



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

# Mission d'expertise sur le stockage de déchets non dangereux en Guyane et sa compatibilité avec le trafic aérien

Rapport n° 009914-01  
établi par

Christian ASSAILLY et Philippe SCHMIT (coordonnateur)

Novembre 2014





## Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil<sup>(1)</sup>.

Rapport CGEDD n° 009914-01

Date du rapport : novembre 2014

Titre : Mission d'expertise sur le stockage des déchets non dangereux en Guyane et sa compatibilité avec le trafic aérien

Commanditaire(s) : La direction générale de prévention des risques du MEDDE

Date de la commande : août 2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Christian Assailly, Philippe Schmit

Coordonnateur : Philippe Schmit

Superviseuse : Marie-Line Meaux

Relectrice : Brigitte Arnould

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 32

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

[http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02\\_guide\\_methodologique\\_cgedd\\_2012\\_05\\_04\\_cle2e6cae.pdf](http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf)

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.



# Sommaire

<b>Résumé .....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Liste hiérarchisée des recommandations.....</b>	<b><a href="#">4</a></b>
Recommandations de niveau 1.....	<a href="#">4</a>
Recommandations de niveau 2.....	<a href="#">4</a>
Recommandations de niveau 3.....	<a href="#">4</a>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">5</a></b>
<b>1. Partie 1 : Le site du Galion, une localisation inopportune, et une exploitation envisagée sous conditions drastiques peu souhaitables.....</b>	<b><a href="#">7</a></b>
1.1. Une localisation peu opportune.....	<a href="#">7</a>
1.1.1. Aspects réglementaires.....	<a href="#">7</a>
1.1.2. La position constante de la DGAC .....	<a href="#">7</a>
1.1.3. Le risque aviaire .....	<a href="#">8</a>
1.1.4. L'évaluation du risque.....	<a href="#">9</a>
1.2. La solution retenue par la CACL dans son dossier d'ICPE n'atténue pas suffisamment le risque .....	<a href="#">11</a>
1.2.1. Les mesures d'atténuation du risque envisagées.....	<a href="#">11</a>
1.2.2. Une solution hasardeuse car jamais testée pour une ISDND.....	<a href="#">12</a>
1.2.3. Un groupement d'entreprises insuffisamment expert des problématiques de stockage des déchets.....	<a href="#">12</a>
1.2.4. Le contexte particulier d'une part et le risque de contraintes d'exploitation difficile à garantir d'autre part conduisent la mission à proposer de ne pas retenir le projet du Galion.....	<a href="#">13</a>
1.3. L'exploitation d'une ISDND en mode nocturne.....	<a href="#">14</a>
1.3.1. Le risque aviaire, un risque diurne pour l'essentiel.....	<a href="#">14</a>
1.3.2. L'exploitation nocturne .....	<a href="#">14</a>
<b>2. Situation transitoire, une crise annoncée à court terme.....</b>	<b><a href="#">16</a></b>
2.1. La saturation des décharges à très court terme.....	<a href="#">16</a>
2.1.1. La décharge des Maringouins près de Cayenne saturée en mars 2016.....	<a href="#">16</a>
2.1.2. La décharge de Kourou saturée début 2016.....	<a href="#">16</a>
2.2. L'absence de solutions alternatives réellement expertisées à ce jour.....	<a href="#">17</a>
2.3. La mission formule des propositions de crise .....	<a href="#">17</a>
2.3.1. Une extension des Maringouins.....	<a href="#">17</a>
2.3.2. La prise en compte de la certification européenne de l'aéroport avec les Maringouins en 2017.....	<a href="#">20</a>
2.3.3. la création en urgence d'une décharge à Kourou dans une ancienne carrière .....	<a href="#">20</a>
<b>3. Partie 3 : Des alternatives possibles au site du Galion : propositions visant à alimenter la réflexion menée localement autour de la planification.....</b>	<b><a href="#">22</a></b>
3.1. A dix ans, la nécessaire incinération.....	<a href="#">22</a>
3.1.1. Seul le déchet ultime doit être stocké.....	<a href="#">22</a>

3.1.2. <i>L'augmentation des volumes justifie de réexaminer cette question déjà évoquée dans le PDEDMA de 2007.....</i>	<a href="#"><u>22</u></a>
3.1.3. <i>Inscrire dès aujourd'hui la perspective d'un incinérateur dans 10 ans.....</i>	<a href="#"><u>22</u></a>
3.1.4. <i>Faire de la Guyane un territoire pilote en matière d'économie circulaire.....</i>	<a href="#"><u>23</u></a>
3.2. <i>ISDND, Parmi dix localisations possibles, la mission en retient trois.....</i>	<a href="#"><u>23</u></a>
3.2.1. <i>1999, une première recherche de localisation .....</i>	<a href="#"><u>23</u></a>
3.2.2. <i>2013, de nouvelles recherches à l'initiative de la CACL.....</i>	<a href="#"><u>24</u></a>
3.2.3. <i>2014, les analyses et repérage de la mission.....</i>	<a href="#"><u>25</u></a>
3.3. <i>L'urgence à procéder à des études de préqualification.....</i>	<a href="#"><u>26</u></a>
3.3.1. <i>le cahier des charges proposé par la mission.....</i>	<a href="#"><u>26</u></a>
3.3.2. <i>un calendrier extrêmement contraint.....</i>	<a href="#"><u>26</u></a>
<b>4. Partie 4 : Une gouvernance de crise.....</b>	<a href="#"><b><u>28</u></b></a>
4.1. <i>un calendrier extrêmement contraint .....</i>	<a href="#"><u>28</u></a>
4.1.1. <i>La recherche des sites transitoires devra faire l'objet d'un travail en mode projet.....</i>	<a href="#"><u>28</u></a>
4.1.2. <i>l'accumulation des retards rend très difficile la mise en place d'une solution d'entreposage temporaire.....</i>	<a href="#"><u>28</u></a>
4.1.3. <i>le choix d'une extension des Maringouins privilégiée pour bénéficier des installations de collecte des lixiviats déjà mises en place.....</i>	<a href="#"><u>29</u></a>
4.1.4. <i>calendrier réglementaire et calendrier réaliste.....</i>	<a href="#"><u>29</u></a>
4.1.5. <i>Les différentes hypothèses de calendrier.....</i>	<a href="#"><u>30</u></a>
4.2. <i>une gouvernance de crise pour gérer l'urgence, mais aussi les perspectives à moyen et long termes.....</i>	<a href="#"><u>32</u></a>
4.2.1. <i>une « task force » débutant en novembre 2014 faisant intervenir les services nationaux et locaux pour traiter l'urgence, mais aussi accompagner le développement des filières .....</i>	<a href="#"><u>32</u></a>
4.2.2. <i>une recherche de solutions partagées sur le bassin de 3 EPCI sur 4 de Guyane (CACL, CCDS, CCEG).....</i>	<a href="#"><u>32</u></a>
4.2.3. <i>L'exigence d'un protocole entre acteurs de la politique des déchets.....</i>	<a href="#"><u>33</u></a>
4.2.4. <i>Pour un cofinancement des études à venir .....</i>	<a href="#"><u>33</u></a>
<b>Conclusion .....</b>	<a href="#"><b><u>35</u></b></a>
<b>Annexes.....</b>	<a href="#"><b><u>38</u></b></a>
<b>5. Lettre de mission .....</b>	<a href="#"><b><u>39</u></b></a>
<b>6. Historique du dossier « du Galion ».....</b>	<a href="#"><b><u>41</u></b></a>
<b>7. les cartographies de la DSAC.....</b>	<a href="#"><b><u>43</u></b></a>
<b>8. Analyse sommaire des sites possibles par la mission.....</b>	<a href="#"><b><u>44</u></b></a>
<b>9. le cahier des charges pour la recherche d'un nouveau site.....</b>	<a href="#"><b><u>50</u></b></a>
<b>10. Liste des personnes auditionnées par la mission.....</b>	<a href="#"><b><u>53</u></b></a>
<b>11. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<a href="#"><b><u>56</u></b></a>

## Résumé

La Guyane rencontre un problème sérieux d'élimination de ses déchets. Les autorités des secteurs de Cayenne et de Kourou envisageaient de disposer d'une installation de stockage des déchets non dangereux (ISDND) grâce au projet porté par la communauté d'agglomération du centre littoral au Galion sur la commune de Montsinéry-Tonnégrande, site distant de 25 kilomètres de Cayenne.

Les services de l'aviation civile ont exprimé leur opposition à l'implantation d'un tel équipement situé à vol d'oiseau à 8 kilomètres de la piste de l'aéroport Felix Eboué de Cayenne et à 1,7 km de l'axe de celle-ci. Cette position était motivée par la forte présence d'urubus, vautours américains susceptibles de contrarier fortement la sécurité aérienne.

La communauté d'agglomération du Centre littoral (Cayenne) et l'entreprise à laquelle elle a confiée la réalisation et la gestion de l'ISDND ont entrepris d'améliorer le projet pour réduire très sensiblement le risque aviaire pour les activités aériennes. Une mission du CGEDD d'avril 2013 a estimé que le risque restait élevé et que des garanties devaient être apportées quant aux modes d'exploitation et à la solution technique proposée.

Depuis, considérant les efforts entrepris par la CLEG, société privée gestionnaire du projet, le préfet a consenti au déroulement de l'enquête publique qui s'est conclue par un avis positif du commissaire enquêteur.

La présente mission a été engagée après que la DGAC ait maintenu son avis négatif sur le projet amendé et que l'Armée de l'air ait aussi exprimé ses réserves.

Au terme de nombreuses auditions et d'une visite en Guyane en octobre 2014, la mission a estimé que l'exploitation d'une ISDND au Galion, à proximité de l'aéroport, telle que prévue par la CACL, même en mode nocturne, laissait une part significative de risques liés à l'absence de qualification de la société choisie en matière de traitement de déchets, à une solution technique innovante mais expérimentale, aux risques de perturbation du déroulement du service (pannes, grèves), à l'absence de solution alternative crédible de stockage.

Face à cette situation, la mission recommande la mise en place d'une stratégie de court, moyen et long termes. Le court terme passe par l'extension de la décharge actuelle de la CACL située à Cayenne. Le moyen terme est la construction de l'ISDND sur un autre site (que le Galion) pour lequel la mission propose de lancer très rapidement des études de faisabilité. A cet effet, elle a sélectionné trois sites susceptibles de permettre cette installation sur 15 sites examinés. Le long terme porte sur l'installation d'un incinérateur de déchets, déjà envisagé dans le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés, mais pour lequel les conditions économiques de faisabilité paraissent à ce jour plus propices.

Enfin, la mission a proposé, compte tenu du retard pris dans la résolution des problèmes de traitement et d'élimination des déchets de mettre en place une gouvernance particulière pour assurer la réalisation des objectifs aux trois termes de temps évoqués. Cette gouvernance associerait en mode projet les administrations et parties prenantes locales et les directions d'administrations centrales.

## Liste hiérarchisée des recommandations

Pages

### Recommandations de niveau 1

La mission recommande pour la période transitoire, compte tenu de l'urgence, d'étendre la décharge des Maringouins par arrêté préfectoral complémentaire et de modifier les conditions de son exploitation pour réduire sensiblement son attractivité aux urubus. 20

La mission recommande de poursuivre les investigations sur trois sites : Montévidéo-Patawa à Montsinéry-Tonnégrande, Calumet à Macouria, Piste de Nancibo à Roura 25

### Recommandations de niveau 2

La mission recommande l'organisation d'une gouvernance de crise associant les services suivants : DGPR, DGAC, DG-OM, préfecture de région Guyane, DEAL, ADEME, CACL, CCDS, CCEG conseil général et conseil régional en mode projet. Cette gouvernance pourrait prendre la forme d'une réunion mensuelle entre les acteurs concernés par visioconférence. 33

La mission recommande l'établissement d'un protocole entre l'Etat et les acteurs locaux (CACL, CCDS) afin d'assurer à très court terme le lancement des études et des travaux d'extension du site des Maringouins dont le premier casier devra être livré en mars 2016. 33

### Recommandations de niveau 3

La mission recommande d'examiner, en lien avec les éco-organismes et l'ADEME, comment la Guyane pourrait devenir un territoire pilote en matière de développement de l'économie circulaire comme l'y invite le projet de loi de transition énergétique. 23

La mission recommande l'inscription dans le prochain contrat de plan d'une ligne de crédits spécifiques afin de permettre l'exécution des deux premiers termes et le lancement des études en vue de l'examen de la pertinence de la construction d'un incinérateur et le cas échéant le lancement des actes préparatoires. 34



## Introduction

Les déchets non dangereux de l'agglomération de Cayenne sont stockés depuis de longues années au sud de la ville sur le site des Maringouins, dont la fermeture était prévue en juin 2014.

En 2011 la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) a signé une délégation de service public avec un consortium d'entreprises (CLEG) pour construire et exploiter une installation de stockage des déchets non dangereux (ISDND) sur site le Galion situé à 8 km à l'ouest de l'aéroport Félix Eboué de Cayenne et 1,7 km de l'axe de piste.

Dès janvier 2012, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a fait officiellement part au préfet de son désaccord sur le choix de ce site compte tenu du risque de collision aviaire jugé élevé avec une colonie d'urubus présente sur la décharge actuelle des Maringouins, située à vol d'oiseau à 11 de l'aéroport et 5 km au nord de l'axe de piste.

En 2012, la CLEG a étudié une série de mesures destinées à réduire le risque aviaire sur le site du Galion et en février 2013 une mission du CGEDD conduite par M.Aubas et Féménias a été dépêchée en Guyane pour analyser la situation.

Suite à cette mission, la DGAC a persisté en 2013 et 2014 dans son désaccord sur le projet et parallèlement, le site des Maringouins a été étendu pour permettre son exploitation jusqu'à début 2016.

L'enquête publique nécessaire à l'exploitation du site du Galion s'est tenue du 31 janvier 2014 au 28 février 2014 et a été close le 20 mai 2014 avec un avis favorable du commissaire enquêteur.

L'opposition persistante de la DGAC au permis de construire a conduit le préfet à demander à la direction générale de la prévention des risques (DGPR) une nouvelle expertise, étudiant notamment de manière détaillée les préconisations techniques pour sécuriser le site.

En août 2014, cette direction générale confié une mission au CGEDD avec deux objectifs :

- expertiser le dossier technique de maîtrise du risque pour la sécurité aérienne proposé par la collectivité, analyser la capacité de l'exploitant à maintenir dans le temps un mode d'exploitation optimal en terme de sécurité et examiner les éventuelles contraintes d'exploitation de l'aéroport de Cayenne qui seraient susceptibles de rendre le risque acceptable,
- proposer sous un mois le cahier des charges de sites alternatifs et les conditions pratiques de recherche d'un nouveau site définitif.

Une mission du CGEDD conduite par M. Christian Assailly et Philippe Schmit s'est rendue en Guyane du 6 au 10 octobre 2014 et a rencontré tous les acteurs concernés

par la gestion des déchets non dangereux en Guyane. Elle a transmis le 20 octobre 2014 à la DGPR une trame de cahier des charges.

