

ROUTE DE CABLE MARSEILLE MONACO



RESUME NON TECHNIQUE

sipartech

Version 1.0

SOMMAIRE

i

1. INTRODUCTION.....	1
2. OBJECTIF DU PROJET	3
3. DESCRIPTION DU PROJET	5
3.1. DESCRIPTION DES CABLES	6
3.2. TRAVAUX PREVUS	6
3.3. PHASAGE DES TRAVAUX ET ESTIMATION BUDGETAIRE	7
3.4. ETAT INITIAL DE LA ZONE D'ETUDE ET DE SON ENVIRONNEMENT	8
3.4.1. Environnement physique.....	8
3.4.2. Environnement biologique	9
3.4.3. Activités humaines	10
4. CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE	11
5. JUSTIFICATION DU PROJET	13
6. JUSTIFICATION DU TRACE DES ROUTES DE CABLES	15
7. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURE D'ATTENUATION	17
8. MESURE DE SURVEILLANCE APPLICABLE A LA ZONE D'ETUDE AU LARGE DU DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES	21
9. MODALITES DE SUIVI ENVISAGEES APPLICABLE A LA ZONE D'ETUDE AU LARGE DU DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES.....	23
9.1. AU COURS DE LA PHASE DE TRAVAUX.....	24
9.2. AU COURS DE LA PHASE D'EXPLOITATION	24
9.3. AU COURS DE LA PHASE DE DEMANTELEMENT	25

LISTE DES TABLEAUX

ii

Tableau 1: Durée des travaux prévus dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.....	7
Tableau 2 : Coûts des travaux pour la pose du câble MML dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.	7
Tableau 3 : Coûts de démantèlement du câble MML dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.	7
Tableau 4 : Détail des coûts de l'ensemble des travaux pour le projet dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.	8
Tableau 5 : Synthèse des incidences sur l'environnement marin et terrestre jusqu'à la limite des eaux territoriales avec les mesures d'atténuation envisagées au niveau du département des Alpes-Maritimes.	20



The background of the page features a light gray world map. Two circular callouts are overlaid on the map: one centered over Europe and another centered over North America. The European callout is larger and contains several dark gray dots, while the North American callout is smaller and contains a few dark gray dots. The text '1. INTRODUCTION' is positioned over the map, with a horizontal line extending from the end of the text across the width of the page.

1. INTRODUCTION

Dans le cadre du développement du projet Marseille Monaco Link (MML) de route sous-marine de câble à fibres optiques entre Marseille et Monaco, la société SIPARTECH a mandaté iXSurvey pour rédiger les divers documents environnementaux et réglementaires permettant les atterrissages sur chaque terminaison de route du câble MML jusqu'aux chambres de plage.

A light gray world map is centered on the page. Two circular callouts are overlaid on the map. One callout is positioned over Europe and is significantly larger than the other, which is positioned over Asia. Both callouts contain several small black dots representing specific locations. The text '2. OBJECTIF DU PROJET' is superimposed over the map, centered horizontally and partially overlapping the European callout.

2. OBJECTIF DU PROJET

SIPARTECH S.A.S., société ayant une licence L33 de télécommunications en France, a l'intention de construire une liaison sous-marine de télécommunications en fibres optiques entre Marseille et Monaco.

4

Cette liaison sera constituée d'un seul câble ayant deux points d'atterrissage, l'un à Marseille et l'autre à Monaco. Elle s'étend au large au-delà des 12 milles nautiques, limites des eaux territoriales françaises et monégasques.

A light gray world map is centered on the page. Two circular callouts are overlaid on the map. The larger callout is positioned over Europe and the Middle East, containing several dark gray dots. A smaller callout is positioned over North America, also containing several dark gray dots. The text '3. DESCRIPTION DU PROJET' is superimposed over the map, centered horizontally and partially overlapping the European callout.

