/

ROBIN DES BOIS

Les déchets de l'ouragan Irma

Rapport n°1
Octobre 2018

Projet DéPOs
Déchets Post Ouragans
soutenu par l'Agence Nationale de la Recherche

/

DéPOs

Les déchets sont un enjeu majeur dans la gestion de crise post-ouragans. Dans un premier temps, les déchets dispersés sur le territoire gênent la progression des services de secours et des services techniques de l'assainissement, de la production et de la distribution d'eau, d'énergie et de communication. Dans un deuxième temps, les quantités hors normes de déchets désorganisent les filières de traitement habituelles et leur mauvaise gestion peut provoquer des dommages sanitaires, environnementaux et psychologiques à court ou moyen terme -prolifération de moustiques et autres nuisibles, brûlages à l'air libre, pollutions des sols, de l'air, des eaux douces et marines …-, des inégalités sociales -rythme et choix de zones à déblayer- et une dégradation de l'image et de l'attractivité des territoires.
Les retours d'expérience internationaux montrent que l'amélioration de la gestion des déchets post-catastrophes peut également améliorer la gestion des déchets en situation normale.

Le projet DéPOs dont la durée est de trois ans, s'attache spécifiquement à cet enjeu de la gestion des déchets post-ouragans. Il regroupe des partenaires expérimentés aux compétences multiples et complémentaires. Les objectifs de DéPOs sont d'évaluer les quantités et types de déchets en fonction de la force et du lieu de passage d'un ouragan, d'analyser le processus de collecte des déchets en temps normal et lors d'un ouragan, de simuler et de proposer des améliorations pour la gestion des déchets.

DéPOs insiste sur la recherche appliquée qui permet de construire les connaissances méthodologiques et les connaissances spécifiques d'une gestion post-catastrophe améliorée. DéPOs propose également une recherche impliquée dans les territoires ; sur la base des connaissances acquises, le terrain des Antilles françaises donnera lieu à des propositions de gestion construite en collaboration avec les acteurs locaux.

LAB'URBA, Laboratoire d'Urbanisme, Université Paris-Est Marne-la-Vallée
IFSTTAR, Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
Robin des Bois, association de protection de l'Homme et de l'environnement
ESO, Espace Et Sociétés, Université du Maine - le Mans
ESPACE, Études des Structures, des Processus d'Adaptation et des Changements de l'Espace, Université d'Avignon et des Pays du Vaucluse.
FA+U, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme, Université de Mons (Belgique)

Projet financé par l'Agence Nationale de la Recherche / convention ANR-18-OURA-0003

Rapport réalisé par Robin des Bois
Étude de terrain, photos et cartographie :
Charlotte Nithart et Manon Lefebvre
Entretiens et documentation :
Charlotte Nithart, Manon Lefebvre et Jacky Bonnemains
Rédaction :
Charlotte Nithart et Jacky Bonnemains

Photos © Robin des Bois sauf mention contraire
En couverture : une maison faite de tôles et déchets récupérés, Saint-Louis, 26 mai 2018.

ROBIN DES BOIS
Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14 rue de l'Atlas 75019 Paris, France / tel : 33 (0) 1 48.04.09.36 - fax : 33 (0) 1 48.04.56.41
www.robindesbois.org – contact@robindesbois.org

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES **3**

INTRODUCTION **4**

MÉTHODOLOGIE **6**

LE PRÉCÉDENT LUIS **7**

I. COLLECTE DES DÉCHETS **10**
1. DÉGAGEMENT DES ROUTES 10
2. ÉVACUATION DES ORDURES MÉNAGÈRES DE ROUTINE 12
3. NETTOYAGE DU BÂTI ET AIRES DE DÉPOSE 12
4. AIRES DE DÉPOSE - ÉLÉMENTS QUANTITATIFS 20
5. ÉVACUATION DES AIRES DE DÉPOSE ET CAMPAGNES DE NETTOYAGE 27
6. INSTALLATIONS TEMPORAIRES DE TRANSIT DES DÉCHETS 29
7. DÉCHÈTERIE 37

II. LA DÉCHARGE ET L'ÉCO-SITE DE GRANDES CAYES **39**
1. HISTORIQUE, SITUATION ADMINISTRATIVE ET EXPLOITATION DE ROUTINE 39
2. LES DÉGÂTS D'IRMA SUR L'ÉCO-SITE ET LA DÉCHARGE 41
3. LES DÉCHETS D'IRMA À GRANDES CAYES 41
4. BILAN PROVISOIRE DES DÉCHETS D'IRMA À GRANDES CAYES 46

III. TYPOLOGIE ET QUANTITÉS DE DÉCHETS COLLECTÉS **47**
1. VÉHICULES HORS D'USAGE 47
2. MÉTAUX FERREUX ET NON-FERREUX 58
3. NAVIRES ET BATEAUX DE PLAISANCE HORS D'USAGE 58
4. GRAVATS 70
5. DÉCHETS D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES 78
6. AUTRES DÉCHETS VALORISABLES 81
7. DÉCHETS DANGEREUX 82
8. ANIMAUX 83

IV. DÉCHETS HORS FILIÈRES, PROBLÈMES SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX **85**
1. BRÛLAGE DE DÉCHETS ET INCENDIES 85
2. DÉCHETS DISPERSÉS ET DÉCHARGES SAUVAGES 87
3. NUISIBLES 94
4. EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT 95

V. SINT MAARTEN, SA *DUMP* HISTORIQUE ET SA *BABY DUMP* **98**

CONCLUSION **102**

SOURCES **103**

Introduction

Irma

L'ouragan Irma se forme à l'ouest des îles du Cap Vert le 30 août 2017. Il dérive vers l'ouest en se renforçant et a atteint la catégorie 5, le maximum sur l'échelle de Saffir/Simpson,[1] lorsqu'il frappe Saint-Martin et Saint-Barthélemy le 6 septembre au petit matin. L'œil du cyclone et sa paroi où les vents sont les plus forts passent précisément sur les deux îles. Selon Météo France, il s'agit du premier atterrissage d'un ouragan de catégorie 5 sur une île des Petites Antilles. Les vents moyens sont d'environ 295 km/h, des rafales soufflent à plus de 300 km/h. Les vents extrêmes sont accompagnés de pluies intenses, de vagues moyennes de 4 à 6 m sur Saint-Martin et de 5 à 9 m sur Saint-Barthélemy et la marée de tempête provoque des submersions marines sur les côtes. La surcôte -montée brutale du niveau de la mer- est évaluée à plus de 3m en certains points du littoral saint-martinois. Le bilan officiel d'Irma est de onze morts à Saint-Martin et Saint-Barthélemy, 134 sur toute sa trajectoire. Selon le préfet délégué interministériel à la reconstruction des îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy, « 95 % du bâti a été endommagé et plus de 7000 personnes sont parties en Guadeloupe, en Martinique et en métropole ». Irma a été suivie dans le même mois de septembre 2017 de José et de Maria, deux ouragans qui n'ont pas frappé directement Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Dans ce rapport, les déchets d'Irma sont aussi les déchets de José et de Maria.

Saint-Martin

L'île de Saint-Martin dans les petites Antilles a une superficie de 87 km^2. A titre de comparaison, la Guadeloupe a une superficie de 1628 km^2. Saint-Martin est divisé en deux depuis le XVII^{ème} siècle. La partie nord, 53 km^2, est sous souveraineté française. Au sud, Sint Maarten est un État autonome dépendant du Royaume des Pays-Bas. L'île est de nature volcanique avec des monts -mornes ou collines-, des fortes pentes, des vallées, des ravines temporaires, et en zone basse des étangs littoraux ou lagunes, des mangroves et un cordon littoral sableux. Elle est située sur la trajectoire des cyclones, soumise aux risques d'inondation rapide, de submersion et de glissement de terrain.

Depuis 2007, Saint-Martin est une Collectivité d'Outre-Mer - COM. Elle exerce les compétences dévolues aux communes, aux départements et aux régions. Son Conseil territorial est composé de 23 élus pour 5 ans. Depuis 2017, son président est Daniel Gibbs. Saint-Martin dispose d'un « Conseil économique, social et culturel » et de « conseils de quartier ». Le code de l'environnement s'applique mais la collectivité peut adapter aux spécificités de son territoire les lois et règlements dans le domaine de l'environnement, sous réserve de l'approbation par l'État français. Depuis 2012, la collectivité est compétente en matière d'urbanisme et de droits des sols.
L'État est représenté par un préfet délégué en charge des intérêts nationaux, du respect des lois et des traités, de l'ordre public et du contrôle administratif.
Saint-Martin est une Région Ultra Périphérique -RUP- où le droit communautaire s'applique tandis que Sint Maarten est depuis 2010 un Pays et Territoires d'Outre-Mer –PTOM- situé en dehors de l'Union Européenne.

A partir de 1980 et de l'extension de systèmes d'aides aux investissements notamment la loi de défiscalisation dite loi Pons de 1986, Saint-Martin a abandonné la culture du tabac, du coton et de la canne à sucre et l'exploitation de marais salants pour se dédier au tourisme. La loi Pons a entraîné une très forte augmentation des constructions hôtelières et résidentielles, souvent dans les zones à risques et à l'intérieur de la bande des 50 pas géométriques (81,20 m) théoriquement protégée par la loi littorale de toute cession et de toute appropriation privée. Selon le rapport de l'IGA et du CGEDD sur les submersions en outre-mer[2], « il n'est pas excessif d'estimer qu'une proportion importante de la population permanente mais également de passage (touristes) est exposée à des risques de submersion rapide … ». 3000 chambres d'hôtel sont dénombrées à la fin des années 1990. Les destructions des cyclones et tempêtes tropicales successifs en particulier Luis en 1995,

[1] Échelle élaborée en 1969 par deux chercheurs et classant les cyclones en 5 catégories en fonction de la vitesse des vents. La catégorie 5 est attribuée à un cyclone dès que les vents sont supérieurs à 250 km/h. Les cyclones sont appelés ouragans dans les Caraïbes et l'Atlantique Nord et typhons dans le Pacifique du Nord-Ouest.

