



**PRÉFET  
DE LA  
MARTINIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

*Direction de la mer*

***Enlèvement de bateaux hors d'usage (BHU) en milieu naturel sur le littoral de la  
Martinique et en mer***

***Marché de prestations de service  
dossier de consultation des entreprises***

***Cahier des clauses techniques particulières (CCTP)***

## **ARTICLE 1 : Contexte**

La Martinique est une destination de plaisance privilégiée et accueille chaque année de nombreux plaisanciers. Les infrastructures d'accueil (places au port, zone de mouillage organisées) n'étant pas suffisamment nombreuses en comparaison avec la fréquentation, de nombreux navires sont au mouillage forain, notamment dans des baies (le Marin, Fort-de-France, etc), ou des anses (Anses d'Arlets, Sainte-Anne, etc) protégées mais également sur la façade Atlantique.

Cependant, il a été constaté que de plus en plus de navires sont abandonnés, perdant au fil du temps leur flottabilité et devenant des épaves, engendrant des dommages pour le milieu marin (pollutions) et un danger pour la navigation maritime.

## **ARTICLE 2 : Objet de la consultation**

### **2.1. Maîtrise d'ouvrage**

Le pouvoir adjudicateur est :

Le Préfet de la Martinique (Direction de la Mer)  
Rue Victor Sévère, 97200 FORT-DE-FRANCE

### **2.2. Nature des prestations**

Le présent marché a pour objet l'enlèvement de navires abandonnés flottants, coulés ou échoués, leur transport par voie maritime ou terrestre jusqu'à un point de débarquement, leur débarquement et leur transport par voie terrestre jusqu'à une installation adaptée à leur déconstruction et élimination.

Ne sont concernés par ce marché que les navires de plaisance de moins de vingt-quatre mètres de long. Pour ces navires, le coût financier de la déconstruction est pris en charge par l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER) dans une installation agréée.

Le détail des prestations, ainsi que leurs modalités d'exécution sont précisés à l'article 3 « Détail des prestations ».

La liste des navires à retirer sera établie par la Direction de la mer. Les interventions seront organisées par secteur géographique cohérent.

Le choix des navires retirés sera communiqué en amont de chaque opération de retrait.

Au total, une vingtaine de navires devra être retirée en 2025.

### **2.3. Lieu de réalisation des prestations**

Les prestations relevant du présent marché sont exécutées sur la façade maritime et territoire de la Martinique. L'enlèvement des navires sera réalisé par secteur géographique selon les bons de commande. L'essentiel de la prestation se déroulera sur la façade Caraïbe de la Martinique et plus précisément en baie de Fort-de-France.

### **2.4. Organisation des opérations**

Les navires qui seront enlevés dans le cadre du présent marché devront, préalablement à leur enlèvement, faire l'objet d'une procédure de déchéance de propriété mise en œuvre par l'État et par délégation par la Direction de la mer.

Chaque opération d'enlèvement fait l'objet d'une phase de préparation et de repérage associant le prestataire et la Direction de la mer afin :

- d'évaluer précisément la situation des navires dont l'enlèvement est envisagé ;
- d'évaluer les moyens techniques nécessaires à l'enlèvement des navires. Il incombe au prestataire vérifier la faisabilité technique de chaque opération ;
- de définir les prestations requises pour l'enlèvement de chaque navire.

À l'issue de cette phase de repérage, l'entreprise titulaire du marché procède à la préparation de l'opération. Elle soumet au maître d'ouvrage une proposition d'intervention, laquelle détaille les prestations requises pour l'enlèvement de chaque bateau, ainsi que les délais de réalisation. Elle établit un calendrier prévisionnel, procède à l'information des autres intervenants impliqués (sous-traitants, centre de déconstruction...) et pré-programme la mobilisation des moyens techniques requis.

Le prestataire est responsable de la coordination avec le gestionnaire de l'installation de déconstruction des navires. Lors de la phase de préparation des opérations, il devra notamment vérifier avec ce dernier les capacités d'accueil et de traitement des navires sur la période de réalisation de l'opération envisagée, et en tenir compte dans l'organisation et le calendrier de réalisation de l'opération.

Le prestataire actualise par échange contradictoire avec le maître d'ouvrage sa proposition d'intervention (prestations requises et délais) et ce dernier finalise alors et émet le bon de commande. À réception, le prestataire actualise sans délai le planning prévisionnel d'intervention et prévient les autres intervenants impliqués (en particulier le centre de déconstruction). Elle dispose alors d'un délai de 15 jours maximum pour commencer à réaliser le chantier d'enlèvement.

