



# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE TEMPORAIRE

**GEOTRADE**  
MARSEILLE (13)  
Version n° 2

Résumé non technique



**KALIÈS**  
Étude & conseil  
en environnement,  
énergie & risques industriels

## I. OBJET DU DOCUMENT

---

La société GEOTRADE a pour projet le démantèlement du bateau pompe le LACYDON, appartenant au Bataillon des Marins Pompiers de Marseille, au niveau du poste 122 du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Cette installation n'étant destinée à fonctionner que pendant une durée inférieure à 1 an, la société GEOTRADE doit donc déposer, auprès du Préfet, un Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale Temporaire, en vue de la consultation des administrations concernées.

Ce Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale décrit les activités de GEOTRADE, détermine leur impact sur l'environnement et la santé, indique les mesures de réduction des impacts envisagées en précisant leur coût estimé. Il analyse également les dangers liés aux installations ainsi que les moyens de prévention et de protection associés.

En vue de favoriser une meilleure compréhension du projet, le présent document constitue un résumé non technique de ce dossier.

Ce résumé non technique a pour objet de faciliter la prise de connaissance des informations contenues dans l'étude d'incidence et l'étude de dangers.

Ce résumé ne constitue qu'une présentation synthétique du dossier auquel il conviendra de se reporter pour toute question nécessitant une réponse détaillée ou approfondie.

## II. PRESENTATION DU DEMANDEUR

### II.1. RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

Tableau 4. Renseignements administratifs de la société

Raison sociale	GEOTRADE
Forme juridique	Société à Responsabilité Limitée (SARL)
Siège Social	22 rue Louis Bréguet 34 830 JACOU
Adresse du site	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) Poste 122 Quai du Président Wilson 13 002 Marseille
Site Internet	<a href="http://www.geotrade.fr">www.geotrade.fr</a>
Montant du capital	200 000 €
N° de SIRET	505 307 801 00025
Code NAF	7112B (Ingénierie, études techniques)
Président	Gérald BERTAINA
Chargé du suivi du dossier	Gérald BERTAINA - Gérant de Géotrade Tél : 04.99.63.09.56

### II.2. HISTORIQUE ET ACTIVITES

La société GEOTRADE a été créée en 2008 par Gérald Bertaina, expert en traitement et valorisation des déchets dangereux et non dangereux, après huit ans d'expérience en direction de site chez un des leaders français du secteur.

La société a développé son activité auprès des administrations, collectivités et industriels autour de trois axes :

- Travaux de démantèlement industriel et naval (installations terrestres, portuaires et navales),
- Dépollution de sites et sols,
- Gestion des déchets dangereux et non dangereux, dont amiante et métaux, au profit des entreprises de démolition (3 500 t en 2018).

Fort de la reconnaissance de ses clients et de l'expérience acquise, la société GEOTRADE accentue depuis 2015 son développement vers le démantèlement naval et d'équipements portuaires.

En témoignent depuis plusieurs années son partenariat d'affaire sur des marchés complexes, terminés, du ministère des Armées avec la société GENIER DEFORGE MEDITERRANEE (groupe COLAS) pour le démantèlement de :

- 52 coques de la Marine Nationale,
- Moyens d'essais NEMO de la Direction Générale de l'Armement (systèmes d'essais lance missile des sous-marins nucléaires),
- D'équipements portuaires de l'Établissement des Infrastructures de la Défense.

La société GEOTRADE est également investie dans un projet ambitieux et inédit d'aménagement d'une ICPE 2712-2 permanente en façade méditerranéenne (ARLES- chantier naval de Barriol).

Cette installation permettra de proposer à ses clients, publics et privés, des solutions complètes répondant à des exigences techniques et réglementaires complexes sur une problématique de démantèlement de navires.

En quelques chiffres :

- Depuis 2008 : 70 navires déconstruits, dont 55 pour le Ministère des Armées,
- 120 chantiers réalisés,
- 6 800 tonnes de MCA (Matériaux Contenant de l'Amiante) gérées,
- 4,1 M€ HT de CA en 2019.

### III. PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX

---

Initialement, le démantèlement du LACYDON était prévu au port de Bassens, en Nouvelle Aquitaine, où toutes les infrastructures nécessaires pour ce type d'opérations sont déjà présentes et régulièrement utilisées, et permettent notamment la déconstruction des navires en cales à sec.