[2] Inspection Générale de l'Administration et Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, « Évaluation du plan de prévention des submersions rapides dans les outre-mer », rapport n° 15120-15032-01 (IGA) et 009151-02 (CGEDD), novembre 2015.

José et Lenny en 1999, le manque de maintenance des immeubles et les aléas économiques détournent de Saint-Martin les flux touristiques. Des hôtels sont découpés en appartements et le nombre de chambres baisse à 1600 à partir de 2006. En 2012, 81% des emplois sont liés aux activités présentielles[3] dont 16,9 % sont directement liés à l'hébergement et à la restauration. La capacité en chambres aurait chuté à 300-400 après Irma.

Officiellement 35.600 habitants vivent côté français au 1er janvier 2013 -73.000 sur toute l'île. La population a quintuplé depuis 1982. Sa taille réelle est inconnue en raison des importants flux migratoires clandestins, parfois provoqués par des catastrophes naturelles dans les pays de l'arc Caraïbe. En 2011, la Cour des comptes estimait le nombre d'étrangers en situation irrégulière de 5000 à 8000.
En 2012, 32% de la population recensée est immigrée née à l'étranger dont 38% à Haïti, 14% en République Dominicaine, 14 % en Dominique, 4% en Jamaïque, 3% à Sint Maarten et 3% au Royaume-Uni. Des populations originaires d'Europe, d'Amérique latine, de Chine ou d'Inde ont également afflué. Aujourd'hui, plus de 122 nationalités se côtoient. Elles ont importé des cultures et des pratiques quotidiennes de gestion des déchets qui diffèrent des standards européens. Les langues parlées sont notamment le français, l'anglais, l'anglais caribéen dit aussi *English patois* et de nombreux patois créoles propres à chaque île des Caraïbes.

En 2012, 35% de la population saint-martinoise est âgée de moins de 20 ans. Le chômage déclaré concerne un tiers des actifs et les 15-24 ans sont particulièrement touchés. L'emploi informel est important. La pauvreté est endémique.
Parmi les 13.400 ménages recensés en 2012, 25% sont des familles monoparentales et seuls 27% sont propriétaires contre 60% en Guadeloupe. 5% des ménages recensés ne bénéficient pas des éléments principaux de confort (eau courante, électricité, sanitaires, raccordement au tout à l'égout ou à une fosse septique…) et ce pourcentage est certainement supérieur dans les foyers d'immigrants clandestins construits de manière anarchique.

Anse Marcel, 1er juin 2018

[3] Selon la définition de l'INSEE « Les activités présentielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes ».

Méthodologie

Une veille sur les évènements cycloniques est effectuée en permanence au sein de l'association Robin des Bois dans le cadre de sa campagne déchets post-catastrophe. La collecte des documents sur les déchets consécutifs à Irma, en particulier dans la presse, a débuté immédiatement après le passage de l'ouragan en septembre 2017.
Cette revue de presse a permis de préparer la première étude de terrain, d'identifier les acteurs locaux et de lister les premières questions pertinentes.
Deux chercheuses de Robin des Bois ont effectué l'étude de terrain à Saint-Martin et Saint-Barthélemy du 22 mai au 2 juin 2018 soit près de 9 mois après le passage du cyclone alors que les travaux de nettoyage avaient déjà bien avancé. Elles ont parcouru les deux îles -routes principales et secondaires et dans certains cas voiries privées, plages, bords d'étangs, marinas …- afin d'étudier et de photographier d'une manière aussi systématique que possible les lieux de dépôts des déchets dispersés ou regroupés de manière formelle ou informelle. Elles ont rencontré les principaux acteurs institutionnels, industriels ou associatifs impliqués dans la gestion des déchets et recueilli le témoignage d'habitants sur leurs pratiques et leurs constats sur la gestion des déchets après Irma. Ces échanges ont parfois été prolongés par téléphone ou par mails (cf. sources).
Les rapports institutionnels, arrêtés préfectoraux, délibérations, sites internet et réseaux sociaux associatifs et institutionnels ainsi que les revues consacrées à Irma ont complété la documentation.
Le travail d'analyse et de sélection parmi les 3800 photos réalisées sur le terrain, de croisement et de vérification des informations et de rédaction de ce rapport a été réalisé entre juin et septembre 2018. La revue de presse a été constamment mise à jour et exploitée jusqu'au 7 septembre 2018. Le pré-rapport a été présenté et discuté lors d'une réunion qui s'est tenue le 27 septembre 2018 avec tous les partenaires du projet DéPOs.
Tout au long de ce travail, la collecte, la mise en cohérence ou la vérification des données quantitatives, qualitatives et évolutives sur la production de déchets post-ouragan, sur l'organisation opérationnelle des filières de collecte et de traitement et sur les conséquences sanitaires et environnementales des déchets d'Irma ont été au centre des préoccupations des chercheurs et rédacteurs.
Dans le cadre du projet DéPOs, Robin des Bois publiera un rapport sur les déchets d'Irma à Saint-Barthélemy avant la fin de l'année 2018 et son travail se poursuivra notamment par une deuxième mission de terrain. Ce premier rapport ne prétend pas à l'exhaustivité et constitue un état des lieux intermédiaire.

Sandy Ground, 1er juin 2018

Le précédent Luis

L'ouragan Luis a frappé l'île Saint-Martin et l'île Saint-Barthélemy les 5 et 6 septembre 1995, 22 ans jours pour jours avant Irma. Les articles dans la presse de la métropole sont courts, sauf dans la Croix, Sud-Ouest et Ouest France, et alarmants. « Saint-Martin dévasté », « Luis à tout pris aux plus pauvres », « Situation catastrophique dans les îles Saint-Martin et Saint-Barthélemy », « Le paradis des Antilles dans l'ouragan infernal », « Un bombardement ? Non, l'ouragan Luis ».
Les unités de dessalement d'eau sur la partie néerlandaise et la partie française sont impraticables. Les réseaux électriques sont à terre. Sint Maarten instaure le couvre-feu pour réduire les risques de pillage. Dans la partie française, des émeutes sont redoutées et c'est seulement à mots couverts que des pillages sont évoqués. À Marigot, chef-lieu, le nouvel hôpital est dévasté, sa toiture s'est envolée. Tous les bateaux à flots ont coulé ou ont été jetés à la côte. Un touriste de métropole en vacances sur l'île dit que la coque d'un petit voilier a éventré la toiture de sa maison refuge après un vol de 400 m depuis le port. Les 35 patrons-pêcheurs ont tout perdu, les bateaux et les engins de pêche. Les avions petits-porteurs et les hélicoptères ont été détruits ou endommagés sur l'aéroport. Les 180.000 bouteilles de la Maison du Vin installée à Marigot par une société de Vic-Fezensac dans le Gers sont détruites. La plupart des restaurants sont soufflés. Selon le sous-préfet de la Guadeloupe, on trouve de tout sur les routes de Saint-Martin, des buffets, des réfrigérateurs, des casseroles et des branches. Dans les jours qui suivent la catastrophe, les sans-abris sont estimés entre 1000 et 2000 selon les sources médiatiques et institutionnelles. Les 4000 à 5000 migrants d'Haïti et de Saint-Domingue qui vivaient dans des « bidons–case » entièrement balayés par les vents ne rentrent pas dans la catégorie des « sans-abris ». Monsieur Fleming, le maire de Saint-Martin estime « qu'il y a urgence à les reloger dans de meilleures conditions que dans les baraques où ils habitaient et qui ont été détruites ». Le bilan humain officiel fait état de huit à neuf morts sur l'île et des rumeurs évoquent plusieurs dizaines de disparus. Les vents soutenus soufflaient à 220–250 km/h et des rafales dépassant 300 km/h ont été mesurées par des anémomètres détenus par des particuliers.

Les déchets de Luis et le bâti détruit encombrent encore l'île de Saint-Martin et la collecte des déchets post-Irma a permis d'en défouir et d'en traiter une partie. Nous les retrouverons tout au long de ce rapport d'étape.

Déchets d'ouragans ante-Irma
Étang de l'aéroport, 24 mai 2018

Déchets d'ouragans ante-Irma
Cul de Sac, 24 mai 2018

/

Déchets d'ouragans ante-Irma
Sandy Ground, 23 mai 2018

Déchets d'ouragans ante-Irma
Quartier Orléans Ouest, étang aux Poissons,
27 mai 2018

« La Belle Créole »
L'ex-complexe hôtelier de luxe construit sur 12 ha et disposant de 156 chambres a ouvert en 1988 et ne s'est pas relevé de l'assaut de Luis. Construit au bord de la baie Nettlé, « La Belle Créole » a été abandonnée au pillage, à la décrépitude et à la colonisation végétale. Une tradition locale dit que la terre où elle a été construite héberge le cimetière des Amérindiens Arawaks, habitants originels de l'île. Considérées comme fortement soumises aux aléas de submersions marines et aux effets directs de la houle[4], ces terres basses de l'île Saint-Martin sont en 2018 à nouveau sollicitées pour un projet hôtelier de grand luxe avec casino et marina. Selon le site internet du vendeur[5], des banques françaises sont intéressées pour financer le projet et la collectivité le soutiendrait.