Durant la réalisation des opérations d'enlèvement, le maître d'ouvrage pourra solliciter la réalisation de réunions de suivi de chantier à raison d'une par semaine. Par ailleurs, en cas d'incident sur le chantier (accident, pollution...) le prestataire met en œuvre sans délai les mesures requises, puis prévient rapidement le maître d'ouvrage en lui indiquant ces mesures. Le maître d'ouvrage pourra solliciter la mise en place de mesures supplémentaires, si celles déjà réalisées lui semblent insuffisantes, en particulier si l'incident porte atteinte au milieu et aux écosystèmes marins.

## **2.5. Délais de réalisation**

Le délai de réalisation de chaque opération d'enlèvement sera défini en amont de celle-ci en concertation entre le maître d'ouvrage et l'entreprise retenue, sur la base des temps prévisionnels nécessaires à la réalisation des différentes prestations commandées, telles qu'indiquée par le prestataire dans son offre.

Ce délai sera précisé sur le bon de commande correspondant à chaque opération. À la date de réception d'un bon de commande, le prestataire dispose d'un délai de 15 jours pour commencer à réaliser l'opération.

### **ARTICLE 3 : Détails des prestations**

Chaque opération d'enlèvement comprendra a minima une prestation « préparation de chantier » et une prestation « enlèvement de navire ».

Pourront s'ajouter à cette base commune, en fonction de l'opération envisagée, une ou plusieurs autres prestations « enlèvement de navire » ainsi qu'une ou plusieurs prestations rendues nécessaires au regard des spécificités des navires, ou plus généralement du chantier considéré.

#### **3.1. Contenu de la prestation « préparation de chantier »**

La prestation « préparation de chantier » comprend les frais fixes inhérents à la réalisation d'une opération d'enlèvement, que celle-ci concerne un ou plusieurs navires.

Elle comprend :

- La préparation et l'organisation en amont de l'intervention :
  - ◆ Établissement du mode opératoire (ou adaptation du mode opératoire « type »),
  - ◆ Établissement du planning prévisionnel de l'intervention,
  - ◆ Information et coordination des intervenants impliqués (manutention, transport terrestre, centre de traitement),
  - ◆ Réservation/programmation des moyens techniques nécessaires ;
  - ◆ Réalisation des démarches administratives éventuelles (autres que la déchéance de propriété des navires),
- La mobilisation des moyens d'intervention, en particulier l'acheminement des moyens nautiques requis sur le site d'intervention ;
- La démobilisation des moyens d'intervention à l'issue du chantier, et la remise en état du site d'intervention.

#### **3.2. Contenu de la prestation « Enlèvement de navire »**

Cette prestation couvre l'enlèvement et l'acheminement au centre de déconstruction de navires jusqu'à 24 mètres de longueur. Elle comprend l'ensemble des opérations nécessaires et suffisantes au chargement d'un navire flottant, ou d'un navire coulé ou échoué préalablement renfloué. Les navires échoués ou coulés nécessitent des opérations préalables à leur chargement, qui font l'objet d'une prestation à part

Elle se décline en 2 sous-prix distincts, chacun correspondant à un type de navire spécifique : monocoque, catamaran.

La prestation « enlèvement d'un navire » ne peut pas être commandée seule : elle est nécessairement associée à une prestation « préparation de chantier ».

La prestation « préparation de chantier » peut concerner plusieurs navires sur une même zone géographique, à savoir une unité géographique cohérente.

Cette prestation comprend la sécurisation et la préparation du navire au remorquage/ au transport par voie maritime, c'est-à-dire notamment :

- Réparations sommaires et aide à la flottaison si nécessaire ;

- Opérations de préparation du navire nécessaires à la sécurisation de sa manutention notamment celles requises pour prévenir toute pollution du site ;
- Récupération des fluides et matériaux polluants (huiles, batterie...) si risque de fuites ou de dispersion au cours du transport maritime ;
- Démontage des éléments risquant de poser des difficultés pour les opérations de transport par voie maritime ;
- De manière générale, toute intervention jugée nécessaire pour acheminer en sécurité le navire au point de débarquement prévu, et en maîtrisant les risques de pollution inhérents au déplacement du navire (fluides, déchets...).

