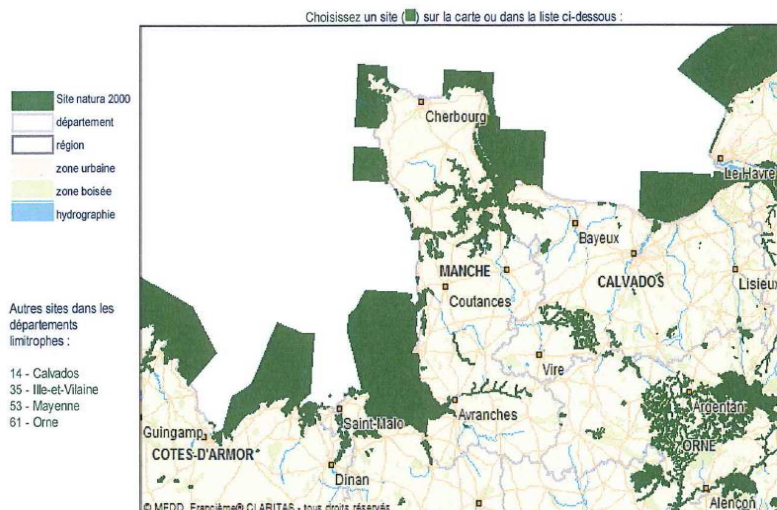
Les terrains avoisinant (100m environ) sont occupés par un site industriel (site DCNS, activité de construction navale).

Un parc de stockage d'hydrocarbures (carburants et huiles) situé à environ 200m de la forme 7 fait l'objet d'une classification pour la protection de l'environnement.

3.2 – Sites NATURA 2000

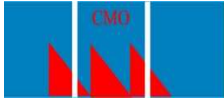
NATURA 2000 est un réseau de sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau NATURA 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux.

Recherche géographique des sites :
BASSE-NORMANDIE : Manche



Des zones protégées, dites NATURA 2000 se trouvent à plus de 20km du site de déconstruction.

En conséquence et compte tenu du confinement des activités de déconstruction aucun impact environnemental n'est à craindre pour ces zones.



4 – RESUME DE L'ETUDE D'IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Cette partie du résumé non technique présente une synthèse des principaux impacts du projet sur l'environnement.

4.1 - Etat initial du site

La coque du bâtiment le Phénix est échouée en cale sèche (forme n°7), au sein de la base navale de Cherbourg, depuis plusieurs années.

4.2 - Intégration du projet dans l'environnement et le paysage

Réalisé au sein de la base navale de Cherbourg, le projet s'intègre parfaitement à l'environnement existant.

Son impact visuel sur les habitations voisines sera nul, puisque le démantèlement et l'entreposage des déchets se feront en fond de forme.

4.3 - La protection des biens matériels et du patrimoine culturel

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de monuments historiques ou de sites archéologiques.

4.4 - L'hygiène, la salubrité et la sécurité publique

L'ensemble des mesures qui seront prises pour réduire les nuisances éventuelles rendra négligeables les risques pour la santé.

Les impacts sont d'autant plus faibles que les premières habitations se trouvent à plus de 500m (à vol d'oiseau) du site de démantèlement.

Les différentes nuisances et mesures de prévention envisagées sont précisées dans les paragraphes suivants

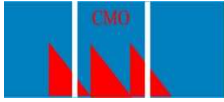
4.5 - La gestion de l'eau

Les besoins en eaux seront faibles et serviront :

- Aux sanitaires
- Aux besoins des procédés (aspersion par buse)

Les effluents générés par l'activité de démantèlement (eaux polluées, eaux sanitaires...) seront récupérés, transportés vers un centre de traitement agréé, traités et éliminés selon la réglementation en vigueur.

Pour prévenir une pollution due aux rejets d'eaux issues du chantier dans la mer, les mesures de prévention envisagées sont les suivantes :



- Mise en place d'un polyane sur l'ensemble du navire.
- Pose d'un batardeau d'une hauteur de 1,90 mètre à partir du fond de caniveaux de la forme
- Evacuation systématique des eaux potentiellement polluées vers un centre de traitement agréé.

4.6 - La pollution des sols et des sous sols

L'activité n'entraînera pas d'enfouissement des produits dans le sol. Tous les déchets seront pris en charge et transférés vers un centre de traitement agréé pour destruction ou valorisation.