« La Belle Créole » en septembre 2016

[4] Les hauteurs de submersion y ont dépassé l'intensité prévue au Plan de Prévention des Risques Naturels. Cf. la carte « Aléa submersion marine actualisée par l'événement Irma du 6 septembre 2017 », Cerema, DEAL Guadeloupe, 2017.
[5] https://labellecreolestmartin.com/

/

© Robin des Bois, sept 2018
Route principale
Ravine
Chef-lieu, bourg ou quartier
Point culminant
Pont mobile
Marina
Site de transit des déchets
Décharge sauvage
2 km
N
ÎLE TINTAMARRE
OCÉAN ATLANTIQUE
ISDND et Eco-site Verde
Red Rock
Étang de la Barrière
Parking de Cul-de-Sac
ILET PINEL
CUL-DE-SAC
Étang Chevrise
Baie Orientale
Salines d'Orient
Baie de l'Embouchure
Route du Galion
Étang aux Poissons
OYSTER POND
Étang aux Huîtres
ANSE MARCEL
Nord Aéroport
L'Esplanade
GRAND-CASE
Salines
Pic Paradis 424 m
FRANCE
QUARTIER D'ORLÉANS
Parcelle Deux Frères
Quartier d'Orléans Sud
Baby Dump
Dump
Great Bay Salt Point
Great Bay
Port de Philipsburg
Étang de la Savane
La Savane
Étang Guichard
Colombier
Médiathèque
PAYS-BAS
St Louis
Parcelle Friar's Bay
Parking de Galisbay
Agrément
Carnaval Village
Éc. Siméonne Trott
Friar's Bay
Déchèterie
Marina Fort Louis
MARIGOT
Marina Port la Royale
Baie de la Potence
Stade Alberic Richard
Baie Nettlé
SANDY GROUND
131 rue de Sandy Ground
Grand Étang de Simsonbaai
Simson Bay
LES TERRES BASSES
Grand Étang
MER DES CARAÏBES

I. Collecte des déchets

1. Dégagement des routes

57 militaires de l'Unité d'Instruction et d'Intervention de la Sécurité Civile -UIISC- 7 basée à Brignoles (Var) sont pré-positionnés à Saint-Martin le lundi 4 septembre 2017, 2 jours avant la passage d'Irma, avec du matériel de tronçonnage, de bâchage et des unités de purification et de production d'eau.
72 sapeurs-sauveteurs de UIISC 1 de Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir) décollent le mercredi 6 septembre pour la Guadeloupe. Ils rejoignent Saint-Martin à partir du vendredi 8 septembre par voie aérienne et maritime.

Arrivée du contingent de l'UIISC1 à bord du navire à passagers *Archipel 1* appartenant à Archipell SA basé en Équateur.

Mobilisation des barges de débarquement *Gwo Ka* et *Transud* appartenant à la société TMDD SARL basée sur l'île de la Désirade, Guadeloupe.

Des rotations sont effectuées depuis Fort-de-France (Martinique) par un avion de transport Casa de l'armée de l'air pour acheminer hommes et matériels de première intervention (tronçonneuses, haches, groupes électrogènes).

Les frégates de surveillance *Ventôse* et *Germinal* arrivent le 7 septembre sur l'île de Saint-Martin. Le *BPC Tonnerre* arrive le samedi 23 septembre après 10 jours de mer depuis Toulon. Il débarque une centaine de véhicules, 1200 tonnes de fret et de matériel (tractopelles, bulldozers, grues de levage, camions bennes, une cinquantaine de véhicules tout-terrain, des outils de travaux publics), 528 militaires, dont 50 du génie, des maçons, des électriciens, des conducteurs d'engins.

L'action prioritaire des militaires est de dégager les routes principales. Les déchets sont poussés sur les bas-côtés. Il s'agit principalement de sable, de boue, de déchets verts (déchets végétaux), de troncs d'arbres, de poteaux, de câbles électriques et de tôles. Les équipes de la sécurité civile effectuent lorsque cela est possible un pré-tri pour isoler les déchets verts. Dans un second temps, les voies secondaires sont dégagées pour accéder aux différents bourgs appellés sur l'île des « quartiers ». Dans certaines rues, le sable atteint 2 m d'épaisseur. Des interdictions de circulation et des couvre-feux sont imposés pour, officiellement, faciliter le déblaiement des routes, ce qui créé des tensions avec la population.

La collectivité de Saint-Martin mobilise une trentaine d'entreprises locales pour participer au déblaiement des routes et évacuer les déchets vers la décharge et d'éco-site de Grandes Cayes (cf. chapitre II).

Dans certains quartiers isolés comme à Colombier, le déblaiement permettant le rétablissement des axes est effectué par la seule population.

Il est estimé fin septembre dans la presse locale que 90% des axes de circulation sont dégagés.

Grand-Case, 7 septembre 2017

Quartier d'Orléans, déblaiement par l'UIISC1, 12 septembre 2017

Sandy Ground, déblaiement par l'UIISC1, 28 septembre 2017

La sécurité civile contribue également au déblaiement et au curage de ravines.

29 septembre 2017

2. Évacuation des Ordures Ménagères de routine

Les flux de déchets post-Irma (déchets qui n'auraient pas été produits en l'absence de l'ouragan) ne sont pas toujours séparés des flux de déchets de routine (déchets qui auraient été produits même en l'absence de l'ouragan).

Le 7 septembre au matin, des camions de collecte de déchets sont hors service. Les véhicules appartiennent à des entreprises privées et l'état du parc roulant n'est pas connu dans le détail.
Malgré quelques dommages, trois stations-services rouvrent rapidement et les rotations des camions opérationnels peuvent reprendre à partir du mercredi 13 septembre, une fois la décharge accessible (la route d'accès à Grandes Cayes a été immergée, cf. chapitre II).
Le service normal de ramassage des déchets et encombrants reprend le 7 octobre 2017, soit un mois après le passage d'Irma.

Pendant un mois, la collectivité appelle dans les médias la population à séparer les ordures ménagères des encombrants pour faciliter le travail de ramassage. Dans les premiers jours post-Irma, des déchets putrescibles sont en effet jetés dans la rue ce qui favorise la prolifération de mouches, de rats et d'odeurs pestilentielles. Les messages de prévention ne passent pas toujours auprès des populations non francophones mais aucune épidémie n'est repérée à l'exception d'un foyer de gastro-entérite.

Dans un communiqué du 9 octobre 2017, la collectivité de Saint-Martin demande à la population d'utiliser les bennes à ordures et de ne plus jeter les déchets sur la voie publique. « Le tri sélectif du verre, des cartons doit reprendre comme avant, l'éco-site de Grandes Cayes étant dans la capacité de traiter les déchets triés. » « Il est demandé aux commerçants de transporter leurs déchets à la décharge et non plus de déposer leurs poubelles sur les trottoirs.» Ces messages sont renouvelés fin octobre et mi décembre.

120 nouveaux bacs-poubelles sont installés dans les quartiers en décembre 2017 et 300 supplémentaires sont attendus pour janvier 2018 afin de faire face à la pénurie de matériel disparu ou endommagé par l'ouragan.

Conteneurs et bacs à déchets au milieu de l'étang de l'aéroport, 25 mai 2018

3. Nettoyage du bâti et aires de dépose

Les aires de dépose réalisées spontanément par les populations sinistrées sont les premiers sites d'entreposage des déchets post-catastrophe[6]. Elles sont implantées au plus près du bâti endommagé. Elles ne sont pas soumises à la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Certains habitants commencent les opérations de nettoyage de leur logement ou lieu de travail dès le lendemain d'Irma. Lors d'un point presse le 25 septembre 2017, soit plus de deux semaines après l'ouragan, l'Agence Régionale de Santé diffuse en langue française les « Bonnes pratiques et consignes sanitaires après un phénomène cyclonique ». La présence de déchets, de débris, d'objets coupants et tranchants est soulignée et donc la nécessité de « porter des gants et des bottes lors de vos travaux de nettoyage et de déblayage ». Au Sud des États-Unis d'Amérique, après des catastrophes climatiques analogues, les consignes sont traduites dans toutes les langues des minorités (y compris en français).

[6] Arrêté du 30/07/12 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n°2719 (installation temporaire de transit de déchets issus de pollutions accidentelles marines ou fluviales ou de déchets issus de catastrophes naturelles).

Jacques, un habitant des résidences Les Salines, Quartier d'Orléans, témoigne auprès de Robin des Bois qu'il était équipé de bottes et de gants grâce à l'initiative de son employeur, Dauphin Télécom, qui en a distribué à son personnel dès l'alerte cyclonique. Son appartement est inondé jusqu'à 1,5 m. Tous les biens imprégnés par l'eau salée sont déposés sur le trottoir : les lits, matelas, le mobilier (table, chaise, canapé…), le réfrigérateur et divers petits équipements électriques.

Quartier d'Orléans Sud, Salines, 7 septembre 2017

Quartier d'Orléans Sud, Salines, 27 mai 2018
Le triangle en béton indique la hauteur d'eau

Chez Jacques, 7 septembre 2017

Chez Jacques, 7 septembre 2017

Chez Jacques, 7 septembre 2017

Chez Jacques, 7 septembre 2017

Les habitants qui ont fui après l'ouragan reviennent au compte-gouttes et procèdent alors au nettoyage. Fin décembre, le quartier de la Marina Royale à Marigot est ainsi victime d'une pollution olfactive « comme rarement vécue, fruit de l'ouverture des frigos d'un restaurant » selon le St Martin Week. « Où voulez-vous que je jette tout ça ? Je suis rentré la semaine dernière, il faut bien que je débarrasse mon commerce… ». Des opérations de nettoyage sont au contraire faites de manière expéditive par des propriétaires spéculant sur la pénurie de logements. Profitant de l'absence du locataire, ils se débarrassent de tout et changent les serrures[7]. La quantité de déchets produite par le locataire désireux de conserver un maximum de ses biens aurait été inférieure à celle produite par l'avide propriétaire.