# **1. Partie 1 : Le site du Galion, une localisation inopportune, et une exploitation envisagée sous conditions drastiques peu souhaitables**

## **1.1. Une localisation peu opportune**

### **1.1.1. Aspects réglementaires**

Le site du Galion est situé à 8 km au sud ouest de l'aéroport à 1,7 km de l'axe de piste, sous les trajectoires de 99 % des avions atterrissant à Cayenne.

Depuis le 12 février 2014, le règlement UE 139/2014 prévoit la délivrance d'un certificat européen pour l'exploitation des aérodromes avec une période de transition pour convertir les certificats nationaux en certificats européens par les autorités nationales de surveillance (direction de la sécurité de l'aviation civile -DSAC- en France) avant le 31 décembre 2017.

Un guide annexé à la décision 2014/12 du directeur de l'agence européenne de sécurité arienne (EASA) précise les moyens acceptables de conformité (AMC) et les guides (GM) pour satisfaire aux exigences de certification et notamment le GM2 ADR.OPS.B.020<sup>1</sup> qui impose un programme de réduction du risque animalier dans un rayon de 13 km autour de l'aérodrome avec un processus destiné à réduire l'attractivité de l'aérodrome pour les animaux dans cette zone.

Il est déduit de cette réglementation applicable en Guyane qu'aucune décharge ne pourra être dans un rayon de 13 km autour d'un aérodrome et dans ses surfaces de dégagements sans que des mesures soient prises pour éviter les pénétrations d'oiseaux dans cette zone. Les spécialistes ornithologistes du service technique de l'aviation civile (STAC) de la DGAC et la DSAC estiment que compte tenu des habitudes alimentaires des urubus, il est préférable d'éviter l'implantation d'une nouvelle décharge dans un cercle de 160 degrés au sud de la décharge actuelle du Galion, de rayon 30 km centré sur la décharge du Galion pour éviter les croisements des oiseaux volant vers cette décharge avec les axes de pistes (voir carte annexée).

### **1.1.2. La position constante de la DGAC**

La CACL a concrétisé son projet de création d'une ISDND au Galion en attribuant une délégation de service public à la CLEG en novembre 2011 pour y construire et exploiter une décharge.

Le 25 janvier 2012, la DGAC a informé par courrier le préfet de son opposition à ce site compte tenu du risque aviaire pour les aéronefs.

La CACL a en parallèle expertisé de façon approfondie la manière de sécuriser le site et le 29 novembre 2013, la CLEG a demandé au préfet le lancement de l'enquête publique nécessaire à l'exploitation d'une ISDND au Galion, qui relève de la procédure des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le public a

---

<sup>1</sup> Référence <http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/agency-measures-docs-agency-decisions-2014-201X-XXX-R-AMC-GM-ADR-%28DRAFT%29.pdf>

ainsi pu prendre connaissance et s'exprimer sur le dossier d'ICPE du 31 janvier au 7 mars 2014<sup>2</sup>.

La DGAC a de son côté, maintenu son opposition au projet les 6 janvier 2014 et 6 février 2014).

Le 21 mai 2014, le commissaire enquêteur a remis son rapport avec un avis favorable sans évoquer les oppositions de la DGAC du fait du risque aviaire<sup>3</sup>.

### 1.1.3. Le risque aviaire

Le risque aviaire est un risque important pour l'aviation civile internationale qui a causé 79 accidents dans le monde depuis 1960 avec plus de 210 victimes.

On dénombre en France en moyenne annuelle sur la période 2003-2013, 650 collisions chaque année et 33 % sont liées aux rapaces, 8,8% des collisions sont classées comme sérieuses avec des dommages sur l'avion.

Le risque aviaire en Guyane est lié principalement aux urubus noirs qui appartiennent à l'espèce des rapaces.

L'urubu noir (*Coragyps atratus*) appelé également vautour urubu est un charognard de grande taille pesant en moyenne 2 kg, et jusqu'à 2,7 kg pour les plus lourds. Il est très répandu en Amérique latine et au sud des États-Unis.



*Décharge des Maringouins (Cayenne) forte présence d'urubus*

<sup>2</sup> L'enquête publique était initialement prévue jusqu'au 28 février 2014, mais elle a été prorogée après publication d'un erratum. Huit personnes ont présenté des observations dans le cahier d'enquête publique, une autre a transmis ses remarques par courrier électronique. Elle avait été précédée d'un avis de l'autorité environnementale régionale du 8 novembre 2013 .

<sup>3</sup> il disposait pourtant des études de Biotope et de Cgx AERO (pièces annexes 5-9 et 5-10 de son rapport) et de l'avis de l'Autorité environnementale

Il est particulièrement dangereux pour les avions du fait de son poids maximum situé au-dessus de la limite haute (2,4 kg) fixée par les règlements de certification des grands moteurs d'avion et de son type de vol le conduisant à voler jusqu'à une hauteur de 650 m. Il se nourrit de charognes et des déchets d'ordures ménagères. Il agit par mimétisme pour se nourrir. Les urubus aiment vivre dans des espaces dégagés sans forêts denses, dans les mangroves et près des décharges.

Aux Maringouins, l'étude de la société Biotope conduite sur une période de 4 jours en octobre 2012 montre que les urubus sont très nombreux près du site de la décharge actuelle où plusieurs centaines d'oiseaux ont leur dortoir. On y a recensé 50 à 400 urubus en vol en même temps et jusqu'à 500 urubus dans le dortoir. Il a été constaté qu'ils volent de jour entre 8 h et 18 h avec 60 % des déplacements entre 9 h et 14 h, 66 % volent en dessous de 200 m et 99 % en dessous de 600 m.

Ce type d'oiseaux est particulièrement dangereux pour les avions du fait de leur altitude de vol, de leur taille importante et de l'absence de prédateur rendant impossible leur effarouchement par des moyens acoustiques. Il provoque donc de nombreuses collisions avec des avions.

Ainsi au Brésil, près de 14 collisions par an sont recensées chaque année depuis 20 ans entre les urubus et les avions, beaucoup plus en réalité car d'après le centre d'enquête brésilien seuls 30 % de ces incidents sont notifiés.

Aux États-Unis, l'urubu est responsable de 93 collisions entre 1990 et 2012, 63 % ayant causé un dommage sérieux à l'avion et 30 % des dégâts importants alors que seulement 8 % des 12 000 collisions annuelles aviaires dans ce pays sont classées sérieuses.

C'est l'oiseau le plus dangereux pour les avions au Brésil et le deuxième le plus dangereux aux États-Unis après l'oie des neiges. Pourtant, il n'est présent que sur une partie limitée du territoire (sud de la Californie, Arizona, Nouveau Mexique, Texas, Louisiane, Floride et Géorgie).

En France, les collisions avec les urubus sont rares, 1 en 13 ans à Cayenne car elles ne concernent que la Guyane, le trafic aérien y est faible et la décharge des Maringouins est éloignée des trajectoires des avions situées plus au sud de l'aéroport. Toutefois pour 80 % des collisions aviaires en Guyane (13 connues en 13 ans), l'espèce responsable de la collision n'est pas connue mais la probabilité qu'il s'agisse pour l'essentiel d'urubus est forte.

#### **1.1.4. L'évaluation du risque**

La société CGX AERO a évalué fin 2012 le niveau de risque de collision aviaire sur le site du Galion, sans mesure d'atténuation des risques et sur le site actuel des Maringouins pour les principales procédures de navigation aérienne utilisées par les aéronefs.

Mais elle n'a pas pris en compte l'impact de la fréquence d'utilisation de ces procédures, faute d'information sur ce sujet.

Or le SNA/AG a estimé que la piste 08 était utilisée par 98 % des avions à atterrissage et 10 % au décollage, ce que confirme une étude de météo France qui montre que sur 17 ans, seuls 0,9 % des vents viennent de l'est avec une vitesse supérieure à 4 kt<sup>4</sup>.

Cette information permet de classer le niveau de risque des procédures vis-à-vis du Galion et des Maringouins comme suit.

**Etude de risque aviaire lié aux décharges du Galion et des Maringouins**

Procédure Na	Fréquence d'utilisation	Niveau de risque Galion	Impact *** Galion	Niveau de risque Maringouins	impact*** Maringouins
ILs ou VOR rwy 08 *	>98 %		zone primaire 200 à 300 m		hors zones
SID 26**	< 10 %		zone primaire 250 m		hors zones
Vor rwy 26 *	< 2%		hors zones ou zone primaire 300 m		zones primaires 200 m ou tampon 450 m
SID 08 dabra 1N **	50%		hors zones		500 m minimum

\* 98 % des urubus volent en dessous de 500 m et 85 % en dessous de 300 m

Niveau de risque		risque élevé	1 à 10 fois tous les ans
		risque occasionnel	1 à 10 fois tous les 10 ans
		risque rare	1 à 5 fois tous les 50 ans
		risque improbable	moins d'1 fois tous les 100 ans

*source initiale CGX Aéro puis retraitement pour le Galion par la mission*

Nota:

\*Les procédures d'approche aux instruments sont établies avec l'aide d'un équipement atterrissage tout temps très précis, donnant un cap et une pente à suivre, appelé ILS (Instrument landing system) ou d'un autre équipement moins précis ne donnant seulement que le cap, appelé VOR (Visual omni directionnal range). Ces procédures sont faites pour chaque piste (rwy = runway), la piste principale orientée à 080 degrés (rwy 08) ou la piste secondaire orientée à 260 degrés (rwy 26).

\*\*Les procédures aux instruments pour les décollages s'appellent SID (Standard instrument departure). Il en existe pour chaque piste (26 ou 08) et une procédure orientée en 08 rejoint au sud ouest un point fictif appelé dabra par le nord d'où son nom SID 08 dabra 1N.

\*\*\*Pour chaque procédure existe un volume dégagé de tout obstacle avec une zone primaire où se trouvent 95 % des vols et une zone extérieure à cette zone appelée tampon où se trouvent 4,7 % des vols.

Le risque de collision aviaire est donc, pour le site du Galion, élevé pour les procédures d'atterrissage et occasionnel pour les procédures de décollage et aux Maringouins, il est improbable pour les procédures d'atterrissage et rare pour les décollages.

La seule procédure dangereuse aux Maringouins est la procédure de décollage par le nord (SID 08 dabra N), mais elle est évaluée à un niveau de risque rare pour les avions commerciaux. En effet, elle ne concerne que 50% des décollages et, surtout, les avions commerciaux volent dans ce cas à une hauteur supérieure à 500 m au

<sup>4</sup> 1 kt = 1,8 km /h ou 1 mile nautique par heure

voisinage des Maringouins alors que 98 % des urubus sont en dessous de 500 m selon l'étude Biotope.

ces éléments confirment tant le niveau de risque rare de la décharge des Maringouins et le fait qu'on ait rencontré qu'une collision certaine en 10 ans avec un urubu que le niveau de risque élevé du site du Galion sans mesure d'atténuation du risque.

## **1.2. La solution retenue par la CACL dans son dossier d'ICPE n'atténue pas suffisamment le risque**

### **1.2.1. Les mesures d'atténuation du risque envisagées**

La CACL à la suite à l'étude de risque montrant le niveau élevé de celui-ci sur le site du Galion a étudié un certain nombre de mesures pour atténuer ce risque et atteindre le niveau « rare » en proposant dans son dossier d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) les mesures suivantes :

- une exploitation sous auvent mobile en acier galvanisé complété par des filets latéraux destinés à cacher les déchets à la vue des urubus limitant la surface d'exploitation couverte à 1 000 m<sup>2</sup> contre 5 000 m<sup>2</sup> aux Maringouins,
- un compactage quotidien des déchets avec un compacteur à pied de mouton ,
- une couverture provisoire des zones en attente de reprise d'exploitation avec un recouvrement de 20 cm de matériaux et un film en matière plastique,
- une interdiction des déchets d'équarrissage et de transformation de poissons,
- le transport des déchets en caisson fermé depuis le quai de transfert,
- un contrôle quotidien de l'ISDND, 3 fois par jour pendant 1 heure par un des trois agents formés du délégataire pour compter les oiseaux et informer l'aviation civile,
- une procédure d'alerte avec des seuils de vigilance, pré-alerte ou alerte pouvant conduire à fermer le site et à transférer les déchets à Saint-Laurent-du-Maroni,
- des mesures régulières du nombre d'urubus par un radar Aviscan vertical dans un rayon de 4 km et par un radar horizontal (complétés par un radar de secours) pour visualiser leur altitude.

Les procédures dégradées sont les suivantes :

- une exploitation de nuit en cas de panne de la motorisation de l'auvent et la disposition d'un stock de matériel de rechange suffisant pouvant aller jusqu'à 4 mois en cas de panne du compacteur, du rail de translation des caissons, du quai de transfert, des engins d'exploitation, de déchirement des filets de l'auvent ou de la toile de l'auvent ;
- en cas de panne du système de ravitaillement en carburant, une autonomie de 2 semaines en carburant ;
- un contrôle hebdomadaire de la CACL en phase d'exploitation avec des pénalités possibles de 1000 € par jour pour le délégataire ;

- le contrôle au moins annuel de la DEAL en tant qu'installation classée.

Les procédures dégradées reposent sur le principe d'une très grande fiabilité des contrats de maintenance, de la disponibilité immédiate de matériel de rechange comme les compacteurs, de réparations rapides sous 48 h des filets et du toit de l'auvent, et d'un fonctionnement continu du service.

Le coût de ces mesures est élevé en investissement (4 M€) et en d'exploitation : le surcoût annuel de la collecte en fonctionnement est de 650 000 € par an soit 13 € par tonne avec les amortissements, ce qui représente 20 % du coût de la collecte.

### **1.2.2. Une solution hasardeuse car jamais testée pour une ISDND**

La solution proposée d'auvent mobile est innovante mais n'est pratiquée nulle part ailleurs en Europe ni dans le reste du monde.

Elle n'a donc jamais fait preuve de son efficacité et de sa pérennité dans le temps.

La DGAC et l'armée de l'air ont exprimé de sérieux doutes quant à la fiabilité de ces mesures dans le temps dans le contexte spécifique de la Guyane, avec un climat chaud et humide, l'éloignement des centres d'approvisionnement, le risque de conflits sociaux. Toutes deux estiment qu'il manque une étude évaluant la réduction du risque notamment en situation dégradée.

La mission constate également que les hypothèses de cumuls d'incidents pendant l'exploitation n'ont pas non plus été prises en compte et qu'aucune convention ni aucun projet précis ne permet d'envisager le détournement des déchets vers une autre ISDND en cas de problèmes sérieux dans la continuité du service au Galion.

### **1.2.3. Un groupement d'entreprises insuffisamment expert des problématiques de stockage des déchets**

La société par action simplifiée Centre Littoral Environnement Guyane a été créée le 21 décembre 2011 après avoir remporté la consultation d'entreprise en vue de la délégation de service public pour la réalisation et la gestion de l'ISDND. Les associés au sein de cette entreprise avaient répondu sous forme de groupement GCC-GOVIDIN-PREVOT. Le choix de la CACL a été notifié au groupement le 28 octobre 2011. La CLEG a donc été constituée deux mois après avec un capital de 700 000 € détenu à 85 % par GCC (Guyane collecte collectivités), à 10 % par Govindin et à 5 % par Prévot.