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1. DESCRIPTION DES CABLES

6

Les travaux prévus consistent à poser un câble de télécommunication d'un diamètre compris entre 17 mm et 43 mm :

- Câble double armure (DA) : entre 0 et 200 m de fond (diamètre d'environ 43 mm) ;
- Câble simple armure (SA) : entre 200 et 1 500 m de fond (diamètre d'environ 28 mm) ;
- Câble léger de grand fond protégé (LWP) : entre 1 500 et 2 000 m de fond (diamètre d'environ 23 mm) ;
- Câble léger de grand fond (LW) : entre 2 000 et 2 500 m de fond (diamètre d'environ 17 mm).

Il est important de préciser que dans les eaux territoriales françaises les quatre types de câbles seront utilisés.

En effet, au niveau des Bouches-du-Rhône, la profondeur de pose du câble MML étant comprise entre 0 m (zone de la chambre de plage) et 2 100 m de fond, les quatre types de câbles seront utilisés.

Par contre, au niveau des Alpes-Maritimes, la profondeur étant comprise entre 2 100 m de fond (profondeur en limite des eaux territoriales françaises et internationales) et 600 m de fond (limite entre les eaux territoriales françaises et les eaux territoriales monégasques), uniquement trois types câbles (SA, LWP et LW) seront déployés.

Aucun ensouillage n'est envisagé au large du département des Alpes-Maritimes compte tenu des profondeurs de pose du câble.

3.2. TRAVAUX PREVUS

Les travaux de pose du câble MML au niveau de la zone au large du département des Alpes-Maritimes s'effectuera en une seule étape. En effet, le câble sera déposé sur le fond marin de l'isobathe 600 m (entrée dans les eaux territoriales françaises côté monégasque) jusqu'à l'isobathe 2 100 m (sortie des eaux territoriales françaises pour entrer dans les eaux internationales).

Compte tenu des diamètres relativement faibles des câbles (compris entre 17 et 43 mm), l'emprise de ceux-ci sur le fond correspond donc à une très faible superficie estimée en moyenne à environ 6 409 m² pour l'ensemble du projet de Marseille à Monaco.

L'emprise des câbles sur le fond dans les eaux territoriales françaises au niveau du département des Alpes-Maritimes est de 561 m² (340 m² de câble SA, 202 m² de câble LWP et 19 m² de câble LW).

Il est important de préciser que les longueurs de câble correspondent uniquement à des linéaires qui ne prennent pas en compte la topographie des fonds.

Le navire utilisé sera de type « câblé » équipé d'un système de positionnement dynamique. Ce système permet au navire de tenir sa position avec précision.

3.3. PHASAGE DES TRAVAUX ET ESTIMATION BUDGETAIRE

Le projet de pose d'un seul câble entre Marseille et Monaco est d'une valeur globale de 8 à 10 M€ HT. La part dans les eaux territoriales est évaluée à environ 1.1 M€ HT pour chaque extrémité.

Les tableaux ci-dessous-présentent les budgets d'investissements pour la construction de la liaison sous-marine de télécommunications entre Marseille et Monaco uniquement au niveau de la zone traversant en mer le département des Alpes-Maritimes, ainsi que ceux de déconstruction en fin de période d'exploitation.

Le tableau suivant présente la durée des travaux estimée en fonction des postes.

Désignation	Durée des travaux
Cartographie et bathymétrie avant travaux	1 jour
Travaux de pose du câble entre la limite des eaux territoriales monégasques et la limite des eaux internationales	1 jour

Tableau 1 : Durée des travaux prévus dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.

La durée totale de travaux pour la pose intégrale du système composé d'un unique câble dans cette zone est estimée à 1 jour.

Le tableau suivant présente les coûts estimés des travaux pour la pose du câble sous-marins MML en fonction des postes dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.

Désignation des postes	Coûts en € HT
Pose par navire câbliers	50 000
Cartographie et bathymétrie préalables	30 000
Fourniture d'un câble	240 000
Total en € HT.	320 000

Tableau 2 : Coûts des travaux pour la pose du câble MML dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.

Le tableau suivant présente les coûts des travaux pour la déconstruction du câble soit en fin de vie opérationnel (minimum 30 ans) ou plus tard.