Les activités nécessitant la manipulation d'effluents seront réalisées en rétention de sorte qu'aucune pollution accidentelle des sols ou sous sols ne soit possible.

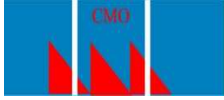
Pour pallier à la décharge accidentelle des déchets (solides ou liquides), les mesures de prévention envisagées sont les suivantes :

- Matériel entretenu périodiquement
- Véhicules citernes équipés de système de rétention.
- Véhicules équipés de kit d'absorption rapide des hydrocarbures et autres liquides nocifs pour l'environnement et/ou la santé (protection des sols)
- Diffusion d'une procédure d'urgence à suivre en cas de déversement accidentel des matières
- Utilisation de bennes à déchets fermées afin d'éviter tout envol de déchets au cours du transport
- Opérations effectuées par du personnel qualifié

4.7 - Les rejets atmosphériques de gaz et de poussières

La pollution générée par le passage des véhicules pour l'activité sera négligeable par rapport à celui du trafic routier déjà existant. En effet, mis à part les véhicules privés du personnel, on comptera des passages de 3 camions maximum par semaine.

| nuisances | Mesures de prévention |
|--|--|
| Emanation de poussières | - Travaux réalisés par vents inférieurs à 30 km/h - Aspersion d'eau par un système de buse qui permet l'abattage des poussières au sol |
| Trafic routier <ul style="list-style-type: none">- Emanation de composés Organiques Volatils | - Matériel entretenu périodiquement - Matériel vérifié avant chaque opération et maintenu dans un état de propreté correct. - Véhicules équipés de pots catalytiques |
| - Passage des véhicules sur la route, à proximité des habitations | - Conduite à allure lente (conduite dite rationnelle) |



RESUME NON TECHNIQUE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER
UNE INSTALLATION CLASSEE POUR L'ENVIRONNEMENT

Marché de déconstruction du Phénix

Lieu de l'installation : Base navale de Cherbourg (50)

| nuisances | Mesures de prévention |
|-----------|--|
| | <ul style="list-style-type: none">- Conduite des véhicules et engins de chantier par du personnel formé et habilité- Dans la mesure du possible (selon coordination avec base navale) les rotations se feront en fin de journée.- Les aménagements des voies de circulation (revêtements) sont prévus pour supporter le passage de véhicules lourds, et absorber un maximum de vibrations. |

4.8 - La gestion de l'énergie

L'électricité du réseau alimente :

- Le chauffage et les éclairages des bungalows,
- L'éclairage de la passerelle, du navire et de la forme (y compris les escaliers)
- Les pompes d'assèchement et de transfert, les systèmes de nettoyage.
- La pompe et centrale hydraulique alimentant les outils de démontage et les vérins.
- Le système de ventilation pour l'équipe de désamiantage.

La puissance maximale utilisée sera de : **100 Kw.**

Les horaires de travail se situant dans la tranche diurne, et sur 5 jours ouvrables par semaine, un contrôle des allumages et extinction de la totalité des appareils sera réalisé lors des rondes de sécurité SST et environnement du matin et du soir.

Le gasoil sera utilisé pour le transport (camions, voiture) et la déconstruction de la coque (pelle de démolition). Les matériels fonctionnant au Gasoil sont contrôlés conformément aux normes anti-pollution et bénéficient d'une maintenance régulière assurée par des garages agréés. Les rotations seront organisées en fonction d'évacuation regroupant les quantités maximales, en évitant le stockage sur site de déchet dangereux.

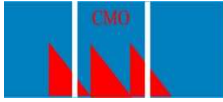
Les déchets non dangereux seront stockés dans un rayon de 20 km. Les centres de traitements seront choisis au plus près du site. Les repas des personnels seront pris dans dans l'enceinte de la base navale. Le covoiturage sera encouragé.

La quantité cumulée estimée sera de : 15 000 litres.

4.9 - Les émissions sonores et vibrations

Les activités n'auront lieu que le jour. Les horaires de fonctionnement (8h/17h30) sont en correspondance avec les environnements liés à l'activité de la base navale et du trafic routier.

L'ensemble des véhicules, engins, équipements et matériels utilisés seront conformes aux normes en vigueur



4.10 – La gestion du trafic

Les déchets transiteront par voie routière. Les camions emprunteront les infrastructures déjà existantes.

Aucune infrastructure nouvelle n'est nécessaire. Les routes du secteur sont parfaitement adaptées à l'activité du projet.