Le Groupement, comme prévu dans sa lettre de candidature en 2009, s'est fait accompagner pour préparer l'offre du bureau d'études spécialisé ARCADIS, disposant de nombreuses références en installations de stockage de déchets non dangereux, et à qui CLEG a ensuite confié une mission globale de maîtrise d'œuvre et suivi sur 5 ans pour la mise en œuvre du projet.

La société GCC principal actionnaire est elle-même une SAS au capital de 75 000 € dont l'activité est référencée sous la nomenclature NAF 3811Z c'est-à-dire la collecte des déchets non dangereux. Elle affiche quelques références en matière de traitement de déchets (banalisation de DASRI, transit et export de déchets dangereux), mais pour



des volumes faibles et des techniques très différentes de l'objet de la délégation service public.

De son côté, la société A.GOVINDIN apparaît au titre du registre du commerce à la date de la constitution du groupement comme un artisan commerçant enregistré sous ce statut depuis 1979. Plus récemment, a été créée une SARL unipersonnelle qui est inscrite au registre du commerce depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour le traitement et l'élimination des déchets non dangereux (code 3821Z). Cette société exploite actuellement la carrière des Maringouins à Cayenne.

La pose des filets de protection interdisant la venue sur le site des urubus témoigne à sa façon de la difficulté de mise en œuvre de solution innovante. Cette pose, commandée par la CACL en mars 2014 par un avenant au contrat, n'est au moment de la remise du présent rapport pas mise en œuvre alors que le financement de cette opération a été assuré dès la commande. L'installation d'un compacteur de déchets dit « à pied de mouton » a connu près de 18 mois de retard ce qui illustre la difficulté des intervenants à répondre rapidement aux exigences du donneur d'ordre qu'est la CACL.

Le troisième actionnaire PREVOT est une entreprise de transport. Il résulte de ces éléments que si la CLEG est bien enregistrée pour une activité de traitement et d'élimination des déchets non dangereux (code NAF 3821Z), son principal actionnaire et ses dirigeants sont issus de la filière collecte et non de celle du traitement. Par ailleurs, seule l'entreprise Govindin répond à la nomenclature NAF pour ce type d'activité, mais cette entreprise n'a pas démontré dans l'exploitation de la décharge des Maringouins une compétence particulière en matière d'élimination puisque cette décharge ne répond pas aux exigences de la réglementation sur les ICPE.

#### **1.2.4. Le contexte particulier d'une part et le risque de contraintes d'exploitation difficile à garantir d'autre part conduisent la mission à proposer de ne pas retenir le projet du Galion.**

La solution innovante et totalement expérimentale proposée par la CLEG, le manque de site alternatif au site du Galion autre que Saint-Laurent-du-Maroni situé à 250 km (pour lequel aucune convention de coopération entre les EPCI en charge du traitement des déchets n'a pu être présentée à la mission) et les éventuelles contraintes d'exploitation que la création d'une décharge sur le site du Galion pourraient faire peser sur l'aéroport de Cayenne conduisent la mission à ne pas proposer l'exploitation du Galion dans les conditions proposées par la CLEG.

En effet, trop d'incertitudes pèsent sur cet équipement et les conséquences de son installation alors même que les conditions d'exploitation de l'aéroport de Cayenne/Felix Eboué exigent des garanties que viendra renforcer la certification annoncée pour 2017.

Il est difficile aujourd'hui d'assurer que le risque aviaire deviendra rare avec les mesures proposées et la DGAC serait contrainte dans le cas d'apparition d'urubus d'interdire les atterrissages vers l'ouest et les décollages vers l'est de jour, alors que la piste atterrissage vers l'ouest est utilisée à 98 % du temps.

Ces contraintes auraient comme conséquence des atterrissages avec un vent arrière et l'absence d'ILS :

- les atterrissages par vent arrière causeraient des déroutements 30 % du temps en cas de composante arrière du vent du sud-ouest supérieure à 5 kt
- l'absence d'ILS générerait des remises de gaz et des retards importants en saison humide par mauvaise visibilité.

Ces dispositions particulières auraient un coût très élevé pour les compagnies aériennes, les passagers et donc la Guyane qu'on peut estimer à plus de 10 M€ annuels pour les seuls passagers si elles intervenaient 10 % du temps.

Elles pourraient aussi conduire les compagnies aériennes à réduire leur desserte de la Guyane.

Les pilotes pourraient alors classer l'aéroport de Cayenne comme un aéroport dangereux, ce qui serait très préjudiciable au développement économique et touristique de la Guyane.

Par ailleurs, l'hypothèse d'un prélèvement (destruction) des animaux présents sur le site reste possible, mais l'espèce étant protégée, les conditions de son prélèvement ne sont pas connues. A ce jour, aucune demande n'a été formulée auprès du conseil national de protection de la nature (CNP). Si la menace pour la sécurité aérienne était imminente, cette solution serait sans doute toutefois acceptée puisque l'urubu est une espèce protégée, mais non menacée.

### **1.3. L'exploitation d'une ISDND en mode nocturne**

#### **1.3.1. Le risque aviaire, un risque diurne pour l'essentiel**

Les oiseaux ont essentiellement une activité de jour et il est avéré que les urubus ne volent pas et dorment entre 18 h et 8 h du matin. Cela relève des constatations du bureau d'étude Biotope missionné par la CAACL.

De plus, les urubus se nourrissent à la vue, il a donc été demandé par la mission à la CLEG d'étudier les conditions d'une exploitation de la décharge du Galion limitée à la nuit (à supposer que cela n'induit pas de modification du comportement des urubus) et de recouvrir quotidiennement les surfaces exploitées ou de bâches provisoires ou de latérite comprimée avant la levée du jour.

#### **1.3.2. L'exploitation nocturne**

L'exploitation de nuit suppose la construction d'un hangar fermé de 2 200 m<sup>2</sup> permettant de stocker de la latérite à l'abri de la pluie et la collecte de 2 jours de déchets. Elle exige également l'acquisition d'un tracteur de secours et d'un camion transportant la latérite supplémentaire. Elle suppose le maintien de 2 techniciens de surveillance et de 2 radars (et d'une astreinte de la société biotope), l'éclairage de la zone d'exploitation. Par ailleurs, ces modifications se traduisent par une augmentation de la masse salariale de 10 %.

Dans ces conditions l'exploitation de nuit a un coût d'exploitation de 81,5 € par tonne contre 78,2 € par tonne pour l'exploitation de jour sur le site du Galion (intégrant les mesures d'atténuation du risque proposée lors de l'enquête publique par la CLEG).

Le STAC a analysé de son côté le risque aviaire d'une exploitation de nuit sur le site du Galion et a échangé sur le comportement des urubus avec un ornithologue de Guyane recommandé par le Muséum d'Histoire Naturelle, M. Olivier Tostain

Ce dernier estime que si les urubus ne se déplacent pas la nuit en temps normal, leur comportement peut évoluer en cas de présence de nourriture.

Pour les experts, il est très probable que les urubus soient capables de s'adapter à une évolution des conditions d'exploitation de la décharge et soient conduits à se déplacer la nuit pour se nourrir, surtout si le site est éclairé.

Le STAC illustre ce changement dans le comportement des oiseaux en relatant l'évolution du mode de vie des goélands qui ne se nourrissent de jour et de nuit sur la décharge des Pennes-Mirabeau près de l'aéroport de Marseille alors que ce sont des oiseaux diurnes.

En première approche, l'exploitation du Galion la nuit ne paraît donc pas très opportune et une expérimentation éventuelle sur le changement du mode de vie des urubus est difficile à mener dans le délai nécessaire à la décision.

## **2. Situation transitoire, une crise annoncée à court terme.**

### **2.1. La saturation des décharges à très court terme**

#### **2.1.1. La décharge des Maringouins près de Cayenne saturée en mars 2016**

La décharge des Maringouins accueille annuellement 65 000 tonnes de déchets et a fait l'objet de travaux d'extension début 2014 pour un montant de 6,3 M€ cofinancés par l'ADEME, le FEDER et la CACL pour accueillir jusqu'en mars 2016 les déchets de la CACL et de la CCEG pour une population de l'ordre de 130 000 habitants.

L'exploitation d'une nouvelle décharge n'étant pas possible avant la mi 2017 et la construction et l'exploitation d'une nouvelle ISDND ne pouvant pas intervenir avant fin 2018<sup>5</sup>, il est absolument nécessaire d'étudier une ultime extension de la décharge des Maringouins pour 3 années supplémentaires au-delà de 2016 sur l'emprise actuelle ou ses abords immédiats, c'est-à-dire via la procédure d'extension non substantielle (art R 512-33 du code de l'Environnement). En effet, celle-ci relève d'un arrêté préfectoral complémentaire au sens de l'instruction de la DGPR du 14 mai 2012, elle pourrait être réalisée dans des délais compatibles avec l'urgence de la situation.

L'exploitation d'un nouveau site nécessite 5 mois d'études géotechniques et d'environnement s'étalant sur une saison sèche et une saison humide pour qualifier le site. Il faut y ajouter des délais pour une éventuelle acquisition foncière, 10 mois de réalisation de dossier ICPE et un an d'instruction avec l'enquête publique suivi de 2 années de travaux.

#### **2.1.2. La décharge de Kourou saturée début 2016**

La décharge de Kourou (situé à 50 km de Cayenne) accueille 20 000 tonnes de déchets par an. Elle sera saturée fin 2015 et elle n'aura plus d'exploitant autorisé fin 2014.

La Communauté de communes des savanes (CCDS) vient de mandater un bureau d'étude pour lancer les démarches pour trouver un nouvel exploitant fin 2014. A la demande de la mission, elle va inclure dans sa commande la recherche d'un nouveau site alternatif au site actuel.

En effet la CCDS comptait transférer ses déchets sur le site du Galion fin 2015.

Dans cette optique, un accord était sur le point d'être signé entre la CCDS et la CACL pendant la mission pour que la CACL transfère les déchets d'équarrissage et de poissons particulièrement attractifs pour les urubus vers Kourou et que la CCDS transfère simultanément l'équivalent vers les Maringouins en déchets ordinaires.

La situation de la gestion des déchets a donc la même urgence sur Kourou que sur Cayenne.

---

<sup>5</sup> Cf séquences de la procédure listées page 26

## **2.2. L'absence de solutions alternatives réellement expertisées à ce jour**

Les études pour une nouvelle ISDND autour de Cayenne ont été réalisées en 1998 et la société Fairtec a proposé à l'époque 7 sites potentiels sur 3 communes sur la base d'emplacements proposés par les communes.

Une première consultation formelle a été lancée en 2005, laissant ouvert la recherche de site et la procédure a été interrompue en 2009 notamment du fait du transfert de la compétence déchets à la CACL.

Une seconde consultation a été relancée et en 2010, le site du Galion a été retenu dans l'offre de la CLEG, malgré la proximité de l'aéroport jugée comme un critère défavorable par la DGAC.

Après la mission du CGEDD de février 2013, la CACL a demandé à la société EGIS une étude complémentaire à la société EGIS pour rechercher d'autres sites.

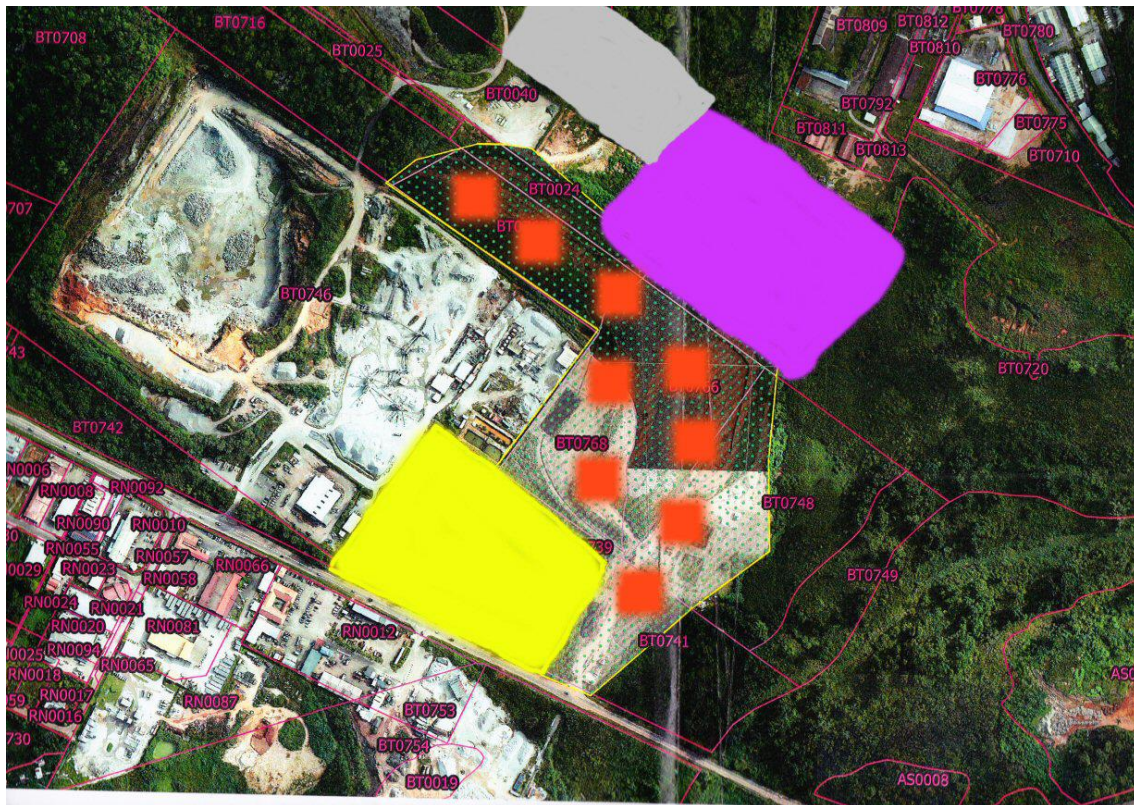
Cette étude remise en mars 2013 ne conclut pas à la disponibilité d'autres sites que ceux de l'étude Fairtec mais évoque 3 sites complémentaires sur la route de l'est (Comté, Montagne blanche et Coralie) sans les analyser car situés à 45 , 63 ou 71 km de Cayenne.

## **2.3. La mission formule des propositions de crise**

### **2.3.1. Une extension des Maringouins**

La décharge des Maringouins ne peut pas être étendue sur le site actuel, mais il est possible d'acquérir des terrains en limite arrière du site appartenant à un particulier et de les échanger avec un autre particulier exploitant une carrière adjacente à la décharge et d'y adjoindre des terrains appartenant à l'État. La surface nécessaire de cette extension est de l'ordre de 25 000 m<sup>2</sup> (voir infra 4.1.3).

Ces deux solutions, qui reposent sur des échanges fonciers amiables, devraient être explorées par le secrétaire général de la préfecture de Guyane.