ETAPE	DESCRIPTIF	DUREE ESTIMEE (JOUR)	COUT EN € HT
Zone de pose au fond	Relevage par navire câblé dans les eaux territoriales	1	40 000
Scrap du câble relevé	Au prix de la ferraille (armure)		0.2 €/kg
Total en € HT.			40 000

Tableau 3 : Coûts de démantèlement du câble MML dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.

Le tableau suivant présente le calcul des coûts totaux, dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes, du projet de pose du câble sous-marin reliant Marseille à Monaco.

Désignation des postes	Coûts en €/HT
Pose par navire câbliers	50 000
Cartographie et bathymétrie préalables	30 000
Fourniture d'un câble	240 000
Relevage par navire câblé dans les eaux territoriales en fin de concession	40 000
Total en € HT.	360 000

Tableau 4 : Détail des coûts de l'ensemble des travaux pour le projet dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes.

3.4. ETAT INITIAL DE LA ZONE D'ETUDE ET DE SON ENVIRONNEMENT

3.4.1. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

➤ *CONDITIONS METEOROLOGIQUES*

Le département des Alpes-Maritimes se caractérise par un climat méditerranéen avec des températures comprises entre 10°C et 24°C en moyenne et des épisodes pluvieux relativement rares.

Le vent en provenance du Nord-Ouest (Mistral) est dominant en hiver. Durant la période printanière les vents en provenance du Nord-Est à Sud-Ouest sont prépondérants.

➤ *HYDROLOGIE*

Les températures des eaux de surfaces varient de façon saisonnière dans une gamme de 12-14 °C à 24-26 °C. La thermocline qui correspond à la couche délimitant les eaux chaudes de surface des eaux froides profondes, évolue également en fonction des saisons.

➤ *HYDRODYNAMISME*

Le marnage est faible au niveau du département des Alpes-Maritimes et les phénomènes météorologiques masquent les variations dues à la marée astronomique. Les variations de pression, les vents ou encore les houles peuvent toutefois générer un phénomène de surcote non négligeable.

➤ *CONTEXTE MORPHO-BATHYMETRIQUE*

La bathymétrie des fonds de la zone d'étude au large du département des Alpes-Maritimes se caractérise des profondeurs comprises entre 600 et 2 100 m. En effet, la zone d'entrée du câble MML dans les eaux territoriales françaises se localise en fin de plateau continental. Le câble poursuit sa route sur le talus continental et la plaine abyssale.

➤ **QUALITE DU MILIEU MARIN**

Différents réseaux et programmes de surveillance existent sur l'ensemble du littoral Méditerranéen. Toutefois, aucune station de mesure n'a été identifiée proche de la route du câble. Seules des stations localisées proche de la côte, notamment vers le Cap Ferrat où différents paramètres sont régulièrement analysés permettent de qualifier les masses d'eau. D'après ces données, les données hydrologiques et biologiques sont considérées comme moyennes à très bonnes. Une pollution chimique du biote semble toutefois avoir été répertoriée.

3.4.2. ENVIRONNEMENT BIOLOGIQUE

➤ **ESPACES NATURELS MARINS ET LITTORAUX REMARQUABLES**

La zone côtière de la zone d'étude est caractérisée par de nombreux zonages d'inventaires et de protections environnementales témoignant de l'intérêt écologique de ce littoral dont la forte productivité biologique représente un intérêt majeur pour de nombreuses espèces de poissons ou encore pour l'alimentation, le stationnement ou le repos de divers oiseaux marins ou littoraux.

Toutefois, la zone d'étude ne passe au travers d'aucune de ces zones.

➤ **BIOCENOSSES ET ESPECES MARINES**

Les fonds de la zone d'étude sont principalement constitués de sédiments meubles vaseux. Au niveau du département des Alpes-Maritimes, la route du câble MML ne traverse aucun herbier de Posidonies, ni roches coralligène qui constituent les écosystèmes marins les plus riches en méditerranée et abrite de nombreuses espèces.