Des associations et des bénévoles concourent au nettoyage des habitations dont les occupants n'ont pas les capacités physiques suffisantes. Ainsi, au mois d'avril 2018 soit huit mois après Irma, l'association Saint-Martin Uni procède au déblaiement du jardin d'une personne âgée qui est jonché de débris où les rats et les moustiques prolifèrent. L'association Solidarité Saint-Martin Moselle aide les gérants de l'établissement Le Divin (boulangerie-restauration) à finaliser le nettoyage de ses locaux à Marigot au mois de mai 2018. Dans un premier temps, l'assureur du Divin avait déconseillé toute intervention. Les exploitants commencent donc à déblayer en novembre 2017. Ils s'équipent de gants, de bottes et de masques anti-poussière. Le gisement de déchets putrescibles est un nid d'asticots et de cafards et attire les mouches et les abeilles. Un premier lot est ainsi déposé sur le trottoir devant ce qu'il reste de l'établissement. En l'absence de ramassage, ils recherchent un professionnel pour évacuer les déchets vers la décharge. C'est un ex-livreur de gaz équipé d'un camion et d'un grappin qui retire le tas de déchets non compactés -environ 20m x 2m sur 1,50m de haut- pour un coût d'environ 4000€ pour un transport sur 12 km. Les collecteurs/transporteurs professionnels et occasionnels de déchets auraient après Irma augmenté le prix de leurs prestations. Les opérations de nettoyage de l'établissement sont interrompues fin novembre faute de mise à disposition de bennes par la collectivité ou de possibilité d'en louer à prix abordable. Elles reprennent fin mai. Les déchets résiduels sont majoritairement des gravats et des tôles. Les plans de travail en inox « qui ne resteraient pas 5 mn sur le trottoir à Paris vu le cours de l'inox » comme le précise le chef d'équipe de l'association, n'intéressent ici personne.

Le Divin, juin 2016

Le Divin, septembre 2017

[7] Cf. notamment « Condamnation d'un propriétaire mal intentionné après Irma », 97150 n°179 p.7.

Le Divin , septembre 2017

Le Divin, nettoyage en cours le 26 mai 2018

Le Divin, nettoyage en cours le 26 mai 2018

Le Divin après nettoyage, 29 mai 2018

Dans tous les quartiers de Saint-Martin, des aires de dépose sont encore visibles fin mai et début juin 2018 :

Marigot quartier Est, 28 mai 2018

Marigot quartier Est, 28 mai 2018.

Grand-Case, 24 mai 2018

Grand-Case, 24 mai 2018

Grand-Case, 24 mai 2018

Grand-Case, 24 mai 2018

Grand-Case, 2 juin 2018

Sandy Ground, 23 mai 2018

Morne Rond, 23 mai 2018

Cul de Sac, 24 mai 2018

Quartier d'Orléans, 27 mai 2018

Quartier d'Orléans, 27 mai 2018

Route Sud Etang aux Poissons, 27 mai 2018

Saint-Louis, Batterie, 26 mai 2018

Mont Vernon 2, bord de N7, 27 mai 2018
Avec des déchets d'atelier mécanique

Oyster Pond, 27 mai 2018

Oyster Pond, 27 mai 2018

Oyster Pond, 27 mai 2018

Hope Estate

Hauts de Concordia, 31 mai 2018

Colombier, 1er juin 2018

Colombier, 1er juin 2018

Neuf mois après le passage d'Irma, les opérations de nettoyage et d'évacuation des déchets sur les aires de dépose ne sont pas terminées. Certains habitants ne reviendront jamais selon les dires de leurs voisins et les habitations sont encore comme au lendemain d'Irma, les moisissures en plus. Certains locaux commerciaux sont quasiment restés en l'état.

Oyster Pond, 27 mai 2018

Oyster Pond, 27 mai 2018

Centre de Marigot, 28 mai 2018

Centre de Marigot, 28 mai 2018

Affaires maritimes, territoires Mer et Développement Durable, Cohésion sociale et protection des populations, inspections du travail et salle de réunion (déblaiement partiel par l'armée), 28 mai 2018

Anse Marcel, 1er juin 2018

4. Aires de dépose - éléments quantitatifs

Des aires de dépose localisées par Robin des Bois fin mai et début juin 2018, soit 9 mois après le passage d'Irma, ont été mesurées et décrites.

1- Chantier naval

Date : 23 mai 2018
Localisation : Route Charles Tondu à l'entrée de Sandy Ground
Coordonnées : 18°3'44''N 63°5'27'' O
Dimension : 6m x 8m x 1,7m de hauteur.
Catégories de déchets: pneus, bidons d'huiles à moteur, plastiques, cartons, un moteur, pots de peinture antifouling au TBT, bidon de gelcoat (résine polyester), ferrailles, tôles, canettes, bâches, bidons de vernis et de peinture, bois (palettes), verres (bouteilles), câbles électriques, tuyaux, DEEE[8], bouteilles de white spirit, ventilateurs, sacs d'ordures ménagères,…

Chantier naval Marigot, 23 mai 2018

Chantier naval Marigot, 23 mai 2018

Antifouling au TBT*

Peinture

Gelcoat

Huile moteur

* avec mention « not registered for use in the United States of America »

2- Étang aux huitres (Oyster Pond)

[8] Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

Date : 23 mai 2018
Localisation : à l'est de l'île, à la frontière franco-hollandaise
Coordonnées : 18°3'29''N 63°1'18''O
Dimension : 17m x 8m.
Catégories de déchets : majorité de planches en bois, mais aussi bidons vides en PVC, pares-battages, gravats, ferrailles, plastiques, une bouteille de gaz rouillée, grillages, sacs d'ordures ménagères, câbles, aérosols, coussins, mobiliers, tuyaux, mousse…
Des déchets proviendraient d'une opération de collecte par une association côté néerlandais. Les riverains ne parviennent pas à obtenir leur enlèvement par la collectivité.

Étang aux huîtres, 23 mai 2018

Étang aux huîtres, 23 mai 2018

3- Ravine Saint-Louis

Date : 26 mai 2018
Localisation : Hameau de Rambaud
Coordonnées : 18°5'9''N 63°4'4''O
Dimension : 4,5 m x 3m
Catégories de déchets : majoritairement des déchets de déconstruction, tôles, plaques isolantes (Styrodur BASF), mousse, bois (planches et palettes), panneaux de polystyrène, un pot de peinture ou d'enduit mais aussi un barbecue électrique, quelques déchets végétaux, une table de jardin en plastique, du plastique d'emballage…

Quartier de St-Louis, 26 mai 2018

4- Nord Oyster Pond

Date : 27 mai 2018
Localisation : nord d'Oyster Pond sur la route de Coralita, au bord de la baie Lucas
Coordonnées : 18°3'46''N 63°0'50''O
Dimension tas 1 : 8,3m x 5m x 1,7m de haut
Catégories de déchets : gravats avec tôles, ferrailles, tuyaux, tissus, un écran et une tour d'ordinateur, quelques déchets verts…

Entrée d'Oyster Pond, 27 mai 2018, tas 1

Dimension tas 2 : 11m x 9m x 2,2m de haut
Catégories de déchets : gravats, mobiliers en bois et en plastique, ferrailles, sable, tuyaux, plastiques, déchets verts, matelas et sommier, DEEE, tissus, lampadaires…

Entrée d'Oyster Pond, 27 mai 2018, tas 2

Entrée d'Oyster Pond, 27 mai 2018, zoom tas 2

Plusieurs autres aires de dépose semblaient avoir été pré-triées notamment une de tôles, une autre de déchets végétaux. Certaines avaient été créées après l'ouragan Luis selon un témoignage recueilli par Robin des Bois. Des VHU[9] étaient également entreposés au bord de la route.

5- Sandy Ground

Une dizaine d'aires de dépose ont été disposées sur le bord de mer au bout de la rue Lady Fish, au bord de la baie Nettlé.

Date : 1er juin 2018
Localisation : au bout de la rue Lady Fish, au bord de la baie Nettlé
Coordonnées : 18°3'34''N 63°6'5''O
Dimension tas 1 : 10m x 9m x1,7m de haut
Catégories de déchets : déchets végétaux principalement

[9] Véhicule Hors d'Usage

Plage de Sandy Ground, 1er juin 2018, tas 1

Dimension tas 2: 8m x 8m x 60cm de haut
Catégories de déchets : mélange de matelas, matériels scolaires, livres, tôles, volets, plastique, bois, magazines, ferraille, carton…

Tas 2

Zoom sur le tas 2

Dimension tas 3 : 4,4m x 3,5m x 60cm
Catégories de déchets : ferraille, tissu, bois, coussins et matelas, carton, déchets plastiques…

Plage de Sandy Ground, 1er juin 2018, tas 3

Plusieurs autres tas sont regroupés au bout de la rue Lady Fish :
- 4 tas de gravats dont un imposant
- 2 tas de déchets verts dont un avec des mous
- 1 tas de bois usiné
- 1 tas de tôles homogènes

Plage de Sandy Ground, 1er juin 2018

Plage de Sandy Ground, 1er juin 2018

6- Est de la Route de Cul de Sac (D217)

Date : 24 mai 2018
Localisation : lotissement Park View

Coordonnées : 18°5'56''N 63°1'35''O
Dimension tas 1: 3,5 x 1,8 m
Catégorie de déchets : cloisons en plâtre, sanitaire …