Les enjeux sur le site des Maringouins :

**Les carrés orange** représentent l'emplacement de l'actuelle décharge des Maringouins.

**En jaune**, propriété privée Collery (habitat illégal), **en rose**, zone d'extension possible sur des terrains Etat et en partie sur une propriété Ribal (exploitant une carrière de déchets inertes de matériaux). Celui-ci pourrait être autorisé dans le cadre d'un accord global à orienter son exploitation sur l'emplacement adjacent (zone grise) dont la maîtrise foncière pourrait être acquise auprès du propriétaire actuel.

Ces pistes d'extension résultent d'une première approche de la mission et doivent donc être précisées.

La zone Collery (zone jaune) est une propriété privée faisant l'objet d'une succession. Aux premiers constats, elle aurait fait l'objet depuis des années d'une occupation sous la forme d'habitats illégaux. A ce stade, il n'est pas possible de qualifier le droit au séjour des occupants. Dans tous les cas, pour des raisons sanitaires, il est hautement souhaitable que la règle des 200 mètres d'éloignement entre une ISDND et les premières habitations soit effective. Le relogement des populations est pour la mission une question à traiter, que l'extension soit entreprise sur cette parcelle ou sur une autre adjacente à la décharge actuelle.

L'autre piste pour étendre la décharge actuelle serait de constituer autour des terrains d'État situés entre la décharge actuelle et le camp du tigre (en haut à droite de la photo aérienne) une nouvelle surface de travail. Elle exigerait des échanges fonciers avec l'exploitant de la parcelle (société Ribal) accueillant un stockage de déchets inertes et ce afin de lui permettre de poursuivre son activité mais sur une parcelle reconfigurée (grâce à une acquisition partielle d'une autre parcelle). Dans ce cadre, un remembrement d'au moins trois parcelles détenues par trois propriétaires différents serait nécessaire.



*Zone d'habitat illicite à évacuer avant l'extension de la décharge des Maringouins (source photo : mission CGEDD 2014)*

Cette solution (classée en rang numéro 2 par la mission) aurait tout de même un inconvénient, celui de rapprocher l'ISDND d'un futur collège et vraisemblablement de logements qui sont susceptibles d'être érigés sur une partie de la propriété du Camp du tigre (appartenant actuellement au ministère de la Défense, mais dont il souhaite la cession).

Par ailleurs, pour disposer d'une extension provisoire aux Maringouins, il convient de traiter cette extension selon la procédure d'extension non substantielle afin de commencer les travaux en septembre 2015 pour une mise en service en mars 2016.



*L'un des problèmes actuels de la décharge des Maringouins, ces zones de travail de 5000 m<sup>2</sup>, démesurée et très attractive pour les urubus (source photo : mission CGEDD 2014)*

Dans tous les cas, l'exploitation de cette extension devra répondre aux prescriptions actuelles (barrière d'étanchéité passive reconstituée conforme à la directive 1999/31/CE, barrière d'étanchéité active, récupération et traitement des lixiviats, clotures et gardiennage de l'installation ) mais aussi à des prescriptions plus drastiques

à inclure dans l'arrêté préfectoral. Outre la pose de filets (en cours), la zone de travail devrait être limitée à 1000 m<sup>2</sup> contre 5000 m<sup>2</sup> actuellement. Il devrait être fait obligation de recouvrir par des revêtements provisoires la zone de travail afin de la soustraire au regard des volatiles.

*1. La mission recommande pour la période transitoire, compte tenu de l'urgence, d'étendre la décharge des Maringouins par arrêté préfectoral complémentaire et de modifier les conditions de son exploitation pour réduire sensiblement son attractivité aux urubus.*

### **2.3.2. La prise en compte de la certification européenne de l'aéroport avec les Maringouins en 2017**

La réglementation en matière de sécurité aéroportuaire prévoit une certification européenne avant fin 2017.

**Elle devra prendre en compte la décharge des Maringouins** situées dans le cercle de 13 km autour de l'aéroport selon les normes applicables depuis février 2014, même si le risque lié à cette décharge est beaucoup plus faible qu'au Galion.

**Le site des Maringouins** ne devrait plus comprendre de zones susceptibles d'être attractives pour les urubus puisque la décharge devrait être fermée et totalement recouverte en 2018. Durant l'année de fonctionnement du site et une fois l'aéroport certifié (2018), des contraintes particulières sont susceptibles d'affecter le trafic aérien en cas de présence d'urubus sur les trajectoires des aéronefs.

La mission du STAC prévue en novembre 2014 devrait (notamment si les filets de protection sont opérationnels) pouvoir analyser les incidences de la poursuite d'exploitation des Maringouins au regard des règles imposées par la certification.

### **2.3.3. la création en urgence d'une décharge à Kourou dans une ancienne carrière**

La CCDS confrontée au même problème que la CAACL pour la gestion de ses déchets au-delà de 2015 a fait part à la mission de la disponibilité éventuelle d'une carrière de latérite appartenant à la société Eiffage, tout près de la décharge qui pourrait servir d'extension à la décharge de Kourou et à celle de Cayenne si sa capacité est suffisante.

Après un échange entre la CCDS et cette société, celle-ci a fait part de son souhait de prolonger l'exploitation de la carrière pendant 10 ans. Cette piste doit donc être abandonnée.

Ainsi, sur le bassin de Kourou, aucune piste n'est actuellement proposée pour le stockage des déchets alors même que l'exploitation de la décharge actuelle a fait l'objet d'une mise en demeure de la part du service en charge de la police de l'environnement.

*Il résulte de ce qui précède que les secteurs de Cayenne et de Kourou doivent trouver très rapidement une solution au stockage de leurs déchets. Pour ce faire, seule une*



*extension du site des Maringouins permettrait d'assurer le relais en attendant la création d'une ISDND éloignée du périmètre des risques aviaires.*

### **3. Partie 3 : Des alternatives possibles au site du Galion : propositions visant à alimenter la réflexion menée localement autour de la planification**

#### **3.1. A dix ans, la nécessaire incinération**

##### **3.1.1. Seul le déchet ultime doit être stocké**

La directive européenne du 19 novembre 2008 relative aux déchets, et transcrite dans le code de l'environnement, définit un degré de priorité dans les opérations de traitement des déchets, n'imposant le stockage que pour les déchets ultimes. L'article L 541-2-1 du code précise : « *est ultime au sens du présent article un déchet qui n'est plus susceptible d'être réutilisé ou valorisé dans les conditions techniques et économiques du moment, notamment par extraction de la part valorisable ou par réduction de son caractère polluant ou dangereux* ».

##### **3.1.2. L'augmentation des volumes justifie de réexaminer cette question déjà évoquée dans le PDEDMA de 2007**

La population de la Guyane a doublé depuis l'année 1990. Elle comptait en 2011 ; 237 549 habitants. La perspective à l'horizon 2040 vient d'être affichée à 574 000 habitants<sup>6</sup>.

Déjà en 2007, le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés avait étudié une hypothèse d'installation d'un incinérateur<sup>7</sup>. Toutefois, les quantités de déchets produits alors et les distances entre communes ne permettaient d'assurer un coût favorable à un tel investissement. Depuis, les indications données à la mission d'une part sur le coût déterminé par la commission de régulation de l'énergie (CRE) pour le rachat de l'électricité produite et d'autre part l'importance des volumes attendus à l'horizon 2020 justifient, pour se conformer à la directive, de réexaminer cette question.

##### **3.1.3. Inscrire dès aujourd'hui la perspective d'un incinérateur dans 10 ans**

La perspective d'implantation d'un incinérateur pour le centre littoral (région de Cayenne et de Kourou, Kourou étant repérée dans le PDEDMA 2007 comme site judicieux pour cette implantation) pourrait être programmée à l'horizon de 10 ans. Cela signifie que pour atteindre cet objectif, il y aurait lieu de débiter prochainement les études préalables. Cela est d'autant plus nécessaire que l'implantation d'une ISDND à proximité de l'incinérateur serait particulièrement justifiée pour éviter le déplacement ultérieur des machefers (résidus non dangereux de la combustion). De plus, la réalisation de cet équipement à l'horizon 2025 aurait l'extrême avantage de repousser de plus de 10 ans la fin d'exploitation de l'ISDND construit en 2016/2017 puisque les résidus de combustion représentent environ 30 % des volumes injectés dans les fours.

<sup>6</sup> Document « Le logement aujourd'hui et demain en Guyane » INSEE/DEAL, avril 2014, page 4

<sup>7</sup> PDEDMA-G page 79 et suivantes

### 3.1.4. Faire de la Guyane un territoire pilote en matière d'économie circulaire

La Guyane est un territoire en retard pour la réduction et le traitement de ses déchets. Il doit redéfinir ses priorités prochainement dans le cadre de son plan régional déchets. Cette réflexion pourrait très utilement viser une réduction des déchets à la source. Par ailleurs, l'organisation et la structuration des filières de l'économie circulaire sont encore plus nécessaires dans les territoires à fortes contraintes.

L'extrême dépendance de l'économie guyanaise aux importations et la faiblesse actuelle du nombre d'emplois locaux peuvent constituer des raisons supplémentaires pour y fonder un projet d'économie du ré-emploi des déchets collectés. L'analyse des filières et la relative modestie des tonnages spécifiques justifie de faire de cette activité une filière d'avenir.

Le travail entrepris par la CACL en matière de tri dans le cadre du plan départemental s'avère fructueux et devrait être renforcé dans les prochaines années, même si les volumes et tonnages ainsi traités restent inférieurs à ceux appelés à finir en décharge.

Le plan départemental en cours d'élaboration, et qui deviendra régional avec l'avènement en 2015 de la collectivité unique guyanaise, pourrait saisir l'opportunité ouverte par l'article 63 bis C (nouveau) du projet de loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, voté en première lecture à l'Assemblée Nationale. Il dispose à propos des départements et régions d'outre-mer : « *Économie circulaire : Art. L. 4433-24-4.- Le conseil régional peut adopter un plan régional d'actions concernant l'économie circulaire. Il peut également décider de conduire des expérimentations locales portant sur l'interconnexion des différentes opérations de ramassage, de tri et de recyclage des déchets, que ce soit sous forme de produits dérivés ou d'énergie* ».

Les éco-organismes devront jouer un rôle moteur pour accompagner la Guyane dans la transition vers une économie circulaire.

2. *La mission recommande d'examiner, en lien avec les éco-organismes et l'ADEME, comment la Guyane pourrait devenir un territoire pilote en matière de développement de l'économie circulaire comme l'y invite le projet de loi de transition énergétique.*

## 3.2. ISDND, Parmi dix localisations possibles, la mission en retient trois

### 3.2.1. 1999, une première recherche de localisation

Deux campagnes de repérage de sites pour localiser l'ISDND ont été engagées. La première date des années 1999/2000. Elle a été conduite par le cabinet Fairtec sous maîtrise d'ouvrage du conseil général. Elle examinait huit sites. La mission a repris les travaux publiés à l'époque en y intégrant deux contraintes d'actualité : les rayons

d'exclusion formalisés par la DGAC et l'urbanisation intervenue depuis l'année 2000 dans les secteurs concernés.

Les sites de l'étude Fairtec sont :

- lieu-dit « Tour de l'île » à Matoury
- lieu-dit du « chemin de la Levée » à Matoury
- lieu-dit « Stoupan » à Matoury
- lieu-dit « Préfontaine » à Macouria
- lieu-dit « Usine Ribal » à Macouria
- lieu-dit « Calumet » à Macouria
- lieu-dit « Montévidéo » à Montsinéry-Tonnégrande
- lieu-dit « Le Galion » à Montsinéry-Tonnégrande

L'analyse pratiquée alors portait sur les éléments suivants : localisation au regard des habitations, conditions de desserte routière, hydrogéologie, géologie.

La mission a réexaminé ces propositions en tenant compte des sites figurant dans la zone d'**exclusion** définie par la DGAC. Cela a conduit à retirer les trois sites localisés à Matoury ainsi que les sites Montévidéo et Le Galion à Montsinéry-Tonnégrande. Sur les trois sites restants, deux sont apparus très urbanisés depuis les années 2000, il s'agit des sites de « Usine Ribal » et « Préfontaine » à Macouria. Ils ont été exclus par la mission des nouvelles recherches. Par ailleurs, ceux-ci présentent une caractéristique rédhibitoire, l'absence de gisement de latérite à proximité.

Seul le site de Calumet-Les Trois Rois à Macouria dispose d'atouts dont la mission estime qu'ils justifient des études approfondies.

### **3.2.2. 2013, de nouvelles recherches à l'initiative de la CACL**

La mission a par ailleurs examiné une étude produite par le cabinet Egis sous maîtrise d'ouvrage de la CACL. Cette étude témoigne de la volonté de la CACL d'examiner dès 2013 d'autres localisations possibles pour le cas où le site du Galion ne saurait in fine accueillir l'ISDND. Ces trois secteurs sont situés sur la commune de Roura au sud est de l'agglomération de Cayenne sur la RN2 en direction du Brésil. Les sites sont les suivants :

- la Comté
- Montagne Blanche
- Auberge des Orpailleurs- Coralie

Le site de la Comté se révèle très intéressant de par sa localisation et la présomption de présence de latérite. Toutefois, il constitue un site exceptionnel par le paysage qu'il offre sur la montagne de Kaw et jouxte des espaces faisant l'objet de protections environnementales fortes. La mission considère que les conditions de l'implantation de l'ISDND sur le site de la Comté ne sont pas réunies et que l'acceptabilité de ce site pour un tel équipement serait extrêmement faible.

Les deux autres sites évoqués dans l'étude du cabinet Egis sont situés à proximité de la RN2 route de l'est, mais éloignés de l'agglomération de Cayenne. Ils exigent,

comme le site de la Comté le franchissement du pont de la Comté qui n'autorise le que de poids lourds de tonnages limités à 26 t.

Aucun des sites de l'étude Egis n'apparaît a priori répondre aux exigences de localisation de l'ISDND.

### **3.2.3. 2014, les analyses et repérage de la mission**

Par ailleurs, la mission a entrepris des échanges avec les maires et élus des communes concernées. De ces discussions, sont apparues trois nouveaux sites :

- Patawa/ Montévidéo sur la commune de Montsinéry
- Piste de Nancibo à Roura
- Piste de Nancibo à Montsinéry-Tonnégrande

La mission a examiné sur place avec l'appui du BRGM, de la CACL et de la DEAL, courant octobre 2014 l'ensemble des sites envisagés. Elle n'a pas retenu la proposition d'implantation d'un site sur la piste de Nancibo (pour la partie située sur la commune de Montsinéry) compte tenu de l'éloignement de ce site et des contraintes de construction d'infrastructures que son exploitation comme ISDND nécessiterait.

Les deux autres sites évoqués dans les pourparlers de la mission avec les élus locaux (site Patawa/Montévidéo à Montsinéry et site Piste de Nancibo à Roura) se sont révélés intéressants en raison de la présomption de présence de latérite à proximité, d'une relative bonne desserte et d'une maîtrise foncière considérée comme relativement aisée. Les enjeux environnementaux tout comme la question de la présence humaine à proximité ont été appréhendés et paraissent en l'état de la réflexion pouvoir permettre la qualification de ces sites.