Les populations de cétacés fréquentent principalement les eaux profondes au-delà du plateau continental (au-delà de l'isobathe des 200 m) et des grands canyons, la zone de projet est susceptible d'être fréquentée par plusieurs espèces de dauphins et en particulier le Grand dauphin, particulièrement connu pour affectionner les eaux littorales, le plus souvent inférieures à 500 m de profondeur. Les enjeux liés à ces populations devront être considérés avec attention car tous les mammifères marins sont protégés notamment le Grand dauphin qui fait partie des espèces d'intérêt communautaire au titre de la directive « Habitats », il est mentionné dans le Formulaire Standard des Données (FSD) du site Natura 2000 « Cap Ferrat » qui se trouve à proximité de la zone d'étude. Des tortues marines sont également présentes sur le secteur notamment la Tortue caouanne également d'intérêt communautaire et mentionnée dans le FSD. Au regard de la nature du projet, la présence de mammifères marins et tortues ne constitue toutefois pas un enjeu majeur, la seule perturbation attendue consistant en un dérangement temporaire et localisé pendant la phase travaux en mer et de démantèlement à la fin de la concession.

3.4.3. ACTIVITES HUMAINES

➤ *TRAFIC MARITIME*

L'importance du trafic maritime, de commerce mais aussi de passagers, au large des côtes du département des Alpes-Maritimes représente un enjeu non négligeable pour la réalisation d'aménagements maritimes sur ce secteur. Compte tenu de la nature du projet, il n'interfère avec les activités de navigation que temporairement en phase travaux et de démantèlement. Cet enjeu ne représente pas une contrainte majeure.

➤ *PECHE PROFESSIONNELLE*

Aucune information spécifique à la pêche professionnelle dans le secteur de la route du câble n'a été identifiée.

➤ *TOURISME*

Le littoral concerné par le projet fait l'objet d'une forte fréquentation pour les activités touristiques et de loisirs, notamment en période estivale. Le littoral des Alpes-Maritimes constitue la deuxième région touristique en métropole française. Il s'étend sur environ 70km, de Mandelieu la Napoule à Menton. Toutefois, la fréquentation touristique touche davantage la zone des 3 milles nautiques.

➤ *SERVITUDES ET CONTRAINTES MARITIMES EXISTANTES*

Aucune servitude particulière n'a été identifiée dans la zone du tracé du câble MML. Excepté le câble Corse-Continent 4, reliant la métropole (atterrage à Cannes) à la Corse (atterrage à l'île Rousse) qui traverse la zone d'étude et croisera le câble MML dans les eaux internationales.



The background features a light gray world map. Two circular callouts are present: one in the upper right quadrant focusing on Europe and the Middle East, and another in the lower center focusing on Africa and the Middle East. The text '4. CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE' is overlaid on the map.

4. CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Article L.211.1. du Code de l'Environnement.

12

Décret n° 93-742 du 29 mars 1993 (modifié par le Décret n°2001-189 du 23 février 2001) relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par l'article 10 de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Concernant le compartiment eau, les travaux sur la bande côtière des 12 milles nautiques sont compris entre 600 000 et 1 900 000 €TTC. et entrent donc dans une **procédure de déclaration**.

Dans le cadre du passage du câble au large du département des Alpes-Maritimes, la forme du dossier prendra celle d'une demande de **concession d'utilisation** du DPM en dehors des ports au titre des articles R.2124-1 à R.2124-12 du Code Général de la propriété des personnes (CGPPP). La concession d'endigage est accordée pour une durée qui ne peut excéder 30 ans.

☞ En conclusion, il n'est pas nécessaire de réaliser une étude d'impact. Un dossier d'incidence sur l'Environnement, dans le cadre de la procédure de déclaration, associée à une enquête publique en relation avec la concession d'utilisation du DPM seront effectués.



The background of the page features a light gray world map. Two circular callouts are overlaid on the map: one centered over Europe and another centered over North America. The text '5. JUSTIFICATION DU PROJET' is superimposed on the map, with a horizontal line extending from the end of the text across the width of the page.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

Avec le développement des réseaux d'entreprise, des réseaux sociaux, du téléchargement et des échanges de données, le volume d'informations écoulees augmente de façon exponentielle. Les infrastructures sont donc en constante évolution pour répondre aux besoins des clients qui requièrent toujours plus de bande passante et de puissance. De ce fait, pour permettre à tous de communiquer, il est nécessaire d'installer des câbles sous-marins par lesquels passent quasiment toutes les communications internationales. Les câbles à fibre optique très haut débit sont en effet la solution adéquate pour les territoires avec une façade maritime.