Dimension tas 2: 4,5 x 2m
Catégorie de déchets : carrelage

1er plan, tas 1 ; arrière plan, tas 2

Zoom sur le tas 1

5. Évacuation des aires de dépose et campagnes de nettoyage

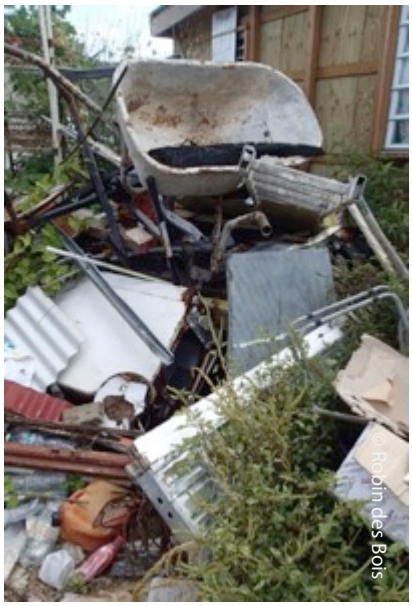
La plupart des déchets des aires de dépose sont évacués vers les 11 installations temporaires de transit de déchets (cf. §6). Les premières rotations sont effectuées dans la semaine suivant Irma, dès que l'état des routes le permet. Les tas sont constamment réapprovisionnés. Les militaires du *BPC Tonnerre* repartent le 13 octobre, trop tôt selon l'avis fréquemment exprimé par la population. Des entreprises équipées pour la collecte et le transport de déchets auraient de leur côté considéré que l'armée leur prenait des parts de marché en effectuant gratuitement des opérations de nettoyage. Le 23 octobre 2017, le conseil exécutif de la collectivité de Saint-Martin autorise la passation d'avenants aux marchés de collecte et transport de déchets ménagers, d'encombrants et de déchets verts, « afin de faire face aux besoins supplémentaires générés par le cyclone Irma». La collectivité passe des marchés complémentaires pour intensifier l'évacuation des aires de dépose de déchets. Les commerçants, artisans, les professionnels du tourisme et de la restauration sont appelés à apporter eux-mêmes leurs déchets et encombrants à la déchèterie de Galisbay ou à l'éco-site de Grandes Cayes « comme ils avaient l'habitude de le faire avant le passage d'Irma ». Les dépôts y sont gratuits pendant la dernière semaine d'octobre. En parallèle des enlèvements de routine des encombrants trois fois par semaine, des opérations ponctuelles sont organisées dans certains quartiers (Saint-James, Agrément et Grand-Case par exemple début novembre).

Fin décembre 2017, la collectivité annonce par voie de presse aux particuliers et aux commerçants qu'un « dernier grand nettoyage post Irma » est organisé dans les rues de Marigot. Elle rappelle que le dépôt des encombrants est interdit sur les trottoirs ou devant les habitations et qu'ils doivent être dorénavant déposés près des containers à poubelles. Transporter sur quelques dizaines de mètres les encombrants nécessite une force physique dont tous les habitants ne disposent pas. Dans des cas particuliers que la collectivité ne souhaite pas généraliser (« on ne le dit pas à la radio »), il est conseillé par téléphone de déposer les déchets sur le trottoir. La collectivité appelle au tri des déchets verts qui doivent être déposés dans des sacs et « qu'il est strictement interdit de brûler à l'air libre ». Les pronostics sur la fin du nettoyage du domaine public de l'île courant janvier 2018 s'avèrent déraisonnablement optimistes.

A partir du 10 mai 2018, une « grande campagne de nettoyage » est initiée par la collectivité qui « en appelle au civisme et à la citoyenneté de chacun pour un grand nettoyage solidaire et collectif ». Cette opération vise notamment à enlever le maximum de déchets restants sur le domaine privé et le domaine public avant la saison cyclonique qui débute. Les déchets à l'air libre notamment les tôles sont autant de projectiles en cas de vents forts.

30 bennes sont mises à disposition dans les différents quartiers, 25 fixes et 5 mobiles, déplaçables à la demande par appel au service environnement de la collectivité de Saint-Martin. Peu utilisées la première semaine, elles sont ensuite identifiées et employées par la population, même si l'emplacement choisi est régulièrement critiqué.
L'accès à l'éco-site et à la décharge de Grandes Cayes est gratuit pour les véhicules immatriculés en France et pour les camions munis d'une benne de déversement. Il est demandé aux particuliers et aux entreprises de trier les déchets verts, les tôles et les morceaux de bois.

Grand-Case, 2 juin 2018



Fin mai 2018, certains déchets ne sont toujours pas évacués faute d'une communication adaptée sur les opérations de nettoyage. « La rue c'est notre salon, je ne vais pas y mettre mes déchets » nous déclare un habitant de la rue Lady Fish à Sandy Ground qui stocke dans son jardin plusieurs m^3 de débris. Il croit que l'accès à la décharge est payant et estime qu'il en aurait pour 70/100 € pour y déposer ses déchets (photo). Il préfère garder cet argent pour acheter quelques matériaux de consolidation en prévision de la saison cyclonique.

Initialement prévue pour une durée d'un mois, la nouvelle campagne de nettoyage est prolongée jusqu'au 15 juillet 2018.

Le nettoyage des aires de dépose n'est pas toujours fait dans le détail. Le plus gros est évacué, le travail manuel de ramassage des petits déchets n'est pas réalisé.

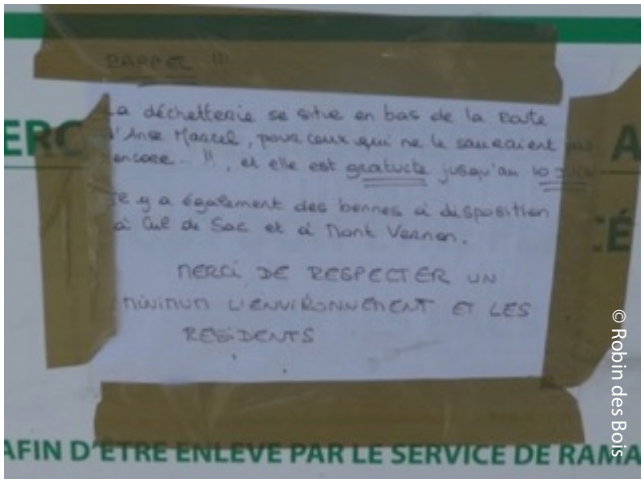
Oyster Pond, 27 mai 2018.
Ancienne aire de dépose dont le sol n'a pas été dépollué.

La collectivité invite également les associations de quartier à apporter leur aide. L'association Sandy Ground on the Move a déjà pris l'initiative de nettoyer son quartier. 22 employés et les deux camions de l'association de réinsertion ont été mobilisés pour ramasser les débris éparpillés sur les voiries. Les salariés sont des hommes et des femmes en situation économique difficile, parfois suite à un séjour en prison. Sandy Ground on the Move a une convention avec Pôle Emploi, ses collaborateurs disposent des Équipements de Protection Individuelle (bottes et gants). Ce n'est pas le cas de tous ceux qui concourent au nettoyage de l'île. La quantité collectée par Sandy Ground on the Move n'a pas été estimée. « C'était absolument colossal » nous témoigne son président M. Georges Richardson.

Fin mai et début juin, des injonctions ou signalisations informelles placées ici et là à différents endroits de l'île témoignent du mécontentement général devant les amas de déchets.

Cul de Sac, Nord étang de Chevrise, 24 mai 2018

Résidence Chevrise, Cul de Sac, 24 mai 2018



Anse Marcel, 1er juin 2018

Oyster Pond, 27 mai 2018

6. Installations temporaires de transit des déchets

Les installations temporaires de transit de déchets issus de catastrophes naturelles d'un volume supérieur à 100 m^3 sont des Installations Classées (rubrique 2719 créée par le décret n° 2010-369 du 13 avril 2010). Il s'agit de sites où les déchets provenant des opérations de déblaiement des routes et des aires de dépose sont temporairement regroupés en attendant leur évacuation vers les filières de traitement. Ces sites, également qualifiés d'installations d'entreposage intermédiaire, sont soumis à déclaration et aux prescriptions de l'arrêté du 30 juillet 2012. En théorie, ils doivent être clôturés, implantés en dehors des zones sensibles et à au moins 50 m des habitations, sauf dispositifs limitant la gêne pour le voisinage. Les déchets en vrac, dans des conteneurs, des bennes ou autres, doivent être couverts et protégés des intempéries et de l'humidité. Le sol des aires de réception et d'entreposage doit être étanche. Les rejets en eaux résiduaires et effluents doivent respecter des valeurs limites (pH, DCO, hydrocarbures totaux, arsenic et composés,…). La durée d'entreposage des déchets ne doit pas excéder six mois et le site doit être remis en état en fin d'exploitation.

Afin de choisir l'implantation de ces sites de transit, la collectivité se base sur le découpage préexistant de l'île en 6 secteurs, redéfinis après Irma selon les besoins et les moyens opérationnels disponibles.

1- Frontière Terres Basses au Pont de Sandy Ground.
2- Pont de Sandy ground, Marigot, St James, Concordia, Agrément, Hameau du Port, Mourne Valois
3- Friar's Bay, Cripple Gate, Saint-Louis, Colombier, Rambaud, Pic Paradis
4- Morne O'Reilly, Grand-Case y compris aéroport jusqu'à la route de la Baie Orientale (hors Cul de Sac)
5- Cul de Sac, Mont Vernon, Baie Orientale
6- Entrée de la Baie Orientale, Quartier d'Orléans, Belle Plaine, Oyster Pond.