Le site Patawa fait l'objet de négociations relatives à l'avenir agricole du secteur. Elles ne paraissent pas réhibitoires en l'état. Le site Piste de Nancibo à Roura a le gros avantage d'être inclus dans un périmètre de zone d'activité économique. Toutefois, la distance avec le cœur d'agglomération et le besoin de reprise du pont sur la Comté affaiblissent l'intérêt de ce dernier site.

*3. La mission recommande de poursuivre les investigations sur trois sites : Montévidéo-Patawa à Montsinéry-Tonnégrande, Calumet à Macouria, Piste de Nancibo à Roura*



*localisation des trois sites proposés par la mission sur un fond de carte google map*

### 3.3. L'urgence à procéder à des études de préqualification

La mission a examiné les conditions permettant le lancement d'une étude de pré-qualification de sites d'implantation de l'ISDND.

#### 3.3.1. le cahier des charges proposé par la mission

Ce cahier des charges définit les zones géographiques d'exclusion absolue. Elles sont pour l'essentiel celles figurant dans la réglementation s'appliquant à la navigation aérienne ou aux activités humaines à protéger. Les secteurs géographiques à éviter pour la DGAC (mais sans que cette prescription ne résulte d'une norme) sont **indiqués** dans ce document.

Le cahier des charges **précise** ensuite les conditions indispensables d'une part, les conditions souhaitables pour le site choisi, d'autre part. Enfin, le document précise le contenu du livrable au terme de cette étude.

Le document est présenté en annexe. Il a été remis à la DGPR le 20 octobre 2014.

#### 3.3.2. un calendrier extrêmement contraint

Pour aboutir au choix du site définitif au tout début 2015, il convient d'engager sans attendre l'ensemble des études préconisées par la mission sur la base des trois sites repérés.

La question de la prise en charge du coût des études n'a pu être traitée dans le cadre des pourparlers de la mission avec ses interlocuteurs. Toutefois, la CACL a montré, à plusieurs reprises, son souhait de piloter ce travail.

La mission y est relativement favorable tout en précisant que l'État devrait y être fortement associé pour permettre d'assurer que l'aire géographique prise en compte intègre bien le territoire voisin de la communauté de communes des Savanes, pour prendre en compte l'agglomération de Kourou, et qu'elle s'inscrit dans un calendrier et des procédures opérationnelles.

## 4. Partie 4 : Une gouvernance de crise

### 4.1. *un calendrier extrêmement contraint*

#### 4.1.1. La recherche des sites transitoires devra faire l'objet d'un travail en mode projet

La prochaine fermeture, fin 2015, de la décharge de Kourou et début 2016 de celle des Maringouins à Cayenne ne laissent guère de temps pour aménager l'aire de stockage définitif des déchets dans la nouvelle ISDND. L'ouverture de l'ISDND ne pouvant être effective avant fin 2016, voire 2017 (suivant les péripéties que la procédure peut rencontrer), la solution transitoire à trouver est nécessairement très complexes.

Comme exposé supra, la décharge des Maringouins ne peut a priori accepter de nouveaux déchets à compter de 2016. Son extension nécessite selon les options retenues, des opérations foncières ardues et le départ de familles implantées vraisemblablement de manière illicite.

C'est au terme d'un examen attentif de la situation, la seule solution plausible, puisque le lieu de stockage envisagé par la mission sur Kourou (une carrière appartenant au groupe Eiffage) fait l'objet d'une demande de prolongation de 10 ans auprès des services de l'État. L'exploitant en poste conserve des droits à poursuivre son activité. Cela conduira très probablement à lui accorder cette autorisation.

#### 4.1.2. L'accumulation des retards rend très difficile la mise en place d'une solution d'entreposage temporaire

La solution d'un entreposage (stockage provisoire de déchets destinés à être relocalisés) ne paraît pas simple à entreprendre sous un climat chaud et humide. La constitution de balles de déchets (solution retenue partiellement pour l'ouest de la Guyane le long du Maroni) s'avère difficile à mettre en œuvre lorsque les volumes de déchets sont très importants. Elle pourrait également contribuer à attirer les urubus.

A cet effet, c'est un entreposage qu'il faudrait alors mettre en place. Le coût d'une telle situation semble totalement prohibitif et, selon les interlocuteurs de la mission, la disponibilité de locaux d'activité vides permettant ce stockage est nulle.

Cette solution pourrait être envisagée dans le cas où la CACL et la CCDS n'auraient aucune solution au terme des dérogations admises pour l'exploitation de leurs décharges actuelles. Mais hormis le coût excessif que représenterait un stockage dans un bâtiment fermé, des questions relatives aux conditions de travail des agents, aux risques induits par une telle exploitation ne manqueraient pas de se poser. Elle représenterait une contrainte extrêmement importante qui pèserait de manière lourde sur le prix à la tonne de déchets ainsi traités.



#### 4.1.3. le choix d'une extension des Maringouins privilégiée pour bénéficier des installations de collecte des lixiviats<sup>8</sup> déjà mises en place

La solution à laquelle la mission se résout est celle de l'extension de la décharge actuelle des Maringouins pour une période de deux à trois ans. Cela nécessitera une extension du périmètre du site de la décharge et un repiquage des réseaux, notamment pour le traitement des lixiviats.

Pour réussir ce défi, il est proposé d'associer tous les protagonistes de ce dossier en mode projet.

#### 4.1.4. calendrier réglementaire et calendrier réaliste

Les délais nécessaires à l'ouverture d'une ISDND sur un nouveau site sont particulièrement longs. L'analyse des différentes hypothèses présentée ci-dessous résulte des informations données à la mission par la DEAL.

Le tableau présenté ci-dessous expose les séquences de la procédure d'installation classée pour la protection de l'environnement. Rappelons que celle-ci doit être précédée d'une étude d'impact qui exige de pouvoir apprécier l'ensemble du cycle annuel de la faune et de la flore, ce qui requiert en général un délai d'une année.

Séquences de la procédure d'ISDND/ICPE	Durée théorique depuis l'engagement de la procédure
Dépôt dossier	T
Recevabilité / saisine de l'agence régionale de santé	T+2 semaines
Réception avis de l'agence régionale de santé	T+6
Avis de l'autorité environnementale	T+8
Saisine du tribunal administratif en vue de la désignation du commissaire enquêteur	T+9
Lancement consultation administrative	T+10
Début de l'enquête publique	T+16
Réception avis service	T+18
Fin de l'enquête publique	T+21
Réception rapport du commissaire enquêteur	T+26
Projet d'arrêté préfectoral + rapport CODERST	T+32
CODERST	T+37
Avis exploitant sur le projet d'arrêté préfectoral	T+39
Signature de l'arrêté préfectoral	T+41

<sup>8</sup> *Le lixiviat est le liquide résiduel qui provient de la percolation de l'eau à travers un matériau.*

Le calendrier peut être altéré par de multiples interférences, par exemple l'absence d'enquête publique en août ou en période de réserve électorale compte tenu de la sensibilité du sujet. La réserve électorale pour les élections de la future collectivité unique devrait se situer vers novembre/décembre 2015.

Les invariants sont les suivants :

Délai de constitution d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) estimé à 6 mois (hors caractérisation du site)

Délais pour des travaux d'aménagement d'une ISDND (cf exemples des projets Galion et ISDND CCOG Mana) : 2 saisons sèches complètes

Délais pour les travaux d'aménagement de nouveaux casiers sur le site des Maringouins (**cf expérience dernier casier Maringouins**) : 3 mois en saison sèche

Saturation des casiers actuels des Maringouins : mars 2016

#### **4.1.5. Les différentes hypothèses de calendrier**

##### Pour un nouveau site provisoire et un nouveau site définitif

Pour permettre l'aménagement d'un site provisoire, sur la base des hypothèses reprises ci-dessus, les travaux doivent débuter au plus tard en septembre 2015, pour pouvoir prendre le relais en mars 2016.

L'arrêté préfectoral d'autorisation doit donc être pris pour début juillet 2015 (2 mois pour purger le délai de recours). Le délai pour le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter est d'ores et déjà dépassé pour permettre la prise de l'arrêté d'autorisation dans le délai nécessaire.

En tout état de cause, même si un tel site provisoire pouvait être aménagé à l'horizon de fin 2015, il ne constituerait une solution temporaire de stockage que jusqu'en mars 2017 (délai maxi de stockage d'une année). Pour qu'une installation définitive puisse prendre le relais à cette échéance, il faudrait que les travaux d'aménagement du site définitif débutent en juillet 2015 (2 saisons sèches pour l'aménagement). Cette «échéance » qui suppose la prise d'un arrêté préfectoral d'autorisation en mai 2015 n'est pas compatible avec les durées de caractérisation d'un site, de constitution d'un dossier de demande d'une ICPE et de procédure.

La solution examinée n'apparaît pas viable.

##### Pour une ISDND sur un nouveau site

Au regard des seuls délais de constitution d'un DDAE et de la procédure correspondante, l'hypothèse du démarrage des travaux d'aménagement d'une ISDND sur un site nouveau en début de saison sèche 2015 est exclue. Un démarrage des travaux en début de saison 2016 (juillet 2016) nécessite la prise d'un arrêté d'autorisation en mai 2016, ce qui correspond à un dépôt de DDAE complet le 1er juillet 2015 au plus tard pour avoir une possibilité d'enquête publique avant la période de réserve électorale pour les élections de la future collectivité unique.

Une mobilisation importante des parties prenantes est indispensable pour permettre de conduire les études de caractérisation de site, de procéder au choix définitif du site, de concevoir le projet d'exploitation du site et enfin d'élaborer le DDAE dans les 8 mois

qui séparent de cette échéance... Un décalage de quelques semaines pour le dépôt du DDAE, avec une enquête publique en janvier 2016 et un début des travaux vers août ou septembre 2016, est sans doute absorbable sans changer l'objectif d'une mise en exploitation de l'ISDND en début 2018 mais le DDAE ne saurait être déposé après le début septembre 2015 ce qui correspond encore à un délai très court.

Pour atteindre l'objectif d'une mise en exploitation de l'ISDND en début 2018, le DDAE ne saurait être déposé après le début septembre 2015 ce qui correspond encore à un délai très court.

#### Pour la réalisation de l'ISDND au Galion

L'hypothèse d'une solution d'ISDND au Galion, par exemple par exploitation de nuit, ne semble pas en première approche de nature à nécessiter la reprise complète de la procédure d'instruction initiée (sous réserve d'une analyse du projet alors retenu).

La procédure d'instruction déjà initiée sous les réserves d'analyse évoquées plus haut pourrait permettre une mise en exploitation début 2017 si les mesures d'atténuation devaient être in fine considérées comme suffisantes.

Dans le cas où le projet serait très sensiblement revu, la procédure à employer serait la même que celle nécessaire pour un nouveau site à l'exception près des délais de l'étude d'impact puisque celle-ci est déjà en grande partie réalisée. Le DDAE pourrait ainsi rapidement être mis à jour.

Si la procédure doit finalement être reprise entièrement, on se retrouve en terme de délai dans la situation précédente (ISDND sur site nouveau) mais avec une durée bien plus courte nécessaire pour l'élaboration d'un DDAE mis à jour. Un dépôt de DDAE avant juillet 2015 est tout à fait envisageable pour, toutes choses égales par ailleurs, une mise en exploitation en début 2018.

#### Pour l'extension des Maringouins

Quel que soit le scénario (ISDND au Galion ou sur nouveau site), le site des Maringouins sera saturé avant l'aménagement d'un nouveau site. Une extension est indispensable.

La livraison de cette extension avant mars 2016, et donc en fait avant la fin de la saison sèche 2015 (mise en place de géomembranes) doit être réalisée dans le cadre d'une procédure d'arrêté préfectoral complémentaire à celui fondant l'exploitation actuelle des Maringouins. Comme précédemment évoqué, l'application de cette procédure devra faire l'objet d'une analyse juridique de la DGPR.

#### Pour un entreposage

Pour pouvoir bénéficier d'une autorisation sous la rubrique 2716<sup>9</sup> de la nomenclature des installations classées, une solution de stockage provisoire ne peut être supérieure à une année.

---

<sup>9</sup> La rubrique 2716 définit les installations de transit, de regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes dans la nomenclature des ICPE dans le code de l'environnement (Annexe (4) à l'article R511-9)

En tout état de cause, compte tenu des volumes/tonnages nécessaires toute solution provisoire dépasserait le seuil d'autorisation ICPE, fixé à 1000 m<sup>3</sup> exprimé en volume global présent sur le site.

En terme de surface nécessaire à aménager, un rapide calcul (densité maxi 2 après mise en balles, hauteur de gerbage des dalles sur 4m maxi, aires de circulation des engins pour le stockage puis le déstockage des balles, îlotage du stockage pour la réduction des risques d'incendie, ...) conduit à une surface à aménager d'au moins 2 ha.

Il n'y a aucune référence permettant d'appréhender les délais de travaux d'aménagement d'un tel site. Ceci étant, la mise en place à minima d'un dispositif d'étanchéité s'apparenterait assez à la mise en place d'une barrière passive de fond de casier d'ISDND sur une surface d'au moins 2 ha, travaux devant être réalisés impérativement en saison sèche. Il semble raisonnable d'estimer le délai d'aménagement à au moins 4 mois en saison sèche.

## **4.2. une gouvernance de crise pour gérer l'urgence, mais aussi les perspectives à moyen et long termes**

### **4.2.1. une « task force » débutant en novembre 2014 faisant intervenir les services nationaux et locaux pour traiter l'urgence, mais aussi accompagner le développement des filières**

L'urgence à prendre des décisions commande de mobiliser les acteurs locaux et nationaux de la problématique déchets. Cela motive la mission à proposer la tenue d'une réunion mensuelle associant en Guyane les parties prenantes du dossier (CACL, CCDS, ADEME, BRGM, DEAL, préfecture, conseil général, conseil régional) aux directions d'administration centrale intervenant dans ce dossier (DGPR, DGAC, DG-OM) tout en associant la CCEG aux travaux entrepris. Cette gouvernance spécifique devrait être maintenue, en adaptant progressivement sa périodicité, jusqu'à la phase opérationnelle.

Ces réunions de coordination et d'organisation inter services permettraient de fonctionner en mode projet pour traiter des trois échelles de temps (court, moyen et long termes).

La mission considère que l'ensemble des acteurs de la filière déchets doit être impliqué dans cette démarche.

### **4.2.2. une recherche de solutions partagées sur le bassin de 3 EPCI sur 4 de Guyane (CACL, CCDS, CCEG)**

Pour inscrire le traitement des questions de déchets dans la durée, la mission propose d'organiser la réflexion et le plan d'action sur un périmètre regroupant la CACL et la CCDS et prévoyant la possibilité d'accueillir les déchets provenant de l'est (CCEG). L'arrivée de l'EPCI de l'est guyanais est d'autant plus justifiée que deux des trois sites alternatifs au Galion sont situés sur la route de l'est ou à proximité.