**6. JUSTIFICATION DU TRACE DES
ROUTES DE CABLES**

Dans un premier temps, le choix des zones d'atterrisssements s'est effectué en fonction du réseau de télécommunication terrestre, des servitudes déjà présentes ainsi que de l'environnement terrestre et marin à leur voisinage.

Le tracé du câble MML a ensuite été déterminé grâce à l'étude de la topographie des fonds, principalement au niveau des zones de présence de canyon et de forte variation de bathymétrie, et de la nature des fonds de l'ensemble de la zone d'étude. Il convient de préciser que les fonds à forte valeur patrimoniale, comme les zones de coralligène, de roches infralittorale, médiolittorale et supralittorale ou encore les épaves ont été contournés.

Le choix du tracé a également pris en compte les contraintes techniques qui incombent à ce type de projet, notamment la distance à respecter entre deux câbles qui correspond à deux fois la hauteur d'eau.

Le choix de la route de câble proposée dans le cadre de ce projet s'inscrit donc dans une démarche globale de limitation de l'impact environnemental conduisant au moindre impact global dans les eaux territoriales françaises et monégasques, notamment par le choix d'un tracé parallèle aux câbles existants au niveau des zones d'atterrage.



**7. INCIDENCE DU PROJET SUR
L'ENVIRONNEMENT ET MESURE
D'ATTENUATION**

Le tableau suivant (Tableau 4) présente l'ensemble des incidences du projet dans la zone d'étude comprise dans les eaux territoriales françaises au large du département des Alpes-Maritimes :

Description	Ampleur de l'impact	Incidence en phase de travaux	Incidence en phase d'exploitation	Incidence en phase de démantèlement	Mesures d'atténuation
Hydrodynamisme local et dynamique sédimentaire	Temporaire, réversible, directe	Faible	Nulle	Faible	Câble de faible diamètre
Caractéristiques physiques des fonds marins	Temporaire, réversible, directe	Nulle	Nulle	Nulle	/
Qualité du milieu marin	Temporaire, réversible, directe et indirecte	Nulle	Nulle	Faible à nulle	Faible durée des travaux dans les eaux côtières
Peuplements benthiques sessiles	Temporaire, irréversible, directe	Nulle	Faible à nulle (si aucune réparation nécessaire)	Mineure à nulle	Câble de faible diamètre et profondeur > 500m
Peuplements vagiles	Temporaire, réversible, directe et indirecte	Faible	Nulle	Nulle	Faible durée des travaux dans les eaux côtières
Cétacés et tortues marines	Temporaire, réversible, directe et indirecte	Nulle	Nulle	Nulle	/
Usages du milieu marin	Temporaire, réversible, directe	Faible	Nulle	Faible	Choix judicieux du calendrier de travaux

	Incidence nulle	Aucune incidence
	Incidence faible	Incidence suffisamment faible pour que l'on puisse considérer que le projet n'a pas d'impact
	Incidence mineure	Incidence dont l'importance ne justifie pas de mesure environnementale ou compensatoire
	Incidence modérée	Incidence dont l'importance peut justifier une mesure environnementale ou compensatoire
	Incidence majeure	Incidence dont l'importance nécessite une mesure environnementale ou compensatoire

Tableau 5 : Synthèse des incidences sur l'environnement marin et terrestre jusqu'à la limite des eaux territoriales avec les mesures d'atténuation envisagées au niveau du département des Alpes-Maritimes.