Cependant, pour des raisons administratives et techniques, il n'a pas été possible de donner suite à cette première solution envisagée.

En effet, l'entreprise désignée pour le remorquage a informé très tardivement GEOTRADE de l'obligation d'obtention d'une attestation de conformité à la résolution OMI 765/18 reprise en droit français dans la division 130 (article 130.30.1) pour réaliser le transfert du navire.

Or, l'obtention d'une telle attestation par une société de classification, sur une coque sortie de son suivi en classe depuis 8 ans, impose un passage préalable en cale à sec pour inspection totale de la coque, avec la réalisation :

- De mesures d'épaisseur de coque,
- De travaux de réparation pour toute réduction d'épaisseur supérieure ou égale à 20 %.

Selon l'état de la coque, des limitations de route peuvent être imposés, rallongeant ainsi les délais et les coûts de remorquage.

Le surcoût total lié à l'obtention de l'attestation de conformité a été estimé à 150 k€.

GEOTRADE, en accord du maître d'ouvrage, a décidé d'abandonner le remorquage vers le port de Bassens. GEOTRADE a donc entamé des recherches de sites proches de Marseille où est amarré le LACYDON, ce qui permet de réduire la distance de remorquage, et pouvant accueillir une activité de démantèlement.

Plusieurs sites ont donc été envisagés :

- **Le poste 170**, au niveau du Môle 1 de l'Avant-Port Nord, dans l'enceinte du GPMM. GEOTRADE a déjà procédé au démantèlement de 2 barges non motorisées (non soumises à la réglementation ICPE) au poste 170 en mai/juin dernier. Un temps envisagé avec certitude, le planning d'occupation des postes du GPMM n'a finalement pas permis de valider cette implantation.

- **L'ex site SAIPEM**, à l'Estaque. Ce site, inoccupé pour les prochains mois, présente néanmoins des contraintes techniques importantes. En effet, le tirant d'eau est insuffisant pour le LACYDON. Il serait donc indispensable de réaliser des travaux d'allègement à flot au lieu d'amarrage du LACYDON avant de l'installer sur l'ex-site SAIPEM. Or, de tels travaux ne sont pas réalisables sans l'établissement d'un dossier de demande d'autorisation au titre de la rubrique 2712-2 de la nomenclature des ICPE.
- **Site DERICHEBOURG**, dans l'enceinte du GPMM : GEOTRADE a également sollicité DERICHEBOURG ENVIRONNEMENT qui exploite un quai de transfert de ferraille sur le GPMM pour l'accueil du démantèlement du LACYDON. Cependant, le quai doit être disponible environ 4 à 5 jours par mois pour le chargement de ferraille en navire. Le démantèlement du navire s'étalant sur une période de 2 mois, il n'a pas été possible de choisir ce site.
- **Le poste 122**, sur la Digue du Large du GPMM. Ce poste est le dernier emplacement possible qui a été proposé par le GPMM.
- **Site PREMYS chez SEA INVEST**, au niveau du Canal de Caronte, à Martigues : la société PREMYS a déposé fin 2019 un Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter pour une ICPE pérenne 2712-2, implanté chez SEA INVEST. Ce site avait fait l'objet d'une autorisation temporaire entre juillet 2017 et août 2018 pour un contrat de déconstruction de 52 petits navires de la Marine réalisé en cotraitance PREMYS/GEOTRADE.  
  
À ce jour, le dossier est toujours en cours d'instruction, et PREMYS produit des études complémentaires. La date prévisionnelle d'obtention de l'AP est envisagée pour mars/avril 2021, suite à quoi des aménagements devront être réalisés avant autorisation de début d'exploitation. Le planning ne correspondait donc pas avec le besoin du BPPM pour le démantèlement du LACYDON.
- **Chantier naval de Barriol - Grand Rhône**, à Arles : Ce chantier appartient à la société SECMI. L'accès au site de déconstruction est cependant conditionné par l'enlèvement d'une épave à la charge de VNF et présente également une contrainte planning : les travaux de déconstruction du LACYDON doivent impérativement se réaliser au premier trimestre 2021 ; au-delà, le chantier naval emploiera le site pour ses besoins propres.

Les postes 170 et 122 sont les sites sans contraintes techniques et les plus faciles d'accès pour le démantèlement du LACYDON ; après l'impossibilité de s'installer sur le poste 170, le poste 122 a finalement été retenu.