4.11 – Gestion des déchets

Se référer au § 2.8.3 « traitement des déchets », p9.

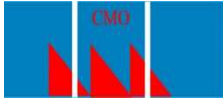
4.12 - Repli du chantier

L'activité sera assurée par chacun des intervenants sur le site, sous la responsabilité de CMO, dans le but de remettre en état de propreté initiale la zone de chantier dédiée à l'installation.

Un état des lieux en fin de chantier avec les représentants des autorités concernées permettra la restitution de la zone dans son état initial.

4.13 – Conclusion

Grâce aux mesures préventives mises en œuvre par la société CMO et ses sous traitants, l'activité de démantèlement de la coque du bâtiment « le Phénix » ne présente pas de risques pour les populations riveraines et les milieux naturels du secteur.



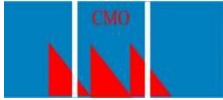
5 – RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGERS

Ce chapitre présente une analyse des risques les plus critiques liés à l'activité du site, et les mesures de préventions associées afin de limiter voire éliminer ces risques.

5.1 – Risques naturels atmosphériques

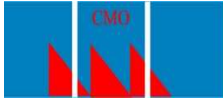
A savoir : tempête, inondations, foudre...

| scénario | Pollution engendrée | Mesures préventives mise en œuvre |
|--|---|---|
| Déstabilisation des engins de chantier | Pollution des eaux Pollution des sols <i>Déversement de produits pollués ou d'hydrocarbures</i> | - Aucune activité ne sera menée lors de fortes intempéries. Les engins de chantiers sur le terre plein (quai) seront évacués vers des lieux protégés. Les installations seront arrimées. - La forme de la cale offre un abri naturel contre le vent. - Mise en place d'un batardeau pour empêcher tout déversement inopiné des effluents vers la mer. |
| Effondrement de la coque <i>Dispersion de substances, déchets polluants Déversement de produits pollués ou d'hydrocarbures</i> | Pollution des eaux Pollution des sols Pollution de l'air <i>Dispersion de substances, déchets polluants Déversement de produits pollués ou d'hydrocarbures</i> | - Mise en place d'un batardeau pour empêcher tout déversement inopiné des effluents vers la mer. - Interventions des marins pompiers de la base navale en cas d'incendie ou situation aggravante. |
| Incendie | Pollution de l'air <i>Dégagement de fumées et/ou de gaz toxiques</i> | - Interventions des marins pompiers de la base navale en cas d'incendie ou situation aggravante |



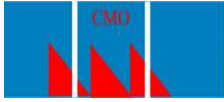
5.2 – Risques d'incendies / d'explosion

| scénario | Pollution engendrée | Mesures préventives mise en œuvre |
|--|---|--|
| Dégazage/vidange des soutes à gasoil <i>Emanation de vapeurs d'hydrocarbures</i> <i>Proximité du parc à huiles et hydrocarbures</i> | Pollution de l'eau <i>Dispersion de particules dues à la fumée/explosion</i> <i>Perte d'hydrocarbures</i> Pollution des sols <i>Dispersion de particules dues à la fumée/explosion</i> <i>Perte d'hydrocarbures</i> Pollution de l'air <i>Emanation de fumées et ou vapeur toxiques</i> | <ul style="list-style-type: none">- Mesures de prévention décrites dans le plan de prévention dégazage- Opération effectuée selon procédure du sous traitant et instruction ministérielle.- Véhicules équipés de kit d'absorption rapide des hydrocarbures et autres liquides nocifs pour l'environnement et/ou la santé (protection des sols)- Instruction d'une demande d'autorisation de vidange et nettoyage des soutes auprès du commandant de la base navale- Intervention d'un expert pour valider la qualité du dégazage- Le PC base sera prévenu avant chaque opération à risque. Le commandant de la base navale décidera de la présence des équipes d'intervention concernées. |
| Dysfonctionnement de l'installation électrique de chantier | Pollution de l'eau <i>Dispersion de particules dues à la fumée</i> Pollution des sols <i>Dispersion de particules dues à la fumée</i> Pollution de l'air <i>Emanation de fumées et gaz toxiques</i> | <ul style="list-style-type: none">- Installation électrique réalisée par une personne qualifiée et habilitée- Arrêt de l'alimentation électrique à partir du disjoncteur du tableau de chantier |