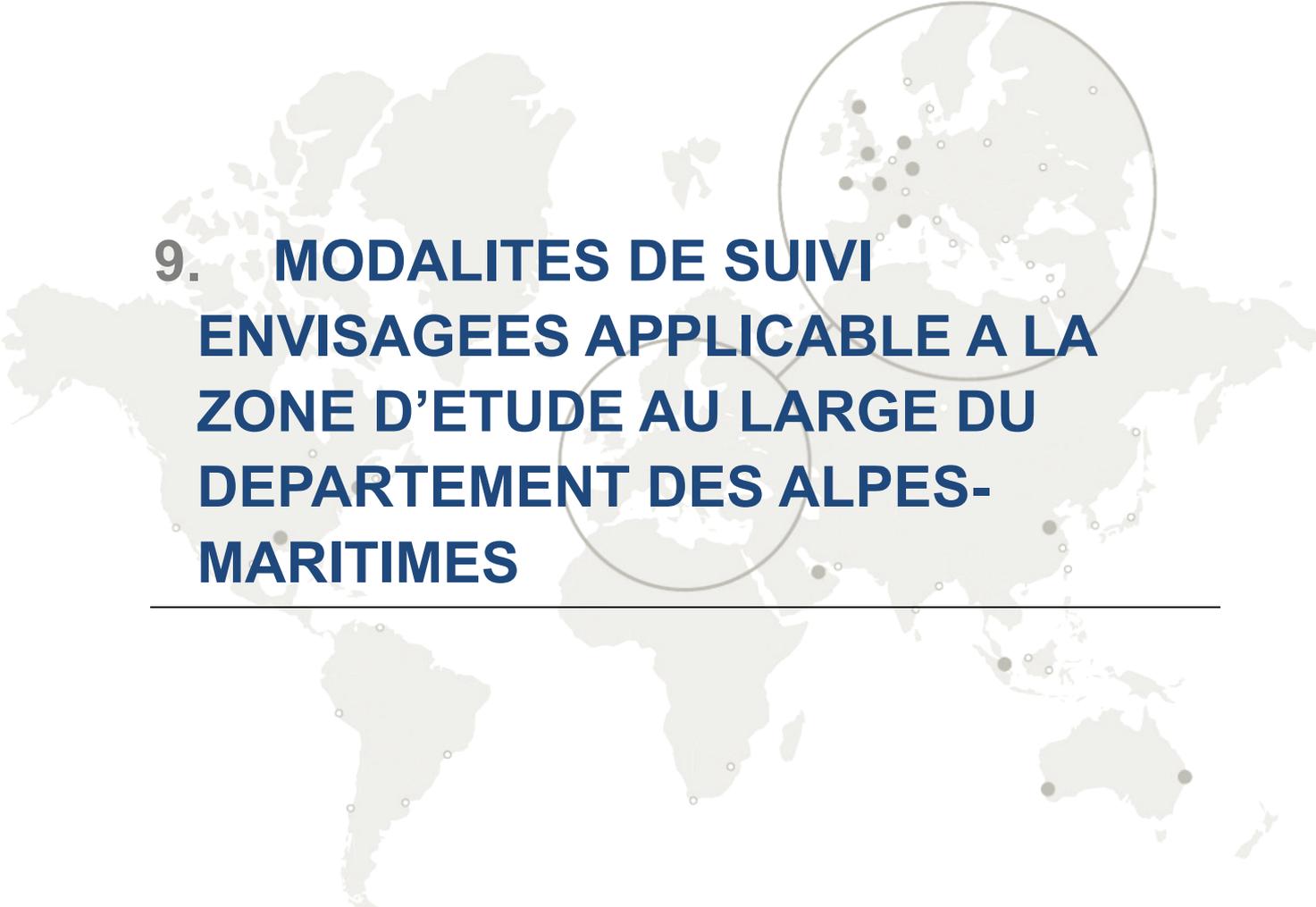
**8. MESURE DE SURVEILLANCE
APPLICABLE A LA ZONE D'ETUDE
AU LARGE DU DEPARTEMENT DES
ALPES-MARITIMES**

Comme pour tous les chantiers, un maximum de mesures sera pris afin de garantir la sécurité pendant toutes les opérations en mer. Elles devront s'effectuer à vitesse réduite et la capacité de manœuvre du câblage sera limitée.

De ce fait, il s'avère indispensable de faire un avis préalable aux travaux, de prendre en compte des conditions météorologiques, de signaler le câblage et autres navires pouvant intervenir, de délimiter un périmètre de sécurité autour des navires et de contacter les organismes compétents si nécessaires (CROSS, etc.)