À noter que cet emplacement présente l'avantage d'être plus éloigné des habitations et de l'A55 passant en limite de l'enceinte du GPMM, ce qui permet de réduire les nuisances potentielles pour le voisinage.

## IV. DESCRIPTION DU PROJET

La société GEOTRADE a pour projet le démantèlement du bateau pompe le LACYDON, armé par le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille, construit en 1963. D'une longueur de 39,67 m et d'une largeur de 8,58 m, il pèse 470 t à vide et 790 t à plein charge.

Son équipage se compose de 20 hommes, et il est équipé de 2 canons mixte (eau/mousse), de 4 canons à eau et de 2 pompes d'un débit de 1 000 m<sup>3</sup>/h.



Destiné à assurer la sécurité du port de Marseille depuis sa construction, il a été mis hors service en 2014 et remplacé par un autre bateau pompe nommé le « Capitaine de Corvette PAUL BRUTUS ». Ce dernier, moins gros et nécessitant moins de personnel pour sa manœuvre, est plus adapté aux risques présents sur le GPMM.

Le LACYDON sera donc démantelé par la société GEOTRADE à qui ce marché a été attribué par la ville de Marseille.

Les travaux de démantèlement du LACYDON peuvent être décomposés en 3 parties :

<p><b>1<sup>ère</sup> partie - 2 semaines - à flot</b></p>	<p><b>2<sup>ème</sup> partie - 6 semaines - à flot et sur dalle béton</b></p>	<p><b>3<sup>ème</sup> partie</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• curage à quai du navire</li> <li>• désamiantage SS3</li> <li>• sécurisation des installations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fin du curage</li> <li>• découpe par oxy-coupage</li> <li>• évacuation des découpes avec la grue vers la dalle béton</li> <li>• découpe à froid sur la dalle</li> <li>• tri et évacuation des déchets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Repli du chantier</li> <li>• Remise en état du site</li> </ul>

Ces opérations sont concernées par la rubrique ICPE 2712-2.

Le projet est donc visé par la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Il fait l'objet d'une **Demande d'Autorisation Temporaire d'Exploiter (DDATE)**, l'opération envisagée n'étant appelée à fonctionner que pendant une durée de moins d'un an, dans des délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction.

# Plan des abords du site



## Légende

-  Poste 122
- Limites d'exploitation ICPE
-  Zone à flot
-  Zone à terre (limites ICPE à quai)
-  Tampon 100 m
-  Abords du site

Google Satellite

0 25 50 75 100 m



## V. RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'INCIDENCE

L'objectif de l'étude d'incidence est de présenter les incidences potentielles du projet dans le cadre de son fonctionnement normal.

Pour ce dossier d'étude d'incidence, il a ainsi été nécessaire de procéder par étapes :

- La définition du projet retenu,
- L'établissement d'un état actuel et de son évolution prévisible,
- L'évaluation des incidences du projet sur l'environnement et la santé,
- La mise en place des mesures pour éviter, réduire et en dernier lieu compenser, les incidences négatives du projet.

Le présent chapitre déclinera donc, par thématique :

- La synthèse des enjeux de l'état actuel de l'environnement du projet,
- La synthèse des incidences, mesures prévues pour éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet et coûts associés.

### V.1. SYNTHÈSE DES ENJEUX DE L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

Pour chacun des compartiments étudiés au chapitre précédent, sont ici décrits les enjeux associés permettant ainsi d'appréhender les facteurs susceptibles d'être affectés par le projet. Le tableau suivant synthétise et hiérarchise les enjeux associés aux différentes thématiques de l'état actuel.

#### Niveaux d'enjeu :

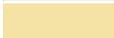
	Enjeu nul ou négligeable		Enjeu modéré
	Enjeu faible		Enjeu fort

Tableau 5. Synthèse des enjeux de l'état actuel de l'environnement du projet

Thème	Enjeux	Niveau
<b>Milieu physique</b>		
<b>Topographie</b>	Localisation sur la Digue du Large du Grand Port Maritime de Marseille. Topographie plane au droit du site, altitude d'environ 3 mNGF.	
<b>Climat</b>	Climat méditerranéen. Pluviométrie de 515 mm/an en moyenne. Ensoleillement important, rafales assez fréquentes et potentiellement violentes.	
<b>Sol et sous-sol</b>	Digue constituée d'encrochements localisés sur les sédiments sous-marins (éboulis, sables, vases).	
<b>Sites potentiellement pollués</b>	16 sites BASIAS dans un rayon de 1 km, dans l'enceinte du port et en limite de l'A55 essentiellement des anciens dépôts de liquides inflammables.	