La prise en compte d'un bassin de population moyen de plus de 150 000 habitants (CACL :117 222 hab, CCDS : 31 000 hab, CCEG : 5 737 hab) est susceptible de faciliter l'obtention de l'équilibre financier.

Les élections municipales de mars 2014 et les changements de gouvernance n'ont pas permis de mettre en place, pour l'instant, de nouvelles coopérations dans ce domaine. Pourtant, lors du déplacement de la mission, il lui a été indiqué que la convention liant la CACL et la CCDS concernant les déchets d'équarrissage devrait être très prochainement signée.

*4. La mission recommande l'organisation d'une gouvernance de crise associant les services suivants : DGPR, DGAC, DG-OM, préfecture de région Guyane, DEAL, ADEME, CACL, CCDS, CCEG conseil général et conseil régional en mode projet. Cette gouvernance pourrait prendre la forme d'une réunion mensuelle entre les acteurs concernés par visioconférence.*

#### **4.2.3. L'exigence d'un protocole entre acteurs de la politique des déchets**

L'urgence de la situation conduit la mission à proposer la conclusion à brève échéance (avant la mi 2015) d'un protocole permettant à l'État et aux acteurs territoriaux de définir et de programmer les séquences de leur collaboration. Ce document devrait également prévoir les règles de financement des différentes études et des opérations à engager afin de mettre en œuvre les dispositions de l'accord sur les objectifs partagés à court, moyen et long termes.

Le besoin d'établir un protocole est d'autant plus crucial pour assurer la réussite de la stratégie menée que la CACL tiendra son débat d'orientations budgétaires en novembre 2014 et adoptera son budget 2015 fin décembre 2014. Il convient donc de faire acté dès aujourd'hui les engagements financiers de cet EPCI tant pour le portage de l'étude et de la première tranche des travaux de l'extension des Maringouins (AP à inscrire au budget primitif 2015, crédits de paiement à inscrire au moins pour partie également dans ce document budgétaire) que pour l'étude de pré-qualification des sites alternatifs au Galion.

Selon les informations transmises à la mission, le bureau d'étude ANTEA a été chargé d'élaborer un premier chiffrage des travaux d'extension de la décharge des Maringouins. Il devrait rendre ses conclusions fin novembre 2014.

*5. La mission recommande l'établissement d'un protocole entre l'Etat et les acteurs locaux (CACL, CCDS) afin d'assurer à très court terme le lancement des études et des travaux d'extension du site des Maringouins dont le premier casier devra être livré en mars 2016.*

#### **4.2.4. Pour un cofinancement des études à venir**

Afin de permettre l'engagement rapide des études nécessaires à l'accomplissement du plan proposé dans le présent rapport, il est suggéré qu'un financement à raison d'un tiers par l'État, un tiers par l'ADEME et un tiers par les collectivités locales (EPCI, CACL seule ou avec la CCDS et/ou la CCEG).

L'ordre de grandeur de l'étude de pré-qualification des sites est évaluée à 300 000 euros à raison de 100 000 euros par site.

*6. La mission recommande l'inscription dans le prochain contrat de plan d'une ligne de crédits spécifiques afin de permettre l'exécution des deux premiers termes et le lancement des études en vue de l'examen de la pertinence de la construction d'un incinérateur et le cas échéant le lancement des actes préparatoires.*

## Conclusion

La Guyane rencontre un problème sérieux dans l'élimination de ses déchets. Les secteurs de Cayenne et de Kourou pouvaient espérer disposer d'une installation de stockage des déchets non dangereux grâce au projet porté par la communauté d'agglomération du centre littoral au Galion, site distant de 25 kilomètres de Cayenne par la route.

Les services de l'aviation civile ont exprimé leur opposition à l'implantation d'un tel équipement à 8 kilomètres à vol d'oiseau de la piste de l'aéroport Felix Eboué de Cayenne et à 1,7 km de l'axe de celle-ci. Cette opposition était motivée par la forte présence d'urubus, vautours américains susceptibles de contrarier fortement la sécurité aérienne.

La CACL et l'entreprise à laquelle elle a confiée la réalisation et la gestion de l'ISDND ont cherché à améliorer le projet pour réduire très sensiblement le risque aviaire pour les activités aériennes. Une mission du CGEDD d'avril 2013 a estimé que le risque restait élevé et que des garanties quant aux modes d'exploitation et à la solution technique proposée devaient être apportées.

Depuis, considérant les efforts entrepris par la CLEG, société privée gestionnaire du projet, le préfet a consenti au déroulement de l'enquête publique qui s'est conclue par un avis positif du commissaire enquêteur.

La présente mission, visant notamment à analyser de manière approfondie les solutions proposées pour expertiser le site, a été engagée après que la DGAC ait maintenu son avis négatif sur le projet amendé et que les forces armées aériennes aient exprimé leur réserve.

Au terme de nombreuses auditions et d'une visite en Guyane début octobre 2014, la mission a estimé que la seule possibilité d'une exploitation d'une ISDND au Galion telle que présentée par le délégataire ne pouvait être envisagée compte tenu des incertitudes qui pèsent sur la solution technique innovante proposée.

La mission a également expertisé une solution visant à une exploitation de nuit de l'ISDND sur le site du Galion. Les services spécialisés de la DGAC suivant en cela une expertise ornithologique ont conclu à la probable évolution du mode de vie des urubus capables afin de rechercher de la nourriture de nuit.

Compte tenu de ces éléments, la mission estime que l'hypothèse d'une implantation de l'ISDND au Galion doit définitivement être abandonnée en raison de la difficulté à assurer une maîtrise des risques aviaires pour les aéronefs.

Il reste urgent de proposer une alternative pérenne, tenant compte à la fois des horizons de saturation des sites existants et des perspectives du développement de la Guyane.

La mission recommande donc la mise en place d'une stratégie de court, moyen et long termes. Le court terme passe par l'extension de la décharge actuelle de la CACL située à Cayenne. Le moyen terme est la construction de l'ISDND sur un des trois sites proposés pour lesquels la mission recommande de lancer des études de faisabilité. Le long terme porte sur l'installation d'un incinérateur de déchets déjà envisagé dans le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés, mais pour lequel les conditions actuelles paraissent plus propices.

Enfin, la mission propose, compte tenu du retard pris dans la résolution des problèmes de traitement et d'élimination des déchets, de mettre en place une gouvernance particulière pour assurer la réalisation des objectifs aux trois termes de temps évoqués. Cette gouvernance associerait en mode projet les administrations, l'ADEME, les parties prenantes locales et les directions d'administrations centrales.

**Philippe Schmit**



**Christian Assailly**



Inspecteur général de  
l'administration du développement durable

Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts



# Annexes

## 5. Lettre de mission

CGEDD n°009914-01



### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de la prévention des risques

Service de la prévention des nuisances et de  
la qualité de l'environnement

Département politique de gestion des déchets

Bureau de la planification et de la gestion des déchets

Réf : BPGD-14-203

Affaire suivie par : Christine Cros  
Christine.cros@developpement-durable.gouv.fr  
Tel : 01 40 81 87 58

Paris, le 07 AOUT 2014

La ministre de l'écologie, du développement  
durable et de l'énergie

à

Monsieur le vice-président du Conseil général  
de l'environnement et du développement  
durable

Copie à Mme Borne, MM. Fulachier,  
Leforestier, Rol Tanguy et  
Dubourdeau

M. le directeur de la sécurité de  
l'aviation civile (DGAC)

M. le directeur de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement de  
Guyane

113558

**Objet :** Mission d'expertise sur le stockage de déchets non dangereux en Guyane et sa compatibilité avec le trafic aérien

Le présent courrier annule et remplace mon précédent courrier du 29 juillet 2014.

Vous avez été sollicité précédemment pour réaliser une mission relative à la compatibilité du projet de l'installation de stockage de déchets non dangereux au lieu dit « le Gallon », en Guyane, avec le trafic aérien de l'aérodrome de Cayenne. Le rapport du 5 avril 2013 précise les garanties que le site « le Gallon » devait pouvoir offrir pour éviter le risque aviaire.

La préfecture a alors constitué un groupe de travail associant, notamment, la collectivité et les représentants de l'aviation civile, afin d'identifier des dispositifs de surveillance et de contrôle pour maîtriser le risque aviaire. Ces mesures ont été intégrées par la collectivité dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter le site « le Gallon » qui a été soumis, au premier semestre 2014, à enquête publique ainsi qu'à l'avis des services. Dans ce cadre et malgré les compléments apportés au dossier, la Direction de la sécurité et de l'aviation civile Antilles-Guyane a émis, le 6 février 2014, un avis défavorable au projet, principalement motivé par les incertitudes pesant sur la pérennité des mesures proposées. Les Forces armées de Guyane ont émis un avis réservé. Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au dossier, sans réserve ni recommandation vis-à-vis du risque aviaire.

Une décision sur ce dossier doit être prise rapidement. En effet, les décharges de Kourou et de Cayenne arriveront à saturation au plus tard début 2016, sans possibilité d'extension nouvelle, et les déchets de plus de 80% de la Guyane se retrouveront sans exutoire à cette date si une solution alternative de traitement n'a pas été mise en œuvre à cette échéance.

Je souhaite que vous diligentiez le plus rapidement possible une mission visant à expertiser le dossier technique de maîtrise du risque pour la sécurité aérienne proposé par la collectivité. Une analyse sera

également réalisée sur la capacité de l'exploitant de l'installation à maintenir dans le temps un mode d'exploitation optimal engendrant un degré de sécurité suffisant. L'analyse envisagera également le cas échéant si des possibilités de modifications de l'exploitation aéroportuaire seraient susceptibles de rendre le risque acceptable, et en évaluera l'impact pour la desserte aérienne du territoire. Vous travaillerez avec l'exploitant de l'aéroport et la DGAC pour cela. Vous veillerez à rendre vos conclusions dans un délai de quatre mois.

Les réponses urgentes qu'appelle la situation locale ne peuvent toutefois rester dépendantes de l'issue incertaine de l'aboutissement pratique de ce dossier.

Je vous demande en conséquence d'apporter votre appui au préfet de la région Guyane et à la DEAL pour que, dans le même temps, soit construite une intervention déterminée de l'Etat afin de dégager une solution alternative viable.

A ce titre, vous proposerez sous un mois les composantes essentielles d'un cahier des charges visant à l'exploration de sites alternatifs, dans le respect des contraintes de la sécurité aérienne et des orientations du plan de prévention et de gestion des déchets. Vous établirez les conditions pratiques de sa mise en œuvre, notamment en termes de calendrier, de budget et de pilotage.

Après avoir procédé aux consultations utiles et spécialement celles des collectivités territoriales concernées, vous proposerez également un processus de sélection du site définitif, tenant compte des compétences de chaque collectivité publique.

Vous apporterez enfin votre appui à la constitution et au lancement au sein de la DEAL d'une mission spécialement dédiée à ce dossier, et capable le cas échéant d'en assurer la maîtrise d'ouvrage. Vous vous assurerez également que les procédures requises seront diligentées par les services de l'Etat dans des délais compatibles avec l'urgence de la mise en exploitation du nouveau site.

Il est important d'aller concomitamment au bout de l'analyse pour les deux pistes. La première solution reste la seule possibilité permettant de disposer d'un exutoire pour les déchets dans 2 ans, date à laquelle les décharges actuelles seront saturées. Elle doit donc être explorée complètement. D'un autre côté, j'insiste sur le fait que l'urgence ne permet plus qu'on perde du temps dans une voie si jamais elle ne devait pas aboutir, il est important que la deuxième piste avance en même temps et ne soit pas reportée dans le temps.

Pour la ministre et par délégation  
La directrice générale de la prévention des risques

l'adjoint à la directrice générale  
de la prévention des risques



Jean-Marie DURAND

Patricia Blanc



[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## 6. Historique du dossier « du Galion »

Le site du Galion a été retenu en 2009 sur la base d'une étude de recherche de site faite en 1998 ne prenant pas en compte le risque pour l'aviation.

- Le 30 mai 2010, la DGAC envoie un mail au CACL pour l'informer du fait qu'elle émettrait un avis défavorable au projet d'une décharge sur le site du Galion lorsqu'elle sera consultée.

- En août 2010 la préfecture écrit un courrier à la DSAC/AG pour demander à quelle distance doit être une ISDND par rapport à l'aéroport de Cayenne.

- La DSAC/AG ne répond pas officiellement à ce courrier mais dans un mail du 12 août 2010 précise qu'aucun texte opposable aux tiers n'existe pour fixer cette distance et qu'il faut à minima une mise en balles des déchets et des conditions d'exploitation draconiennes en donnant des éléments sur le projet d'ISDND de Béziers proche de l'aéroport .

- En novembre 2011 la CACL signe un contrat de délégation de service public avec le consortium (CLEG) pour y construire et exploiter une décharge sur une durée de 20 ans.

- La DGAC écrit au préfet le 25 janvier 2012, puis le 1<sup>er</sup> juin 2012 pour émettre un avis très défavorable à ce projet compte tenu du risque aviaire lié à la proximité de ce site à 8 km de l'aéroport de Cayenne et 1,7 km au sud de l'axe des pistes

- La CCI de Guyane, exploitant de l'aéroport a écrit au préfet les 23 février et 23 avril 2012 pour demander de changer le lieu d'implantation de l'ISDND.

- En 2012, la CACL réalise les études géothermiques et environnementales pour le site du Galion et en particulier fin 2012 une étude radar sur les déplacements des urubus par la société Biotope et une étude de la société Cx aéro sur l'impact du projet sur les procédures de navigation aérienne de l'aéroport de Cayenne.

- Le 10 décembre 2012, la DGPR demande au CGEDD de désigner une mission afin d'analyser le risque aviaire lié à ce projet et d'aider le cas échéant à déterminer un nouveau terrain d'implantation du projet.

- En février 2013, la CACL dépose une demande d'autorisation d'exploitation avec un système novateur de toit mobile pour éviter d'attirer les oiseaux sur le site.

- La mission du CGEDD conduite par Mr Aubas et Féménias dépose son rapport en avril 2013 en émettant un certain nombre de recommandations pour réduire le risque aviaire sur le site du Galion et pour gérer les déchets en Guyane.

- Suite à ce rapport, la DGAC écrit de nouveau au préfet le 10 avril 2013 pour maintenir son opposition au permis de construire sur le site du Galion.

- Suite à ce courrier et après des échanges avec la DGAC, le CLEG propose dans le courant de l'année 2013 des mesures d'atténuation du risque aviaire.

- Le 29 novembre 2013, le CLEG écrit pour demander le lancement de l'enquête publique nécessaire à l'exploitation de la station.

L'enquête publique est lancée le 31 janvier 2014.

Dans un courrier adressé au préfet signé le 6 janvier 2014, la DSAC estime que la qualité et la pérennité de la maintenance des mesures d'atténuation du risque n'est pas garantie et demande que les modalités de contrôle interne et externe de l'exploitant soient arrêtées avec des pénalités dissuasives en cas de défaillance, que les possibilités d'utiliser un site alternatif pas trop éloigné et de traitement des déchets de nuit soient démontrées et qu'un système d'alerte permettant à l'exploitant aéroportuaire et aux services de navigation aérienne de prendre des mesures appropriées soit organisé.