Cette prestation comprend également :

- Le transport par voie maritime jusqu'à un point de débarquement terrestre (s'agissant de navires flottants, le remorquage est envisagé comme solution de base, mais l'entreprise pourra toutefois proposer d'autres modalités et solutions techniques);
- Le débarquement du navire à terre ;
- La préparation du navire pour le transport par voie terrestre, c'est-à-dire :
  - ◆ Les opérations de base nécessaires au transport) dans des conditions de sécurité satisfaisantes (démontage du mât, par exemple ;
  - ◆ Les opérations de base permettant de prévenir les risques de pollution accidentelle lors du transport (récupération des fluides qui resteraient à bord, par exemple) ;
- Le transport terrestre du navire jusqu'à une installation de déconstruction et d'élimination. Est compris dans cette prestation « de base » le transport par camion plateau : pour les navires plus gros nécessitant d'autres moyens (camion avec remorque), un prix « transport complexe » peut être ajouté à cette prestation de base ;
- Le déchargement du navire sur le site de traitement.

La déconstruction des navires et l'élimination des déchets qui en sont issus sont exclues du présent marché. Les navires seront acheminés vers le centre agréé par l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER) le plus proche du site de débarquement de ceux-ci ( voir§4.7).

### **3.3. Contenu de la prestation « Gestion des déchets »**

La prestation « gestion des déchets » concerne le transport maritime et terrestre et l'élimination en filière adaptée, des déchets accumulés sur certains navires squattés ou servant de dépôt, d'atelier, voire de poubelle. Il se décline en deux sous prix : déchets non dangereux, déchets dangereux. Le temps passé et les moyens nécessaires à la collecte de ces déchets pourront être pris en charge au moyen du prix « enlèvement complexe ».

Elle ne concerne pas la gestion des éléments propres au navire, et/ou retrouvés couramment sur un navire, comme par exemple : éléments d'accastillage, voiles, équipements de sécurité (radeau de survie, extincteurs...) ou de navigation (électronique de bord, pilote automatique), annexe, panneaux solaires... lesquels sont réputés relever de la prestation « enlèvement d'un navire ».

Sont concernés par cette prestation les objets, matériels et matériaux de toute nature, qui n'auraient pas de rapport ou dont la quantité serait sans rapport avec l'usage courant d'un navire. Le prix comprend la récupération de ces déchets sur le navire (en mer ou à terre), leur conditionnement, leur transport et leur élimination dans une installation prévue à cet effet.

### **3.4. Contenu de la prestation « Enlèvement complexe »**

La prestation « enlèvement complexe » a pour objet de rémunérer les opérations maritimes de récupération et de chargement d'un navire, qui ne sont pas comprises dans la prestation de base « enlèvement d'un navire ». Elle a également pour objet de rémunérer les opérations maritimes de récupération des navires très dégradés, ainsi que les déchets divers présents sur site ou sur certains navires eux-mêmes.

Elle comprend le temps supplémentaire passé pour préparer l'enlèvement (repérage fin du navire, par exemple) et pour le réaliser, ainsi que la mobilisation des moyens et du matériel requis. Le temps supplémentaire s'entend par rapport à celui nécessaire pour réaliser une opération d'enlèvement « simple » dont les prestations sont typiquement couvertes par la prestation « enlèvement d'un navire ».

Elle couvre notamment la mobilisation :

- De plongeurs scaphandriers si nécessaire ;
- Des moyens techniques nécessaires pour renflouer un navire coulé ;
- Des moyens techniques nécessaires pour récupérer un navire échoué ;
- Des moyens techniques nécessaires pour récupérer un navire très dégradé et tout type de déchets immergés ou stockés à bord d'un navire ;
- Des moyens techniques requis pour rincer in situ un navire coulé envasé, afin d'en extraire la vase accumulée ;
- Des moyens techniques nécessaires pour éviter la dispersion de matières en suspension (barrage filtrant), lors du renflouement d'un navire coulé s'il est envasé.

De manière concrète, l'enlèvement d'un navire dit « complexe » (échoué, envasé...) mobilisera la prestation de base « enlèvement d'un navire » (une unité), à laquelle s'ajoutera le nombre d'unités de prestation « enlèvement complexe » jugées nécessaires à la réalisation de l'opération.