Thème	Enjeux	Niveau
<b>Eaux souterraines</b>	Masse d'eau souterraine affleurante de type sédimentaire « <i>Formations oligocènes de la région de Marseille</i> » (FRDG215). Bon état quantitatif et qualitatif général. Absence de captages AEP à proximité.	
<b>Eaux superficielles</b>	La Petite Rade de Marseille (FRDC06a) est la masse d'eau côtière de l'autre côté de la Digue du Large. Le Ruisseau des Ayalades (FRDR11034) passe à 2 km à l'Est du site. Activités de baignade à 4,5 km au Sud et passage de navires dans la Petite Rade et sur le bassin du Président Wilson.	
<b>Risques naturels</b>	Pas de risque inondation par débordement de cours d'eau, submersion marine ou remontée de nappe. Pas de risque lié aux aléa argiles. Risque sismique de niveau 2.	
<b>Milieu naturel</b>		
<b>Zonages réglementaires et d'inventaire</b>	Aire d'étude concernée par aucun zonage. ZNIEFF de type 1 « Le Plateau de la Mure » et de type II « Chaîne de l'Etoile » à 3,6 km à l'Ouest. Site Natura 2000 FR9301603 " Chaîne de l'Etoile et Massif du Garlaban " (Zone Spéciale de Conservation) situé à plus de 3,6 km au Nord-Est.	
<b>Habitats naturels</b>	Aucun habitat naturel d'intérêt communautaire présent sur l'aire d'étude, qui est entièrement anthropisée, au sein du complexe industrialo-portuaire du GPMM.	
<b>Flore</b>	Aucune espèce floristique sur l'aire d'étude.	
<b>Faune</b>	Aucune espèce protégée sur le site.	
<b>Continuités écologiques</b>	Aire d'étude non concernée par les éléments du SRCE.	
<b>Paysage et patrimoine</b>		
<b>Paysage</b>	Site dans le grand ensemble de la zone industrialo-portuaire du GPMM. Pas de vue du site depuis l'A55.	
<b>Patrimoine</b>	Aire d'étude non concernée par un périmètre de protection de monument historique, le plus proche étant situé 2,2 km au Nord. Sites classés et inscrits situés à 4,5 km ou plus de l'aire d'étude.	
<b>Archéologie</b>	Aucun site archéologique référencé situé à proximité de l'aire d'étude.	
<b>Milieu humain</b>		
<b>Urbanisme</b>	Le projet est en zone UEsP1, Zone dédiée au fonctionnement, au développement et à l'intégration urbaine du Grand Port Maritime de Marseille (partie Sud). Il n'est concerné par aucune Servitude d'Utilité Publique.	
<b>Population</b>	La commune de Marseille compte 863 310 habitants en 2017. Le site est à environ 4 km du centre-ville historique ; les logements les plus proches sont à environ 1 km à l'Est du site, de l'autre côté de l'A55.	
<b>Activités socio-économiques</b>	Sur l'emprise du GPMM (industries portuaires). 3 établissements ICPE sont situés à moins de 1 km.	
<b>Voies de communication et réseaux</b>	Accès à l'enceinte du GPMM soumis à contrôle puis accès au site par une voie à double sens. Les réseaux présents sont détaillés sur le plan des réseaux annexé au présent dossier.	

Thème	Enjeux	Niveau
Risques technologiques	Aire d'étude non concernée par un Plan de Prévention des Risques Technologiques. Canalisations de gaz présente à environ 620 m à l'Est de l'aire d'étude. Autoroute A55 concernée par le transport de marchandises dangereuses.	
<b>Cadre de vie</b>		
Ambiance sonore et vibrations	Bruit ambiant moyen. Bruit routier en provenance de l'A55 et voie ferrée à environ 1 km du site. En limite du PEB de l'aéroport Aix-Marseille Provence. Trafic maritime sur le bassin du président Wilson et activités des entreprises voisines.	
Air	Bonne qualité de l'air - dépassement pour les NOx	
Odeurs	Odeurs liées à la circulation routière, peu perceptibles au droit du site.	
Ambiance lumineuse	Ambiance lumineuse modérée à forte, sous influence de l'agglomération marseillaise et du GPMM.	
Déchets	Gestion des déchets par leurs producteurs	

## V.2. SYNTHÈSE DES INCIDENCES, MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES ET COÛTS ASSOCIÉS

Le tableau suivant synthétise les incidences du projet sur toutes les thématiques présentées dans l'analyse de l'état actuel ainsi que les mesures correspondantes.