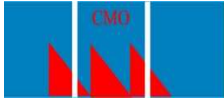
5.3 - Risques de déversement accidentel de produits polluants

| scénario | Pollution engendrée | Mesures préventives mise en œuvre |
|---|--|--|
| Mauvaise manipulation ou branchement des conduits lors des opérations de dégazage et pompage des effluents | Pollution des sols <i>Déversement d'effluents pollués ou d'hydrocarbures</i> | <ul style="list-style-type: none">- Opérations de dégazage et pompage des effluents effectués par du personnel professionnel qualifié et habilité.- Suivi de la procédure de dégazage interne à la société spécialisée dans cette activité- Remise d'un certificat de dégazage et/ou pompage |
| Décharge accidentelle des déchets | Pollution de l'eau Pollution de l'air Pollution des sols <i>Dispersion de substances, déchets polluants</i> | <ul style="list-style-type: none">- Manipulation effectuée par du personnel formé et qualifié- Déchets contenus dans des bennes hermétiques. |
| Mauvais entretien des véhicules et engins de chantier <i>Fuite d'hydrocarbure ou d'effluents</i> | Pollution des sols <i>Perte d'hydrocarbures</i> | <ul style="list-style-type: none">- Vérification périodique réglementaire des véhicules et engins de chantier- Vérification et contrôles des véhicules et engins de chantier par du personnel compétent avant chaque utilisation- Véhicules équipés de kit d'absorption rapide des hydrocarbures et autres liquides nocifs pour l'environnement et/ou la santé (protection des sols) |



5.4 – Risques d'accidents

| scénario | Pollution engendrée | Mesures préventives mise en œuvre |
|---|--|---|
| Circulation des véhicules <i>(conséquence : collision - véhicule endommagé)</i> | Pollution des sols <i>Déversement de liquides pollués ou d'hydrocarbures</i> Pollution de l'air <i>Dégagement de fumées et/ou gaz toxiques</i> | <ul style="list-style-type: none">- Conduite à allure lente (conduite dite rationnelle)- Conduite des véhicules et engins de chantier par du personnel formé et autorisé- Dans la mesure du possible (selon coordination avec base navale) les rotations se feront en fin de journée.- Remise d'un planning prévisionnel des rotations au commandant de la base navale avant le début des travaux.- Coordination de ce planning avec les activités de la base chaque semaine lors de la réunion de coordination de sécurité animée par le commandement de la base navale.- Matériel vérifié avant chaque départ et maintenu dans un état de fonctionnement (frein...) correct. |
| Circulation des piétons <i>(conséquence : collision - véhicule endommagé)</i> | Pollution des sols <i>Déversement de liquides pollués ou d'hydrocarbures</i> Pollution de l'air <i>Dégagement de fumées et/ou gaz toxiques</i> | <ul style="list-style-type: none">- Port de vêtements réfléchissants pour toutes personnes accédant à la zone chantier. |
| Défaillance d'un appareil ou engin de chantier Ou perte de contrôle d'un | Pollution des sols <i>Déversement de liquides pollués ou d'hydrocarbures</i> Pollution de l'air <i>Dégagement de fumées et/ou gaz toxiques</i> | <ul style="list-style-type: none">- Vérification périodique réglementaire des véhicules et engins de chantier |



| scénario | Pollution engendrée | Mesures préventives mise en œuvre |
|--------------------------|---------------------|--|
| engin de chantier | | <ul style="list-style-type: none">- Vérification et contrôles des véhicules et engins de chantier par du personnel compétent avant chaque utilisation- Conduite à allure lente (conduite dite rationnelle)- Conduite des véhicules et engins de chantier par du personnel formé et habilité- Véhicules équipés de kit d'absorption rapide des hydrocarbures et autres liquides nocifs pour l'environnement et/ou la santé (protection des sols) |

5.5 – Organisation des secours

La sécurité des installations est primordiale, tant pour les salariés et les sous traitants de CMO que pour les riverains.

En fonction de chaque risque identifié, les opérateurs sont formés à leur poste de travail et aux gestes qui permettent d'éviter l'accident.

Chaque fois que la situation l'impose, tout opérateur doit déclencher l'alerte selon la procédure de gestion des urgences (procédure établie par CMO)

Grâce à une intervention précoce et efficace contre tout début de sinistre, les risques identifiés peuvent être maîtrisés

Une organisation des secours sera mise en place au travers d'un plan de prévention, rédigé par le responsable qualité/sécurité de CMO et géré par le chef d'établissement ou responsable de projet.