Afin de limiter la navigation sur la zone étendue du chantier dans laquelle vont notamment évoluer des plongeurs, une information des Autorités monégasques doit être faite avant les travaux en mer.

Si l'avitaillement en carburant des engins de chantier est fait directement sur le site de travaux, les réservoirs seront remplis avec des pompes à arrêt automatique. Afin d'éviter toute pollution accidentelle, les navires devront posséder des moyens de confinement et de récupération d'éventuelles fuites.



**9. MODALITES DE SUIVI
ENVISAGEES APPLICABLE A LA
ZONE D'ETUDE AU LARGE DU
DEPARTEMENT DES ALPES-
MARITIMES**

9.1. AU COURS DE LA PHASE DE TRAVAUX

Les prescriptions de l'article 9 de l'arrêté du 23 février 2001 fixant les prescriptions applicables aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu aquatique concerne exclusivement les procédures Déclarative.

L'entreprise doit envisager de tenir un registre précisant les principales phases du chantier incluant les incidents survenus et toute information relative à un fait susceptible d'avoir une incidence sur le milieu. De ce fait, un compte rendu de chantier pourra être fourni environ 3 mois après la date de la fin des travaux précisant notamment :

- Le trajet exact du câble ;
- La position et le nombre des ancrages ;

S'ajoutent à ces précisions toutes autres informations déterminant l'incidence sur le milieu des travaux exécutés.

De plus, le pétitionnaire devra faire parvenir aux Autorités françaises une semaine au moins avant la date de début des travaux un dossier précisant les dates et les périmètres des zones concernées. Il sera également nécessaire pendant la durée des travaux en mer de faire une veille VHF sur le canal 16 (sécurité, urgence) et sur le canal 12 (activités portuaires).

9.2. AU COURS DE LA PHASE D'EXPLOITATION

Une fois le câble installé, compte tenu de la profondeur de pose supérieure à 500 m, aucun suivi et aucune surveillance au cours de la phase d'exploitation ne sont à prévoir.

Un câble sous-marin est prévu pour une durée de vie standard d'environ 30 ans. Si le câble sous-marin est endommagé ou cassé (activités de pêche ou ancre de navires) il devient nécessaire de le remonter, d'enlever les sections endommagées puis de remplacer celles-ci par une nouvelle section.

Le déroulement typique d'une opération de réparation est :

- Chargement du segment de secours (à partir du stock de maintenance laissé dans un port à proximité ou provenant du constructeur) ; la longueur de câble nécessaire correspond au minimum à 3 fois la hauteur d'eau où a été détectée la panne (et plus si le câble a été endommagé sur une longue distance) ;
- Localisation précise possible de la panne ;
- Récupération du câble au moyen d'un grappin ;
- Recouvrement du câble en surface et réparation (jonction avec le segment de câble apporté) ;
- Relargage du câble et réensouillage éventuel: la longueur supplémentaire de câble pour la réparation signifie que le câble réparé ne pourra pas être reposé et aligné exactement au même endroit ; l'excès de câble forme alors une boucle sur le fond qui sera réensouillée éventuellement par « jetting ».

Selon l'ampleur des dommages, l'opération de réparation d'un câble peut durer plusieurs semaines.

Les détails de l'opération (date, cause de la panne, longueur de câble rajoutée, position de la boucle de réparation, navire utilisé, etc.) doivent être consignés dans le registre de maintenance.

Un suivi sera effectué durant toute la vie de l'ouvrage, avec notamment la réalisation de campagne de surveillance au moyen d'un sonar à balayage latéral ou d'un ROV avec caméra vidéo embarquée. Avant chaque suivi, les protocoles préalablement définis seront soumis au service de la police de l'eau pour validation. Un rapport de suivi devra ensuite être transmis à ce service.

9.3. AU COURS DE LA PHASE DE DEMANTELEMENT

Au cours de la phase de démantèlement aucun programme de suivi ne sera envisagée sur le câble car il ne restera plus aucun ouvrage sur le fond suite à la fin de la concession, la mise en place d'un suivi s'avère donc inutile.