Un niveau est attribué à chaque impact identifié :

**Niveaux d'impact :**

	Nul ou négligeable		Modéré		Positif
	Faible		Fort		

Tableau 6. Synthèse des incidences et mesures prévues

Thème	Incidences				Mesures ERC	Incidences résiduelles
	Description	Phase	Type	Niveau	Description	Niveau
<b>Milieu physique</b>						
Topographie	Pas de modification de la topographie du site	Travaux / Exploitation	/		/	
Météorologie / Climat	Pas d'incidences sur la météorologie ou le climat	Travaux / Exploitation	/		/	
Sols et sous-sol	Utilisation d'environ 200 m <sup>3</sup> de matériaux de carrière pour la mise en place d'une couverture gravillonnaire	Exploitation	Indirect, permanent, à court terme		/	
	Risques de pollution accidentelle du sol.	Exploitation	Direct, permanent, à court terme		MR 1. Stockage des produits sur rétention MR 8. Mise en place d'un système spécifique de collecte, gestion et traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées ME 1. Lavage de la coque avant sa mise à quai	
Eaux souterraines	Pas de prélèvements ou de rejets dans les eaux souterraines. Travail sur une surface imperméabilisée.	Travaux / Exploitation	/		/	
Eaux superficielles	Pas de prélèvements ou de rejets dans les eaux superficielles.	Travaux / Exploitation	/		/	
	Risques de pollution accidentelle lors du travail à flot ou lors du ruissellement des eaux pluviales de la zone de travail à quai.	Exploitation	Direct et indirect, permanent, à court terme		ME 2. Rejet des EP de ruissellement de la zone d'activité à quai dans le réseau du GPMM MR 8. Mise en place d'un système spécifique de collecte, gestion et traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées ME 3. Vidange de tous les fluides du LACYDON avant son remorquage au poste 122	
Risques naturels	Site non affecté par les risques naturels.	Travaux / Exploitation	/		/	
<b>Milieu naturel</b>						
Zonages réglementaires et d'inventaire	Aucune incidence du projet sur les zonages de protection et d'inventaire.	Travaux et exploitation	/		/	
Habitats naturels, Faune, Flore et continuités écologiques	Pas de perturbations de la faune et la flore relative aux activités de GEOTRADE (pas de modification de l'environnement existant).	Travaux et Exploitation	/		/	
<b>Paysage et patrimoine</b>						
Paysage	Pas de modification du paysage.	Travaux / Exploitation	/		/	
Patrimoine culturel	Aucun impact du projet sur le patrimoine culturel.	Travaux / Exploitation	/		/	
<b>Milieu humain</b>						
Urbanisme	Pas d'incidences sur l'urbanisation.	Travaux / Exploitation	/		/	
Démographie	Absence d'impact du projet sur la population et son évolution.	Travaux / Exploitation	/		/	
Activités économiques	Retombées économiques locales positives du chantier et des activités (restauration et hôtellerie).	Travaux / Exploitation	Indirect, permanent, à court terme		/	
Infrastructures et réseaux	Trafic relativement faible devant celui de l'A55 permettant d'accéder au site	Travaux / Exploitation	/		/	