- Le préfet répond à la DSAC le 20 janvier 2014 pour préciser les modalités de contrôle interne et externe par l'exploitant et les pénalités pour autant sans proposer de site alternatif autre que Saint-Laurent-du-Maroni situé à 240 km, ni expliciter le fonctionnement du système d'alerte vers l'exploitant et la navigation aérienne.

- Un courrier du directeur régional de la DSAC au préfet le 6 février 2014 confirme l'avis défavorable de la DGAC au projet en évoquant si l'ISDND est mise en service et la population des urubus augmente au voisinage de l'aérodrome, la possibilité de limiter ou suspendre le trafic aérien de l'aéroport de Cayenne

- Les forces armées en Guyane écrivent un courrier au préfet le 24 février 2014 pour faire part de leurs réserves sur le projet d'ISDND au Galion.

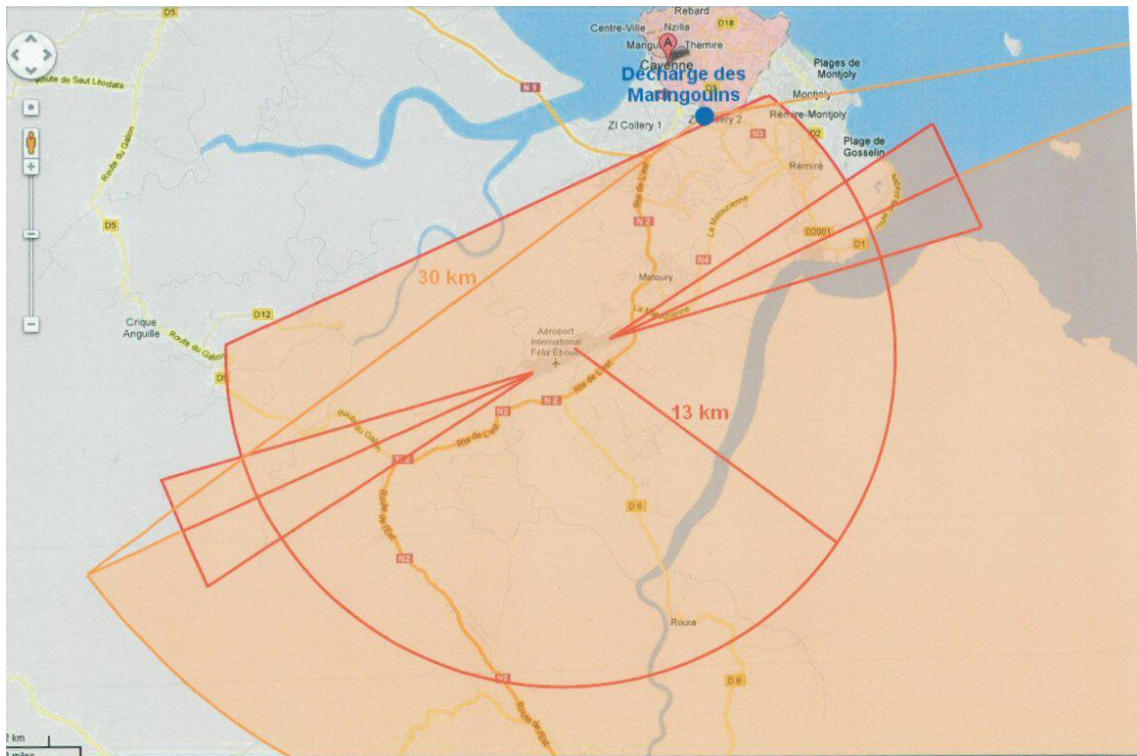
- Le 21 mars 2014, le commissaire enquêteur remet son rapport d'enquête publique avec avis favorable sans évoquer les oppositions de la DGAC du fait du risque aviaire dans son rapport, seule la position du CLEG garantissant une totale maîtrise du risque figure dans le rapport.

- Après avoir rencontré la directrice de la DSAC le 4 avril 2014, le préfet de Guyane demande le 19 mai 2014 au ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie un complément d'analyse au CGEDD

L'enquête publique pour exploiter le site du Galion est déclarée close le 20 mai 2014.

La DGPR saisit le CGEDD à cet effet le 7 août 2014 en lui demandant d'une part de proposer le cahier des charges d'un site alternatif et un processus de sélection du site définitif, d'autre part d'analyser la capacité de l'exploitant de l'installation à maintenir dans le temps un mode d'exploitation optimal en termes de sécurité et les éventuelles contraintes d'exploitation susceptibles de rendre le risque acceptable pour l'exploitation de l'aéroport de Cayenne.

## 7. les cartographies de la DSAC



*Zones d'exclusion présentées par la DGAC.*

Les zones ont des statuts différents. Les triangles situés en bout de pistes constituent les trajectoires finales d'approche. Le cercle de 13 km est celui prévu dans la réglementation concernant le risque aviaire. Le cercle plus large (rayon de 30 km) est celui dans lequel une vigilance doit s'exercer compte tenu du probable déplacement des colonies d'urubus actuellement stationnées sur le site des Maringouins .

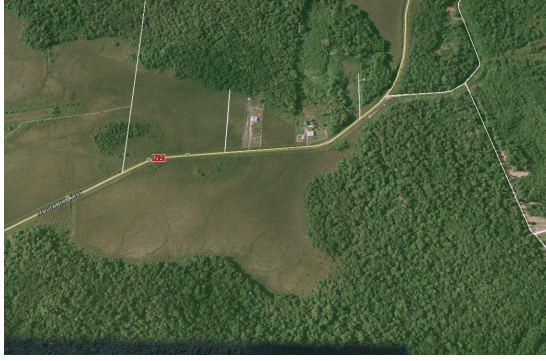
## 8. Analyse sommaire des sites possibles par la mission

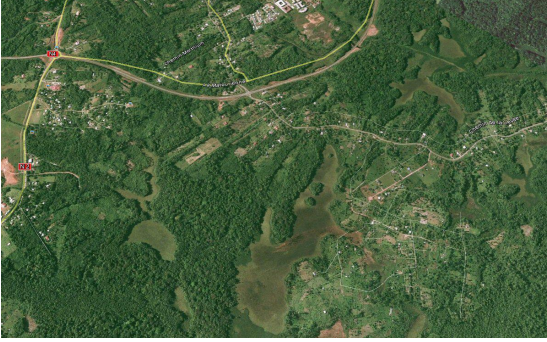




Cartographie des sites déjà examinés et des sites proposés par la mission


**En vert** figurent les sites proposés par le conseil général (rapport Fairtech) dans son important travail de repérage effectué en 1999/2000. **En violet** figurent les sites suggérés par le rapport d'Egis de 2013 commandé par la ACL. **En rouge**, figurent les sites proposés par la mission du CGEDD 2014.


### Sites repérés par l'étude Fairtech de 1999

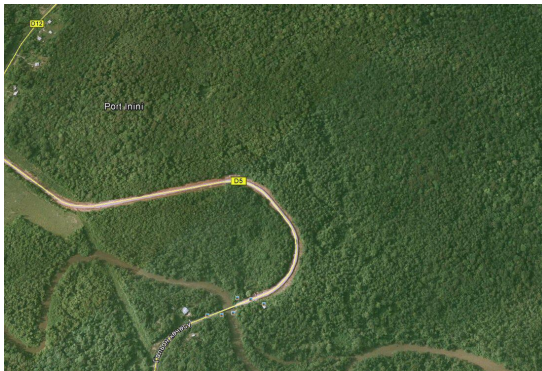
<p><b>« Tour de l'île » à Matoury</b> position au regard du périmètre d'exclusion : inclus distance de la piste aéroportuaire</p>	<p><b>Position de la mission : non admissible</b> <b>site inclus dans le périmètre d'exclusion fourni par la DGAC</b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 1,3 km distance du centre-ville de Cayenne : 16 km (18 km par la route) <u>Caractéristique du site :</u> bonne desserte routière, proximité de l'agglomération de Cayenne,</p>

<p><b><u>« chemin de la Levée » à Matoury,</u></b>  <i>position au regard du périmètre d'exclusion : inclus</i>  <i>distance de la piste aéroportuaire</i></p>	<p><i>Position de la mission : non admissible</i>  <i>site inclus dans le périmètre d'exclusion fourni par la DGAC,</i></p>
	<p><u>distance de la piste aéroportuaire</u> : 2,8 km  distance du centre-ville de Cayenne : 11 km (15 km par la route)  <u>Caractéristique du site</u> :  bonne desserte routière,  à proximité de l'agglomération de Cayenne</p>
<p><b><u>« Stoupan » à Matoury</u></b>  <i>position au regard du périmètre d'exclusion : inclus</i>  <i>distance de la piste aéroportuaire</i></p>	<p><i>Position de la mission : non admissible</i>  <i>site inclus dans le périmètre d'exclusion fourni par la DGAC,</i></p>
	<p><u>distance de la piste aéroportuaire</u> : 6,2 km  distance du centre-ville de Cayenne : 18 km (25 km par la route)  <u>Caractéristique du site</u> :  bonne desserte routière,  à proximité de l'agglomération de Cayenne</p>
<p><b><u>« Préfontaine » à Macouria</u></b>  <i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</i>  <i>distance de la piste aéroportuaire</i></p>	<p><i>Position de la mission :</i>  <b><i>L'urbanisation importante intervenue ces dernières années rend ce site peu propice à l'installation de l'ISDND. La mission propose donc de ne pas le retenir</i></b></p>
	<p><u>distance de la piste aéroportuaire</u> : 24 km  distance du centre-ville de Cayenne : 24 km (32 km par la route)  <u>Caractéristique du site</u> :  La localisation de ce site est intéressante car elle permettrait un apport des déchets dans de bonnes conditions de la CACL comme de la CCDS.</p>
<p><b><u>« Usine Ribal » à Macouria</u></b></p>	<p><i>Position de la mission :</i></p>

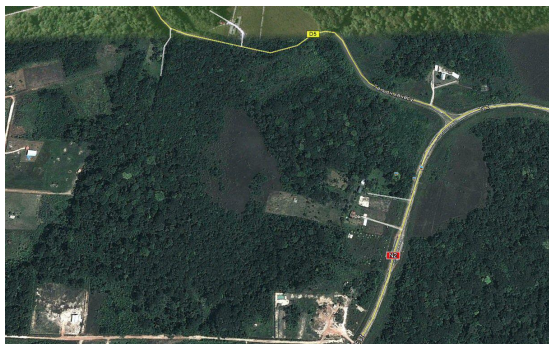


<p><i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre distance de la piste aéroportuaire</i></p>	<p><b><i>L'urbanisation importante intervenue ces dernières années rend se site peu propice à l'installation de l'ISDND. La mission propose donc de ne pas le retenir</i></b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 20 km distance du centre-ville de Cayenne : 15 km (23 km par la route)</p> <p><u>Caractéristique du site :</u> La localisation de ce site est intéressante car elle permettrait un apport des déchets dans de bonnes conditions de la CACL comme de la CCDS. Elle est située à proximité du territoire de la CCDS et plus éloignée du cœur de l'agglomération cayennaise. Selon le BRGM, la présence de latérite est peu probable sur ce site, ce qui constitue un élément très discriminant.</p>

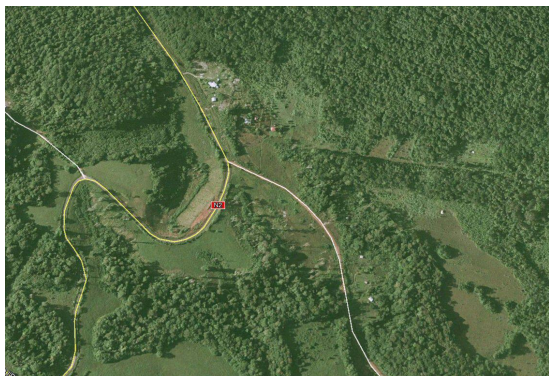
<p><b><u>Calumet/ Les trois rois, commune de Macouria</u></b> <i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre distance de la piste aéroportuaire</i></p>	<p><b><i>Position de la mission : Même si une urbanisation est en cours, la densité de l'habitat reste faible. La mission propose d'intégrer ce site dans les recherches complémentaires.</i></b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 23,3 km distance du centre-ville de Cayenne : 25 km (32 km par la route)</p> <p><u>Caractéristique du site :</u> La localisation de ce site est intéressante car elle permettrait un apport des déchets dans de bonnes conditions de la CACL comme de la CCDS. Elle est située à proximité du territoire de la CCDS et plus éloignée du cœur de l'agglomération cayennaise</p>


<p><b><u>« Montévidéo » à Montsinéry-Tonnégrande</u></b> <i>position au regard du périmètre d'exclusion : inclus</i></p>	<p><b><i>Position de la mission : non admissible site inclus dans le périmètre d'exclusion fourni par la DGAC,</i></b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 11 km avec orientation nord ouest distance du centre-ville de Cayenne : 22 km (34 km par la route)</p> <p><u>Caractéristique du site :</u> forte présomption de latérite. Le site est localisé le long de la RD5, il est facilement accessible tant pour les véhicules en provenance de la CCDS que pour ceux de la CACL</p>


<p><b><u>Le Galion à Montsinéry-Tonnégrande</u></b></p>	<p><b><i>Position de la mission : non admissible</i></b></p>
---	--

<p><i>position au regard du périmètre d'exclusion : inclus</i></p>	<p><b>site inclus dans le périmètre d'exclusion fourni par la DGAC,</b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 8 km  distance du centre-ville de Cayenne : 23 km (26 km par la route)  <u>Caractéristique du site :</u>  présence de latérite confirmée, faisabilité assurée</p>


### sites repérés par l'étude Egis 2013


<p><b>« La Comté », commune de Roura</b>  <i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</i></p>	<p><b>Position de la mission : Les contraintes réglementaires et la qualité des paysages depuis ce site justifient de l'exclure de la recherche. L'acceptabilité de l'implantation d'une ISDND sur ce site est très fortement compromise.</b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 18,5 km  distance du centre-ville de Cayenne : 32 km (45 km par la route)  <u>Caractéristique du site :</u> situé le long de la route de l'est (RN2), il se situe en contre-bas de l'un des plus beaux paysages de la montagne de Kaw (dont le territoire jusqu'au marais fait l'objet de classements au titre de la protection environnementale)</p>


<p><b>« Montagne Blanche » commune de Roura</b>  <i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</i></p>	<p><b>Position de la mission : non retenu site intéressant, mais trop éloigné au regard des pôles d'habitat</b></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 31 km  distance du centre ville de Cayenne : 44 km (60 km par la route)  <u>Caractéristique du site :</u> situé le long de la route de l'est (RN2), forte présomption de latérite, terrains d'Etat</p>


<p><b>« Auberge des Orpailleurs » commune de Roura</b> position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</p>	<p><i>Position de la mission : non retenu site intéressant, mais trop éloigné au regard des pôles d'habitat</i></p>
	<p><u>distance de la piste aéroportuaire : 33 km</u> distance du centre-ville de Cayenne : 47 km (65 km par la route) <u>Caractéristique du site</u> :situé le long de la route de l'est (RN2), forte présomption de latérite, terrains d'Etat</p>