### **3.5. Contenu de la prestation « Transport complexe »**

La prestation « transport complexe » se rapporte à la prise en charge des moyens spécifiques, nécessaires à la manutention et au transport terrestre des unités dont la taille et/ou les caractéristiques font qu'elles ne peuvent pas être transportées par le moyen technique prévu en base (type camion plateau) dans la prestation « enlèvement d'un navire ».

Elle couvre le coût supplémentaire, par rapport à cette prestation de base, relatif à la mobilisation des moyens nécessaires pour :

- le chargement du navire au point de débarquement terrestre ;
- le transport depuis ce point, jusqu'à l'installation de traitement ;
- le déchargement du navire sur l'installation de traitement.

Les moyens dont il est ici question sont typiquement un camion avec remorque plateau, et une grue mobile nécessaire au chargement et déchargement du navire sur la remorque. La réalisation des démarches administratives éventuellement requises pour la mise en œuvre de ces moyens (transport exceptionnel, par exemple) est comprise dans cette prestation.

### **3.6. Livrables**

En amont de chaque opération, le prestataire établit (ou actualise) et remet au maître d'ouvrage un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED).

À l'issue de chaque intervention, le prestataire établit un compte rendu synthétique des opérations réalisées, qui mentionne notamment :

- la localisation, les dates d'intervention ;
- les prestations effectuées, les quantités mises en œuvre ;
- les éventuelles difficultés rencontrées et la justification du non-respect des délais de réalisation (le cas échéant) ;
- les éventuels incidents/ dégradations survenues, du fait du prestataire ou de tiers.

Sont annexés au compte rendu les bordereaux d'admission des bateaux hors d'usage en centre de traitement agréé (datés, signés), ainsi que les bordereaux d'admission des autres déchets (dangereux/ non dangereux) dans les filières adaptées à la nature de ces déchets.

## **ARTICLE 4 : Prescriptions techniques**

### **4.1. Responsabilités**

Le prestataire est réputé responsable de :

- La sécurité du chantier (sécurité des tiers et de ses propres personnels) ;
- L'intégrité de l'environnement marin, la prévention de toute dégradation ou pollution.

### **4.2. Sécurité du chantier**

Le maître d'ouvrage attire l'attention du prestataire sur le fait que les sites sont des lieux publics parfois limitrophes d'équipements publics terrestres et occupés par de nombreux navires.

Le prestataire doit donc veiller à prendre toutes les dispositions pour assurer la sécurité des usagers pendant toute la durée des prestations. Ainsi, les engins stationnant dans l'emprise du chantier en dehors des horaires de travail devront être protégés vis-à-vis du public.

Le prestataire aura pris connaissance de toutes les difficultés de chacun des sites et prendra toutes les dispositions pour garantir la sécurité des personnes et des biens.

Pour les chantiers mobiles ou lorsque les prestations se déroulent à moins de 100 mètres d'une zone fréquentée par le public, le prestataire doit prendre toute disposition de balisage et de surveillance pour garantir la sécurité des personnes.

Il est de la responsabilité du prestataire de se tenir informée des prévisions auprès des services de météorologie et d'informer le maître d'ouvrage dans le cas où elle juge nécessaire d'annuler l'intervention.

En cas de manquement par le prestataire aux règles de sécurité ou aux prescriptions techniques, le maître d'ouvrage peut à tout moment demander l'arrêt de la prestation.

#### **4.3. Circulation maritime**

Le prestataire est responsable de la sécurité de la navigation aux abords des zones d'intervention lors de toutes les opérations maritimes. Il doit notamment signaler ses chantiers de jour comme de nuit.

Le prestataire devra notamment se rapprocher de la Direction de la Mer, en tant que référent technique et réglementaire de la phase d'enlèvement et de transport maritime des BHU. Il lui appartient de déposer, avant tout commencement d'exécution, les demandes de réglementation, de circulation qu'elle jugera nécessaires. Elle devra le cas échéant se soumettre aux prescriptions qui en découleront.

#### **4.4. Sécurité des intervenants**

Le prestataire est responsable de la sécurité de ses personnels sur le chantier, ainsi que de celle de ses éventuels co-traitants et sous-traitants. Il devra se conformer à l'ensemble des obligations réglementaires

S'appliquant aux opérations réalisées, notamment celles imposées par le code du travail. Les scaphandriers intervenant sur les chantiers d'enlèvement de navires devront disposer des qualifications et certifications requises (notamment certificat d'aptitude à l'hyperbarie classe II mention A).