Thème	Incidences				Mesures ERC	Incidences résiduelles
	Description	Phase	Type	Niveau	Description	Niveau
Risques technologiques	Absence de risques sur la zone d'étude et pas de création de risques du projet pour le voisinage.	Travaux / Exploitation	/		/	
Santé humaine	Travaux sur des Matériaux Contenant de l'Amiante de catégorie SS3 (pas de percement ou de découpe).	Exploitation	Direct, permanent, à court terme		ME 4. Formation du personnel ME 5. Mise en place d'une unité mobile de décontamination à proximité des zones d'activités à flot et à quai. <a href="#">MR 4bis Extracteurs d'air avec filtres THE</a>	
<b>Cadre de vie</b>						
Bruit et vibrations	Activités du site à l'origine de nuisances sonores, dans un environnement très industriel et éloigné des habitations.	Travaux / Exploitation	Direct, permanent, à court terme		MR 3. Activités uniquement réalisées en période de jour	
Qualité de l'air	Faibles rejets atmosphériques liés au fonctionnement des machines de démantèlement et au trafic pour l'enlèvement des déchets.	Exploitation	Direct, permanent, à court terme		MR 4. Les machines utilisées respecteront les normes CE <a href="#">MR 4bis Extracteurs d'air avec filtres THE</a>	
Odeurs	Faibles émissions d'odeurs liées au trafic et aux opérations d'oxycoupage, limitées à l'emprise du site	Exploitation	Direct, permanent, à court terme		MR 4. Les machines utilisées respecteront les normes CE	
Émissions lumineuses	Pas d'éclairage sauf en cas de faible luminosité.	Exploitation	Direct, permanent, à court terme		/	
Déchets	L'activité de démantèlement de navire produit des déchets de plusieurs type en grande quantité.	Exploitation	Direct, temporaire, à court terme		MR 5. Mise en place de bennes ou de cuves spécifiques selon le type de déchets MR 6. Enlèvement régulier des déchets vers des entreprises de traitement appropriées MR 7. Traçabilité des déchets (BSD)	
Sécurité du site	Pas de risques de vandalisme sur les installations du site.	Exploitation	Direct, permanent, à court terme		/	

En l'absence d'impact résiduel significatif, il n'est pas prévu de mesure compensatoire.

Afin de contrôler la bonne mise en œuvre des mesures et leur efficacité, il est proposé de vérifier régulièrement l'état du site et la bonne tenue des registres des déchets.

## **VI. RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DES DANGERS**

---

### **VI.1. RETOUR D'EXPERIENCE DE L'ACCIDENTOLOGIE**

Sur la base des différents évènements recensés au niveau d'installations similaires à celles projetées, les principaux points à retenir sont les suivants :

- Événements initiateurs principaux : défauts matériels, interventions humaines,
- Phénomène dangereux principal : rejet de matières dangereuses, incendie, explosion,
- Conséquences principales : conséquences limitées au site dans la grande majorité des cas.

### **VI.2. RISQUES INTERNES**

Au regard des activités et des caractéristiques des produits dangereux mis en œuvre sur le site, les risques associés sont les suivants :

- L'incendie des matériaux combustibles présents,
- Le déversement accidentel de produits chimiques, suivi ou non d'une pollution du milieu naturel,
- La fuite de gaz suivie ou non de l'inflammation immédiate ou retardée du rejet.

Aucun des scénarios recensés n'est susceptible d'avoir des effets à l'extérieur du site, c'est-à-dire de conduire à un accident majeur potentiel.

### **VI.3. RISQUES EXTERNES**

Le site n'est pas situé dans le rayon d'action d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

La canalisation de Transport de Matières Dangereuses la plus proche est située à environ 620 m du site ; au regard de la distance séparant l'installation et la canalisation de transport de gaz naturel, le risque d'effets dominos peut être exclu.

Les dangers liés aux différentes voies de communication situées à proximité du projet sont également négligeables compte-tenu notamment de leurs éloignement et/ou de leur fréquentation.

Les risques inondation et retrait/gonflement des argiles sont écartés puisque le projet n'est pas implanté au sein d'un zonage réglementaire d'un PPRi ou d'une zone concernée par les argiles.

## VI.4. MESURES ORGANISATIONNELLES ET TECHNIQUES

Des mesures techniques et organisationnelles seront effectives sur le site afin d'éviter que les évènements cités dans l'analyse des risques ne se produisent et d'en limiter les conséquences.

Les principaux dispositifs de sécurité sont les suivants :

- Formation du personnel (sauveteurs-secouristes du travail, manipulation des extincteurs, etc.),
- Protection contre les pollutions accidentelles ([dalle en enrobé](#) et système d'obturation des réseaux, procédures d'alerte, barrages flottant, kits anti-pollution, etc.),
- Vérification réglementaire du matériel,
- Mise à disposition des équipements de protection individuelle adaptés (vêtements de travail, chaussures de sécurité, etc.),
- Moyens humains d'intervention en cas d'incendie,
- Moyens d'intervention et de lutte contre l'incendie (extincteurs, motopompe),
- Présence d'une clôture sur l'ensemble du périmètre de l'installation,
- Projet bénéficiant d'un contrôle d'accès au niveau du poste de garde du GPMM,
- etc.