**nouveaux sites examinés par la mission 2014:**

<p><b>Patawa/Montevideo commune de Montsinéry</b> position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</p>	<p><i>Position de la mission : La mission propose d'intégrer ce site dans les recherches complémentaires.</i></p>
	<p><u>distance de la piste aéroportuaire : 11 km avec une orientation nord ouest</u> distance du centre-ville de Cayenne : 23 km (37 km par la route) <u>Caractéristique du site</u> : L'accessibilité de ce site par la route D5 est bonne et lui permettrait d'accueillir facilement les déchets de la CACL comme de la CCDS. Les premières constatations semblent présumer un important gisement de latérite. Ces terrains situés sur un plateau avaient pour partie une vocation agricole, mais pas sur la totalité de l'emprise. Le site apparaît à la mission comme la plus favorable quant aux sites examinés.</p>

<p><b>« piste de Nancibo » à Roura</b> position au regard du périmètre d'exclusion,</p>	<p><i>Position de la mission :La mission propose d'intégrer ce site dans les recherches complémentaires.</i></p>
	<p><u>distance de la piste aéroportuaire : 13 km</u> distance du centre-ville de Cayenne : 28 km (38 km par la route) <u>Caractéristique du site</u> : Ce site est inclus dans le périmètre d'une zone d'activité économique figurant dans le PLU de la commune exécutoire depuis quelques mois. La présence de latérite est fortement présumée en raison de carrières à proximité. La desserte s'effectue par la route de l'est RN2 qui comprend une difficulté, le pont de la Comté qui n'accepte qu'à titre exceptionnel des poids-lourds de plus de 27 tonnes. Son élargissement et sa mise aux normes sont prévus dans les prochaines années.</p>

<p><b><u>« piste de Nancibo » à Montsinéry-Tonnégrande</u></b></p> <p><i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</i></p>	<p><i>Position de la mission : non retenu en raison de son éloignement.</i></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 18 km</p> <p>distance du centre-ville de Cayenne : 33 km (50 km par la route)</p> <p><u>Caractéristique du site</u> : La présomption de latérite est forte. Ce site est accessible par la route de l'est puis par l'emploi d'une piste de latérite sur de nombreux kilomètres (environ une dizaine).</p> <p>La création de l'ISDND à cet emplacement aurait pour conséquence le besoin de réaliser des infrastructures routières qui ne paraissent pas en l'état, en mesure d'être prises en charge par le budget de l'opération.</p>

<p><b><u>Calumet/ Les trois rois, commune de Macouria</u></b></p> <p><i>position au regard du périmètre d'exclusion : hors périmètre</i></p> <p><i>distance de la piste aéroportuaire</i></p>	<p><i>Position de la mission :</i></p> <p><i>Même si une urbanisation est en cours, la densité de l'habitat reste faible. La mission propose d'intégrer ce site dans les recherches complémentaires.</i></p>
	<p>distance de la piste aéroportuaire : 23,3 km</p> <p>distance du centre-ville de Cayenne : 25 km (33 km par la route)</p> <p><u>Caractéristique du site</u> :</p> <p>La localisation de ce site est favorable. Elle permettrait un apport des déchets dans de bonnes conditions de la CACL comme de la CCDS.</p> <p>Elle est située à proximité du territoire de la CCDS et plus éloignée du cœur de l'agglomération cayennaise. L'activité y est essentiellement agricole.</p>

## 9. le cahier des charges pour la recherche d'un nouveau site

**Éléments à prendre en compte dans le cahier des charges  
étude d'un site alternatif au projet d'installation  
de stockage de déchets non dangereux  
octobre 2014 - Guyane**

*Les caractéristiques présentées ci-dessous viennent en plus de celles définies par la réglementation sur les ISDND/ICPE telles qu'elles résultent de l'arrêté du 9 septembre 1997 relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux et du guide AFNOR BP X30-438 de novembre 2009, guide de bonnes pratiques pour les reconnaissances géologiques, hydrogéologiques et géotechniques de sites d'installation de stockage de déchets*

### **exclusions impératives**

- exclusion d'un cercle de 13 km d'orientation sud est à partir de la piste aéroportuaire
- exclusion du cône des trajectoires d'approche (tranche de 300 m de piste sur 20 km)
- exclusion d'un périmètre de protection de prélèvement d'eau potable qui interdirait ce type d'aménagement
- exclusion d'une zone de protection particulière au titre du code de l'environnement (APB, classement en réserve)
- distance d'isolement minimale de la zone à exploiter de 200 mètres vis-à-vis des tiers (limite de propriété ou garanties équivalentes)

### **Recherche d'évitement**

- évitement d'un demi-cercle de 30 km centré sur les Maringouins sur 160 ° sud

### **conditions indispensables**

- exclusion d'une proximité de toute activité humaine de types lieux de baignade, ou centres de loisirs (au moins 1 km)
- présence d'une RD ou RN acceptant un trafic de poids lourds de tonnage de 40 tonnes (si ce n'est pas le cas, préciser les conditions d'acheminement pour le cas où des dérogations pourraient être envisagées aux interdictions en vigueur)
- distance limitée par rapport au principal bassin de population producteur de déchets (Ile-de-Cayenne)
- localisation barycentrique entre les pôles producteurs de déchets (prenant en compte la CCDS, la CCEG et la CACL),
- absence de « population groupée » dans un rayon de 1km et et a minima de population à moins de 200 m autour de l'implantation
- sol imperméable (barrière passive constituée de 5 mètres mini de matériau de perméabilité inférieure à 1.10-6m/s surmontés par 1 m mini de matériau à perméabilité inférieure à 1.10-9m/s ou une équivalence en matière d'étanchéité). Des tests de perméabilité devront être joints pour chacun des sites retenus dans l'étude.
- terrains non inondables (pédologie)
- connaissance précise de l'hydrogéologie du sol (sondages exigés) et de l'hydrologie du site

- besoins en matériaux de couvertures notamment de latérite (Besoins en matériaux latéritiques de 625 000 m3)
- emprise d'un minimum de 10 hectares +périmètre de recul vis-à-vis des habitations (à défaut mention à faire apparaître dans le rapport si des expropriations sont à envisager)
- capacité de stockage globale de 100.000 tonnes/an pendant 18 ans
- connaissance des servitudes diverses attachées aux parcelles envisagées.
- implantation hors des secteurs d'aléas de mouvements de terrain connus
- disponibilité d'une quantité suffisante de matériaux de couvertures notamment de latérite (le besoin estimé pour le galion était estimé à 524 000 m3), de préférence sur le site ou à proximité immédiate.

### **conditions souhaitables**

- sol à faible déclivité (géomorphologie adéquate)
- sol à faible hydromorphie et cote prévisible de fond de casier (après donc réalisation des déblais) supérieure au niveau maxi des nappes éventuelles
- absence de classement en ZNIEFF
- existence d'une surface susceptible d'accueillir les 10 ha de l'ISDND, la plate forme de chargement, les dépôts de latérite pour le recouvrement
- une maîtrise foncière aisée (peu de propriétaires ou foncier public) :Pour la maîtrise foncière, en cas de propriété privée, faire apparaître la valeur du foncier et une estimation de la durée des démarches à engager en cas de défaut d'entente à l'amiable.

Surfaces foncières disponibles pour le développement d'activités périphériques au stockage et à la valorisation en périphérie de l'ISDND

- un PLU et un SCOT permissifs à l'implantation d'une ICPE, absence de contrainte dans le SAR en cours d'enquête publique
- disponibilité des réseaux (eau, électricité), vérification des possibilité de raccordement au réseau EDF notamment d'un point de vue de revente d'énergie
- distance limitée par rapport au bassin secondaire de population producteur de déchets (Kourou)

### **Exigences sur le rendu**

L'étude devra préciser parmi les localisations envisagées celles pouvant, compte tenu de leur configuration, accueillir pour une période transitoire de 2 à 4 ans les déchets pris en compte dans le cadre du projet situé au Galion. Elle devra alors mentionner si le lieu est susceptible de constituer une décharge (ISDND) pour dépôt provisoire (entreposage) ou définitif (stockage).

Elle devra également mentionner les projets connus dans un périmètre de 5 km autour des sites retenus ainsi que les activités collectives déjà constatées.

L'étude mentionnera les caractéristiques du terrain ainsi que ses conditions d'exploitation comme ISDND et précisera si elles paraissent permettre une simple modification (par transfert de localisation) de la DSP en cours.

Le rendu d'analyse indiquera par approche ratio les montants des infrastructures à créer pour relier le site au réseau routier existant (basées sur des chiffrages récents d'ouvrage en Guyane).

L'analyse devra présenter un reportage photographique conséquent sur chaque site transmis sous format électronique permettant de visualiser sa topographie, son voisinage, son actuelle occupation.

### **Les annexes devront comprendre pour chaque site :**

- les analyses du sol pratiquées en plusieurs point du site (une dizaine par site)

- Un levé topographique devrait pouvoir être réalisé sur chacun des sites pour en permettre un chiffrage précis (déblais /remblais notamment) (éventuellement levé topographique aéroporté)
- Une cartographie de l'hydrogéologie serait un plus (à minima niveau de la nappe aux divers points de sondage géologique)
- la bibliographie du BRGM sur chacun des sites
- les cartes détaillées du relief et tout autre élément de connaissance de la topographie
- le détail des contraintes environnementales recensées
- le détail des contraintes liées à l'activité humaine recensées
- les reportages photos effectués
- une description précise du site, de ses conditions d'accès
- une analyse des documents d'urbanisme et autres documents réglementaires applicables au territoire du site
- une appréciation de la réceptivité de la municipalité à l'implantation d'une ISDND sur le site d'étude.

**Délais d'étude :**

Le délai maximal d'étude est d'un mois et demi à compter de la notification de la commande

## 10. Liste des personnes auditionnées par la mission

Services de l'Etat		
Préfecture de la région Guyane		
Eric Spitz	Préfet de région	10 octobre 2014
Thierry Bonnet	Secrétaire Général de la préfecture	10 octobre 2014
Direction de l'aviation civile		
Frédéric MEDIONI	Directeur technique à la direction "aéroports et navigation aérienne	11 septembre 2014
Philippe GUIVARC'H	Directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane	6 octobre 2014
Yves BIENVENU	Délégué intérimaire DSAC/Antilles Guyane	7 octobre 2014
Michel ARENO	DGAC/DSNA/DO/SNA-AG	7 octobre 2014
Benoît MARS	DGAC/STAC	9 septembre 2014
Gilles TARTU	DGAC/DSAC Pôle Aéroports	7 octobre 2014
Forces armées aériennes		
Philippe ADAM	Général de division aérienne, Commandement supérieur des forces armées en Guyane	7 octobre 2014
Jean-Paul BESSE	Commandant de la Base aérienne 367	7 octobre 2014
DEAL		
Denis GIROU	directeur	6 octobre 2014
Joël DURANTON	Adjoint au directeur	6 octobre 2014
Guy FAOUCHER	Adjoint au Chef du service risques, énergie, mines et déchets	6 octobre 2014
Sébastien GUIGNANT	Ingénieur au service risques, énergie, mines et déchets	10 octobre 2014
Autres structures sollicitées		
Jack ARTHAUD	Directeur général de l'établissement public d'aménagement de Guyane	9 octobre 2014
Sébastien CATALANO	Ingénieur déchet ADEME Guyane	6 octobre 2014
Ariane BLUM	Directrice du BRGM en Guyane	6 octobre 2014
Jean-Paul LEPELLETIER	Président de la CCIG	9 octobre 2014
Georges CUYSSOT	Chef de service développement durable CCI de Guyane	9 octobre 2014
Philippe SIMONNET	Directeur de l'aéroport Félix Eboué (CCIG)	10 octobre 2014
Henry KONG	adjoint au sous-directeur des opérations au centre spatial	8 octobre 2014



	guyanais	
Giselle LE NOZER	Directeur régional Air France Guyane	6 octobre 2014
Consultants		
Annabel Bourgoïn	Responsable Aéroports Cgx aéro	11 septembre 2014
Loïc Giroud	Expert Cgx aéro	11 septembre 2014
Vincent Delcourt	Chef de projet Biotope	9 octobre 2014
Collectivités locales et EPCI		
Gilles ADELSON	Maire de Macouria	9 octobre 2014
Roger ARON	Vice-président de la CACL	6 octobre 2014
David RICHE	Maire de Roura	9 octobre 2014
Patrick LECANTE	Maire de Montsinéry-Tonnégrande	5 septembre 2014
Fabien CANAVY	Vice-président du Conseil général	9 octobre 2014
Evelyne SAGNE	Responsable du service environnement recherche écotourisme au conseil général de Guyane	9 octobre 2014
Xavier CHANTRE	Directeur général des services de la CACL	6 octobre 2014
Laurent RUF	Chef du service environnement - déchets	6 octobre 2014
Ellin HALBEHER	Directrice générale adjointe des services	6 octobre 2014
LABEAU	1 <sup>er</sup> adjoint au maire de la commune de Montsinéry-Tonnégrande	7 octobre 2014
Concessionnaire		
Catherine MAUGEE	Présidente de CLEG (jusqu'au 30/09/2014), Directrice financière du groupe FISER	8 octobre 2014
Cathy KLEBERT	Administratrice CLEG (Directrice de Guyane Collecte Collectivités)	8 octobre 2014
Pascal GOVINDIN	Directeur la décharge des Maringouins	8 octobre 2014
Denis SAINT-PE	Administrateur CLEG (coordonnateur du projet)	8 octobre 2014
Vincent DELCOURT	Chef de projet au bureau d'études BIOTOPE (conseil de la CLEG au regard du risque aviaire)	8 octobre 2014
DGPR-MEDDE		
Thibaut NOVARESE	Adjoint au chef de bureau de la planification et de la gestion des déchets	2 octobre 2014
Sabine BATAILLE	Bureau de la planification et de la gestion des déchets	2 octobre 2014
CDCS		
Anne Saunier	Vice-présidente	7 octobre 2014
Jess PETIT-FRERE	Chargé de mission de la CCDS	7 octobre 2014.



## 11. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
CACL	Communauté d'agglomération du Centre Littoral
CCDS	Communauté de communes des Savanes
CCEG	Communauté de communes de l'Est guyanais
CCOG	Communauté de communes de l'ouest guyanais
DEAL	Direction de l'environnement de l'aménagement et du logement
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGPR	Direction générale de prévention des risques
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
DSP	Délégation de service public
EASA	Agence européenne de sécurité aérienne
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
ICPE	Installation classée de protection pour l'environnement
ILS	Système atterrissage tout temps
ISDND	Installation de stockage des déchets non dangereux
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PLU	Plan local d'urbanisme
Rwy 08	Piste orientée à 80 degrés
SID	Procédure standard aux instruments départ
STAC	Service technique de l'aviation civile
VOR	Système de guidage des avions omnidirectionnel