Dans ces 6 secteurs, les services de la collectivité identifient sans concertation avec les services de l'État 17 sites de transit potentiels. 11 sont finalement ouverts après géo-référencement et évaluation des risques de pollution par la DEAL[10]. Dans la pratique, aucune des 11 installations temporaires de transit de déchets d'Irma n'est implantée sur un sol étanche et les déchets en vrac ne sont pas couverts ou protégés. Cependant, elles sont toutes déclarées et ont donc une existence légale et leur durée d'exploitation n'a pas excédé 6 mois.

Localisation des 11 installations temporaires de transit de déchets d'Irma dans la partie française

Le 20 octobre 2017, les 11 sites de transit ne reçoivent plus de déchets. Selon les chiffres diffusés dans la presse mi-novembre, la quantité entreposée est estimée à 89.300 m^3 d'encombrants et 19.900 m^3 de tôles (soit un total de 109.000 m^3). Selon le bilan diffusé par la collectivité en juin 2018, les sites ont reçu 25.000 à 30.000 t de déchets lorsqu'ils étaient en activité, ce qui est cohérent si l'on prend le ratio utilisé pour des déchets ordinaires de 1 m^3 = 0,25t.

La trentaine d'entreprises, la plupart du temps artisanales et familiales, mobilisées pour le déblaiement des routes et les premières rotations entre les aires de dépose et ces 11 sites sont appelées à évaluer leurs moyens matériels et humains pour participer au déstockage des déchets vers l'éco-site et la décharge de Grandes Cayes. Certains entrepreneurs qui ont effectué spontanément un tri des tôles sur les sites de transit entendent profiter de la valorisation matière qu'il y a à faire et ont tendance à s'approprier ces tôles. Le bordereau des prix de la collectivité pour les travaux d'évacuation des stockages provisoires de déchets fixe fin octobre le montant de la prestation à 3 €/m^3 pour le chargement et à 7 €/m^3 pour le transport.

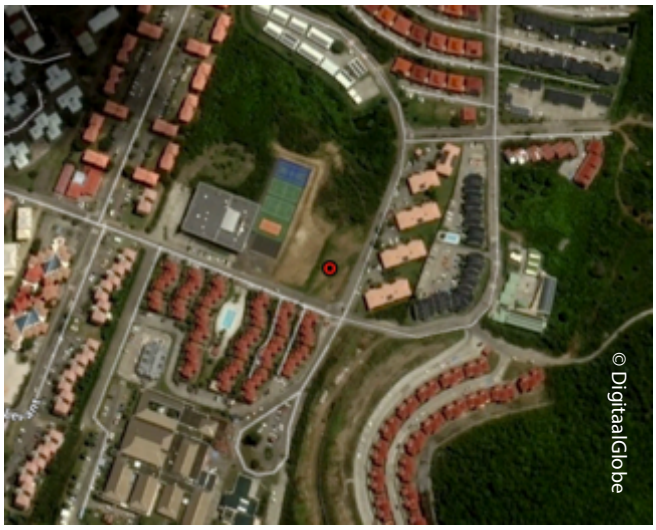
[10] Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Le déstockage de l'ensemble des installations temporaires vers Grandes Cayes commence mi-novembre. Mi-décembre, les installations du Quartier d'Orléans, de Cul de Sac et de la Savane sont déblayées ; celles de Mont Vernon, Concordia, Sandy Ground et Galisbay sont en cours de déblaiement. « Dans le cadre de ce dispositif d'envergure, ce sont près de 300 aller-retours journaliers qui sont opérés vers l'éco-site de Grandes Cayes » précise la collectivité de Saint-Martin. Jusqu'au mois de décembre 2017, ce sont 1091 travailleurs, 81 chefs d'équipe et 1000 ouvriers qui sont mobilisés. Les moyens matériels comprennent 19 pelles, 10 chargeurs, 22 mini-pelles, 19 tractopelles et 155 camions. L'opération est financée par la collectivité qui n'a aucun moyen humain ni matériel en propre. Le nettoyage manuel des petits déchets incrustés dans le sol et dispersés à proximité serait nécessaire.

A- Installations temporaires de transit visitées par Robin des Bois

1- Médiathèque (Concordia)

Coordonnées : 18°3'57''N 63°4'21''O
L'installation est située à côté de la médiathèque à l'est de Marigot, proche du centre hospitalier Louis Constant Fleming. Des plaintes de riverains et du personnel hospitalier ont été entendues. Selon la DEAL, ce site entreposait presqu'exclusivement des tôles. Des pierres ont été déposées à l'entrée du site après sa fermeture pour éviter des décharges sauvages.



Le site le 2 novembre 2017 pendant son exploitation en installation temporaire de transit

Site de la médiathèque, 31 mai 2018

Site de la médiathèque, 31 mai 2018

2 - Stade Albéric Richard (Sandy Ground)

Coordonnées : 18°3'45''N 63°5'31''O
Cette installation temporaire de transit est la plus connue. Située à la sortie du quartier de Sandy Ground après le pont juste avant Marigot, elle borde le lagon de Simpson Bay à l'ouest du chantier naval.

Le stade le 3 décembre 2017 pendant son exploitation en installation temporaire de transit

Stade Albéric Richard, 23 mai 2018

Il reste des petits déchets (fragments de bois et de plastique principalement) incrustés dans le sol.

Sur les lieux de l'installation temporaire de transit, des déchets continuent à être déposés, 23 mai 2018

Sous-couches et morceaux de gazon synthétique au bord du lagon, 23 mai 2018
La sous-couche d'amortissement du terrain de sport est composée de broyats de déchets de plastique.

3- Plateau sportif de la Savane

Coordonnées : 18°5'54''N 63°3'54''O
Le plateau sportif de la Savane est situé au bord de la route principale (N7), à 100m de la baie de Grand-Case et à 50m du cimetière. Un bureau de poste se trouve à proximité. Les travaux de rénovation des deux terrains de tennis y débutaient début juin 2018.

Le plateau sportif le 2 novembre 2017 pendant son exploitation en installation temporaire de transit

Site de la Savane, 26 mai 2018

Site de la Savane, 26 mai 2018

4- L'Esplanade (Grand-Case)

Coordonnées : 18°6'15''N 63°3'5''O
L'installation temporaire de transit de l'Esplanade se trouve au nord de Grand-Case sur la route de l'espérance juste au dessus des Salines et de l'aéroport de Grand-Case Espérance. Les déchets ont été stockés au bord de l'étang de l'aéroport.

Une entreprise familiale locale a été chargée du déblaiement des déchets accumulés dans les rues et devant les habitations de Grand-Case. Ils ont été regroupés sur les installations temporaires de transit de la Savane et de l'Esplanade. Cette première mission a duré deux mois. L'entreprise a ensuite été mandatée pour évacuer les déchets du site de transit de l'Esplanade vers Grandes Cayes. Pour chacun des 3 camions d'une capacité de 8 tonnes que possède l'entreprise, 50 à 60 voyages ont été effectués. En deux semaines, la moitié des déchets de Grand-Case ont été transférés vers la décharge soit environ 1400 tonnes. La collectivité leur a fourni des bons d'essence.
L'installation temporaire de transit a été reconvertie en stockage de matériaux de remblaiement.

Installation temporaire de transit de l'Esplanade pendant exploitation

Site de l'Esplanade, 2 juin 2018

5- Parcelle aux Deux Frères (Quartier d'Orléans)

Coordonnées : 18°3'47''N 63°1'51''O
L'installation temporaire de transit est située au sud de Quartier d'Orléans à une trentaine de mètres des premières habitations.

Entrée route vers la parcelle aux Deux Frères, 27 mai 2017 (à noter, le brûlage à l'entrée)

Site Quartier d'Orléans pendant exploitation

6- Étang de Chevrise

Coordonnées : 18°5'45''N 63°1'35''O
Cette installation temporaire de transit est située sur un parking au nord de l'étang de Chevrise à une centaine de mètres de la baie Orientale.

Site de l'étang de Chevrise, 25 mai 2018

Site de l'étang de Chevrise, 25 mai 2018

7- Parking de Cul-de-Sac

Coordonnées : 18°6'18''N 63°1'31''O
Cette installation temporaire de transit se situe en front de mer de la baie de Cul-de-Sac. Le parking est actuellement utilisé pour l'entreposage de sargasses.

Site de Cul-de-Sac, 24 mai 2018

8- Carnaval Village (Galisbay)

Coordonnées : 18°4'23''N 63°4'57''O
Cette installation temporaire de transit était implantée à une centaine de mètres du front de mer de la baie de la Potence.

Site de Carnaval Village, 28 mai 2018

B- Installations temporaires de transit non visitées par Robin des Bois

1- Ecole maternelle Siméonne Trott (Concordia)

Coordonnées : 18°4'0''N 63°4'35''O
Une première installation temporaire de transit a été exploitée au coeur du quartier de Concordia, sur le terrain adjacent à l'école maternelle Siméonne Trott.

2- Parking de Galisbay

Coordonnées : 18°4'51''N 63°4'51''O
L'installation temporaire de transit est située au sud du port de Galisbay, près du parking d'entrée. Les photos aériennes montrent que des dépôts divers sont effectués sur la parcelle depuis la création du port et de sa route d'accès.

Image satellite du 2 novembre 2017

Photo aérienne du 29 janvier 1999

3- Friar's Bay

Coordonnées : 18°5'7''N 63°4'37''O
Située sur la rue Friar's Bay longeant la ravine du Colombier, à l'entrée du quartier de St-Louis.

7. Déchèterie

La déchèterie de Galisbay-Bienvenue, seule déchèterie de Saint-Martin, est en temps normal réservée aux particuliers et accepte gratuitement les déblais et gravats inertes, les ferrailles, les DEEE, les déchets verts d'entretien des jardins, les bois non traités, les meubles y compris en bois traités et les mous (canapés, matelas…), le verre, le papier, les emballages, les huiles de vidanges et lubrifiants automobiles, les huiles alimentaires, les batteries, les piles, les lampes et les Déchets Ménagers Spéciaux (peintures, solvants, colles, vernis…). Tous les déchets collectés à la déchèterie de Galisbay sont dirigés vers l'éco-site et la décharge de Grandes Cayes.