#### **4.5. Dégradations**

Le prestataire est entièrement responsable des détériorations qu'il causerait aux ouvrages, aux équipements, à la voirie, aux biens de tiers, aux sols, au milieu marin et à la végétation. Il devra justifier, avant la notification du marché, qu'il est titulaire d'une assurance garantissant les tiers en cas d'accidents ou de dommages causés par l'exécution des prestations, au moyen d'une attestation portant mention de l'étendue de la garantie.



Le prestataire doit adapter la charge de ses engins aux conditions d'accès de chaque site, annuler ou retarder les prestations dans le cas de conditions atmosphériques difficiles.

Le prestataire est responsable de toute dégradation constatée sur le domaine public, consécutives au passage, ou manœuvres de ses engins.

- En cas de dégradation des voies publiques utilisées, le prestataire a la charge de procéder à l'entretien et à la réparation des dégradations.
- En cas de réclamation des services de la commune concernée, des services de l'Équipement, des services de Police, ou des riverains, le maître d'ouvrage se réserve le droit de faire procéder aux prestations de nettoyage des chaussées souillées aux frais du prestataire.

#### **4.6. *Clauses environnementales***

Le prestataire attachera une attention toute particulière à la préservation du milieu marin et doit mettre en œuvre les différentes mesures nécessaires à la minimisation de l'impact des interventions sur les écosystèmes environnants. Il devra en particulier se conformer aux modalités d'intervention qui sont détaillées dans son mémoire technique. Pour mémoire, ces modalités sont évaluées lors du jugement des offres et sont prises en compte dans le choix du prestataire (critère qualité environnementale).

Le prestataire organise et réalise le chantier en fonction :

- de la sensibilité de l'écosystème et des risques de perturbation de son fonctionnement ;
- des conditions hydrodynamiques, hydrauliques ou météorologiques ;
- de la nature et de l'ampleur des activités de navigation, de pêche.

Il s'assure de ne pas générer de pollution de l'eau et des milieux aquatiques, notamment en procédant à la récupération des fluides et matières qui risqueraient de se disperser lors de la manutention des navires, préalablement à celle-ci. Ces déchets feront l'objet d'un tri, dans la mesure du possible, afin d'être éliminés dans les filières les plus appropriées.

Le prestataire s'assure également de limiter la remise en suspension de sédiments et leur diffusion dans le milieu, notamment lors des opérations de renflouement de navires coulés. Le cas échéant, des dispositifs adéquats sont mis en œuvre pour contenir dans un périmètre restreint les matières en suspension générées par le chantier.

Le prestataire met en œuvre les procédures et moyens permettant de prévenir et de lutter contre les pollutions accidentelles lors de la réalisation de l'aménagement ou de l'ouvrage, ou de son exploitation. Les matériels utilisés sur le chantier doivent être régulièrement entretenus. Aucune réparation n'est effectuée sur le chantier, sauf réparation d'urgence liée à la sécurité et/ou nécessaire pour faire cesser une pollution.

Le prestataire doit quitter ou laisser le chantier maritime propre et libre de tout déchet ou produit dangereux pendant et après l'exécution des prestations. Le stockage des déchets sur le site n'est pas autorisé. Tous les déchets issus des opérations d'enlèvement seront dans la mesure du possible triés et obligatoirement éliminés dans des filières adaptées, prévues à cet effet et dûment autorisées.

#### **4.7. Filières d'élimination**

Les navires traités dans le cadre de cette prestation sont des navires de plaisance, dont l'élimination est prise en charge par l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER). Dans le cadre de cette prestation, les navires devront être acheminés dans une installation agréée par cette dernière. La demande à effectuer auprès de l'APER, pour prise en charge du coût de déconstruction et élimination des navires, sera effectuée par le maître d'ouvrage.

À ce jour, il n'existe en Martinique qu'une seule installation répondant à ce critère : le centre Métal DOM à Fort-de-France. Si, pendant la durée d'exécution du marché, une ou plusieurs autres installations d'élimination de navires de plaisance étaient agréées par l'APER, et que la localisation de cette ou de ces installations permettait de réduire les distances (et donc les coûts) de transport par voie terrestre depuis l'un ou l'autre des points de débarquement prévu, une modification en cours d'exécution au présent marché pourra être envisagée afin de tenir compte de l'évolution du contexte.