Les bennes sont toutes vidées lors de l'alerte cyclonique à l'exception de la benne à verre qui est pleine. Ce sera finalement la seule qui restera en place. Une benne vide tombe en contrebas de la déchèterie, les autres sont déplacées par les vents et l'armoire pour les tubes néon est pulvérisée. Les deux employés mettent deux semaines à remettre en état le site. La collectivité réquisitionne deux des bennes opérationnelles et pendant 15 jours le site ne fonctionne plus qu'avec deux bennes.

Jusqu'à la fin octobre 2017, la fréquentation de la déchèterie est quasi nulle puis le rythme des apports devient très soutenu et difficile à gérer. Les bennes sont pleines à midi tandis que les particuliers et les professionnels exceptionnellement admis sur site continuent à affluer. Il faut donc suspendre l'accès à la déchèterie. La collectivité installe deux bennes supplémentaires à partir de janvier 2018 au moment où le rythme redevient gérable. Les rotations de bennes de tout venant vers la décharge sont effectuées même si elles ne sont pas pleines afin de garder en permanence un maximum de capacité de réception des déchets.

Fin mai 2018, la benne tombée en contrebas est toujours sur l'estran difficile d'accès. L'armée qui avait promis aux responsables du site d'aller la dégager est repartie avant d'avoir eu le temps d'organiser le relevage.

Depuis Irma, des phénomènes nouveaux sont à déplorer sur la déchèterie et autour : apports hors heures d'ouverture et déchargement à proximité des portes, pillage dans la benne DEEE, tags sur les murs. Les bureaux n'ont plus de fenêtre et serviraient d'abri nocturne à un homme. L'ordinateur est hors service et il n'y a donc plus depuis septembre 2017 de registre des entrées comprenant le type et la quantité des apports et permettant la réalisation de statistiques mensuelles. En juin 2018, l'armoire pour les tubes néon n'a toujours pas de portes et des enfants s'amusent à faire exploser les néons au sol. Les risques de coupures sont redoutés et la collecte des néons pourrait être interrompue.

Comme nous avons pu le constater, la déchèterie est aussi un lieu d'information des particuliers qui viennent s'enquérir de l'emplacement des bennes mises en place pour la « grande campagne de nettoyage » de l'été 2018 lorsqu'ils n'arrivent pas à les localiser dans les quartiers.

II. La décharge et l'éco-site de Grandes Cayes

1. Historique, situation administrative et exploitation de routine

Le site de Grandes Cayes situé sur le bourg de Cul-de-Sac est administrativement divisé en deux parties :
- L'Installation de Stockage de Déchets Non dangereux -ISDND-, dite « la décharge », encadrée par un arrêté préfectoral du 8 décembre 2011 dont le bénéficiaire est la collectivité de Saint-Martin qui en délègue l'exploitation à la société Verde SXM.
- Le centre de tri/transit/regroupement de déchets, dit « l'éco-site », encadré par l'arrêté préfectoral du 2 août 2012 dont le bénéficiaire est la société Verde SXM. En temps normal, il reçoit notamment des VHU, des huiles et batteries usagées, des pneumatiques usagés, des DEEE, des déchets métalliques, des papiers/cartons, des plastiques, des textiles, du verre, des boues de STEP, des déchets verts et occasionnellement des Bateaux de Plaisance Hors d'Usage.

Grandes Cayes a probablement reçu ses premiers déchets après le cyclone Hugo de septembre 1989. Le site est longtemps surnommé « le volcan » en raison des nombreux feux dans le massif de déchets. Le brûlage à l'air libre est alors considéré comme un mode de gestion.

Photo aérienne d'octobre 1989, premiers apports, premières combustions

Photo satellite de 2005, combustion en cours

Le premier arrêté préfectoral autorisant la commune de Saint-Martin « à installer, à exploiter et à régulariser une décharge contrôlée de résidus urbains » date de 1991. La gestion du site n'est alors pas conforme aux règles de protection de l'environnement en vigueur. La société Verde SXM opère sur le site à partir de 2006. Les débuts sont mouvementés : vitres de tous les engins brisés, chiens de garde tués par balles et feux criminels sur le massif de déchets. En mars 2007, la France est condamnée par la Cour de justice des communautés européennes pour l'absence de mesures nécessaires pour fermer ou réhabiliter les décharges illégales ou

incontrôlées, dont celle de Saint-Martin. En novembre 2008, « considérant que la situation administrative et juridique actuelle de cette installation est irrégulière », l'administration française émet un nouvel arrêté. Les rejets d'eaux pluviales et de lixiviats s'effectuent directement dans le milieu naturel, les déchets entrants ne sont pas contrôlés, des déchets dangereux ont été enfouis, les brûlages à l'air libre perdurent. La collectivité est contrainte d'agir et dépose une demande d'autorisation d'exploiter une ISDND en août 2009 en prenant en compte un rythme d'apport de 29.000 t/an.

Les parcelles sur lesquelles sont implantées la décharge et l'éco-site appartiennent à des familles Saint-Martinoises qui les louent à la collectivité selon des accords dont la teneur et la validité nous sont inconnus. Elles sont encastrées à flanc du massif de Red Rock, à proximité immédiate de la Réserve naturelle terrestre et marine de Saint-Martin et de la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de Red Rock. La plage attenante est un lieu de ponte des tortues marines -tortues vertes, tortues imbriquées et tortues luth. En 2011, l'autorité environnementale, la DIREN et la DSDS[11] constatent que « le problème des incendies récurrents dans la décharge actuelle revêt un caractère catastrophique pour la biodiversité de la zone de Red Rock. En effet, les départs de feux à répétition générés suite à la mauvaise gestion de la décharge actuelle ont entraîné des pertes irrémédiables pour l'une des dernières formations végétales xériques de qualité présentes sur l'île de Saint-Martin ». La même année, la Réserve naturelle de Saint-Martin émet un avis défavorable au projet d'ISDND.

Le site de Grandes Cayes est le seul disponible sur l'île pour recevoir les déchets et malgré ses inconvénients majeurs et les pollutions historiques dont il est responsable, l'administration autorise en 2011 l'extension des stockages pour une durée de 8 ans. Tout apport sur la première décharge est interdit à compter du 31 décembre 2011. Les 9 casiers autorisés doivent être équipés de barrières de sécurité passive et active, d'une récupération des lixiviats et des eaux de ruissellement dans deux bassins de stockage. Trois piézomètres de contrôle des eaux souterraines sont installés.

Il n'y a pas de lixiviats dans les bassins de rétention en raison de la faible pluviométrie sur ce bassin versant de l'île et des vents constants, ou bien en raison d'une mauvaise étanchéité des casiers d'exploitation selon les dires des uns et des autres. Les lixiviats potentiels sont une menace pour le milieu marin.

Bassins de lixiviats et d'eaux de ruissellement,
Grandes Cayes, 28 mai 2018
A gauche, déchets d'Irma en haut de plage
(cf. ci-après).

L'exploitant met en œuvre du « landfill mining » sur le site depuis 3 ans. Des déchets « historiques » sont extraits de l'ancienne décharge et la part valorisable en est extraite, c'est à dire les ferrailles et le verre. La part d'organiques minéralisés est criblée et les fines servent à recouvrir les alvéoles en fin d'exploitation. Le reste des déchets est déposé dans les alvéoles en exploitation. A terme, le vide de fouille libéré dans l'ancienne décharge doit être remplacé par de nouvelles alvéoles d'exploitation. Le « landfill mining » permet en théorie de gagner jusqu'à 60-70% du volume du vide de fouille. Dans la pratique, le taux sur site était de 40-50% et il a baissé après Irma à 30% selon des estimations que l'exploitant précise être approximatives. L'extraction des déchets historiques n'aurait pas mis au jour de déchets dangereux.

En application de l'article 8.2.4 de l'arrêté préfectoral de 2011, « seuls les déchets issus de la partie française de Saint-Martin sont admis dans l'installation. En cas de dysfonctionnement d'une installation provisoirement arrêtée et située dans la partie hollandaise de Saint-Martin ou dans une collectivité d'Outre-Mer proche, le

[11] DIREN : Direction Régionale de l'Environnement maintenant intégrée à la DREAL.
DSDS : Direction de la Santé et du Développement Social maintenant intégrée à l'ARS.

préfet pourra, sous couvert du respect de la règlementation propre à chaque territoire et de l'article L.541-40 du code de l'environnement relatif aux mouvements transfrontalier de déchets, adapter provisoirement l'origine géographique des déchets admis. » L'exploitant n'exclut pas que des déchets de la partie néerlandaise aient pu se glisser dans les flux post-Irma, mais d'une manière très marginale.

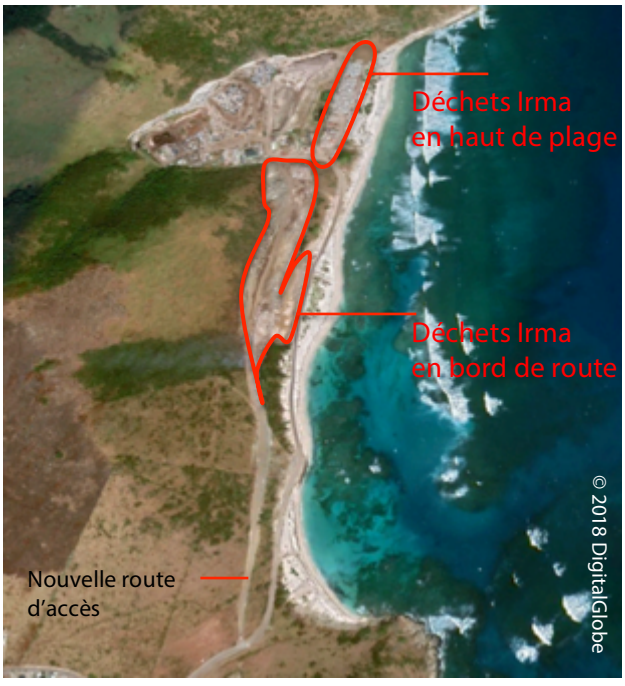
2. Les dégâts d'Irma sur l'éco-site et la décharge

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, l'ISDND et l'éco-site ont été mis en sécurité lors de l'alerte cyclonique. Les engins ont été positionnés les uns contre les autres. Tout ce qui était susceptible de s'envoler a été nettoyé. Les ordinateurs ont été évacués du site. Malgré tout, des dégâts ont été causés par les vents violents. Des tôles de protections placées au-dessus des conteneurs qui font office de bureaux ont été arrachées, le broyeur, la presse à ferraille et la presse à balles carton ont été endommagés et la route d'accès au site a été submergée et recouverte de plusieurs mètres de sable. Cette route est le chemin d'accès à la Réserve naturelle. Endommagée par la circulation des camions de déchets, la collectivité devait de longue date aménager une nouvelle voie en contre-haut. C'est finalement le 19e régiment du génie de Besançon débarqué du *Tonnerre* qui est intervenu après Irma pour réaliser en une dizaine de jours le nouvel accès à flanc de colline. « Les abords de la plage de Grandes Cayes devraient ainsi à terme retrouver un aspect naturel et sauvage, caractéristique de la zone et de son classement en réserve naturelle » indique le journal de la Réserve. On en est loin pour l'instant. Début juin l'ancien accès est à nouveau emprunté par les camions car la nouvelle voie est jonchée de déchets déversés à la hussarde.

3. Les déchets d'Irma à Grandes Cayes

Les déchets admis à la réouverture du site le 13 septembre sont en priorité les ordures ménagères de routine mais très vite les déchets post-Irma affluent. Du 23 au 31 octobre 2017, 1096 camions de 15 à 20 m^3 sont enregistrés à l'entrée de la décharge ainsi que 3300 petits porteurs.
Les déchets provenant des 11 installations temporaires de transit sont acheminés vers le site entre mi-novembre et fin décembre 2017. Si leur évacuation rapide des bourgs est souhaitable, leur arrivée chez Verde SXM s'avère précipitée. Jusqu'à 300 camions viennent chaque jour benner les déchets à l'extérieur des emprises réglementaires de l'ICPE, entre la nouvelle et l'ancienne route d'accès. Une autre zone d'entreposage est ouverte en haut de plage pour des ferrailles et des déchets verts triés et quelques VHU. Ces deux zones sont pour partie à l'intérieur des 50 pas géométriques (81,20 m) appartenant à l'État et mis à disposition du Conservatoire du littoral par Convention du 31 décembre 2016.

Grandes Cayes avant Irma, 12 février 2017



Grandes Cayes après Irma, 3 février 2018.

Par arrêté du 3 octobre 2017 de la préfète déléguée de Saint-Martin, Verde SXM est autorisé à exploiter pendant une durée d'un mois renouvelable une fois la zone située le long de la route. Y sont autorisés :
- la réception de déchets en mélange dits « encombrants pré-triés » issus d'Irma,
- le tri pour en extraire les tôles et ferrailles ainsi que les DEEE,
- le brûlage du « reste des déchets (déchets non triables/non valorisables) composé de bois de construction, de petits déchets divers issus de la destruction des habitations et éventuellement d'ordures ménagères mélangées au cours des collectes ».

L'article 3 stipule qu'en amont des brûlages, tous les corps creux sous pression, bouteilles de gaz (même vides), réservoirs d'hydrocarbures (même vides) et circuits de réfrigération doivent être mis à l'écart de même que les engrais (risque d'explosion), les batteries et les autres produits explosibles.
L'article 4 stipule que pour optimiser les gaz de combustion, le feu sera allumé dans la mesure du possible par le haut du tas de déchets, que les feux couvants et sous-ventilés doivent être évités et que pour favoriser la dispersion efficace des fumées, les brûlages doivent être organisés lorsque les vents sont Est–Sud–Est pour emmener les fumées vers la pointe extrême nord de l'île et ensuite l'océan.
L'article 5 stipule qu'après chaque brûlage, les cendres doivent être pesées, analysées pour déterminer leur caractère non dangereux et enfouies dans l'ISDND.

Cet arrêté reconnaît implicitement le caractère potentiellement dangereux des fumées et des cendres sous-produites par le brûlage à l'air libre des déchets. Il est motivé par « l'absence de filière de traitement appropriées eu égard aux volumes actuels de déchets et les graves difficultés de ramassage, d'évacuation et de stockage et de tri des déchets ». Il est considéré que la population la plus proche, celle de l'Anse Marcel, est protégée par le sommet de Red Rock qui « contribue à la dispersion des fumées » et que le risque lié aux brûlages est « essentiellement sur le long terme ».

Selon l'exploitant, le volet brûlage de l'arrêté n'a pas été mis en œuvre. Si aucun feu contrôlé n'est organisé, des feux incontrôlés sont déplorés. Certains d'entre eux seraient d'origine criminelle. Fin novembre 2017, les pompiers interviennent et maîtrisent un incendie qui continue cependant pendant plusieurs semaines à dégager des épaisses fumées noires et grises. Les gendarmes privilégient la piste accidentelle. Les déchets non-triés sur les sites de transit contiennent des matières inflammables.

Sur la gauche, les tas de déchets Irma provenant des aires de transit photographiés depuis l'ancienne route d'accès à la décharge (route d'accès à la Réserve naturelle).
Les dépôts s'étendent sur environ 400 m de long et 50 m de large. 24 mai 2018.

Des traces de combustion attestent de brûlages incontrôlés. 24 mai 2018.

Des dépôts sauvages de déchets en mélange s'ajoutent aux dépôts organisés. 24 mai 2018.

Des sargasses fraîchement collectées sur les plages sont déversées sur les tas de déchets provenant des installations temporaires de transit « pour les humidifier ».

28 mai 2018

Le tas de « déchets encombrants » post-Irma est estimé par l'exploitant à 40.000 / 50.000 t fin mai. « Encombrants » est un terme souvent utilisé par les intervenants publics et privés pour les déchets post-catastrophe en mélange, synonyme de « tout-venant », mais il ne se rattache à aucune nomenclature réglementaire. Il s'agit d'un mélange de déchets végétaux (troncs, branches etc.), tôles et ferrailles, menuiserie, mobiliers durs ou mous (canapés etc.), DEEE, gravats, sable … Il est prévu par Verde d'extraire du gisement les tôles et ferrailles non pré-triées sur les installations temporaires de transit, les DEEE, les blocs de béton de grande taille et le bois (cf. chapitres suivants). Les déchets résiduels devraient être passés au cribleur afin d'extraire la fine utilisée en interne pour stabilisation du massif. Les déchets ultimes seront mis dans les alvéoles en exploitation.

Par arrêté préfectoral du 27 mars 2018, Verde SXM est mis en demeure d'évacuer les VHU de cette zone avant le 15 avril et d'évacuer tous les déchets avant le 31 juillet 2018 à raison de 250t/jour en moyenne. Les services techniques et l'administration estiment « nécessaire de cadrer dans le temps un retour à une exploitation normale du site avant la future saison cyclonique de 2018 ». « Il faut limiter au maximum le stock de déchets susceptibles de se comporter comme des projectiles en cas de cyclone ».

Ce même arrêté met en demeure Verde SXM d'évacuer les déchets de la zone en haut de plage avant le 1er juin 2018, notamment au regard des risques de submersion marine sur cet entreposage.

Zone d'entreposage de haut de plage photographié depuis l'ISDND (28 mai 2018) et depuis la plage (24 mai 2018). Elle s'étend sur environ 200 m de long et 40 m de large

Ferrailles broyées et VHU, 24 mai 2018

Tôles, déchets végétaux et bois principalement, 24 mai 2018

D'autres déchets sont adossés aux alvéoles et débordent de l'emprise au Nord-Est du site.

Un pluvier kildir sur la plage à quelques mètres des déchets.

Une « grande campagne de nettoyage » a lieu sur la partie française de Saint-Martin à partir du 10 mai 2018. Elle est initiée par la collectivité sans planification avec Verde. Fin mai, en moyenne 180 camions entrent chaque jour sur le site -au lieu des 60 habituels- et aucun accord écrit n'a été signé concernant la prise en charge financière des tonnages entrant gratuitement. Début juillet, des particuliers venant livrer directement des déchets - les bennes de quartiers n'étaient pas en place ou accessibles- ressortent consternés de chez Verde. Dans la benne de leur pick-up, ils avaient trié et séparé le polystyrène, les déchets verts et les matériaux de

démolition. Sous leurs yeux, les déchets mélangés ont été écrasés par le bulldozer en même temps qu'un lot de chaises cassées en plastique amené là par un autre apporteur. La situation d'urgence perdure et les feux dans les alvéoles ne tarissent pas.

Grandes Cayes, 24 mai 2018

Grandes Cayes, 28 mai 2018

Grandes Cayes, 1er juin 2018

L'opération prend fin le 15 juillet. Son bilan est de 8300 t de déchets supplémentaires entrés chez Verde. L'exploitant estime qu'un tiers provient des chantiers de reconstruction. « Ce sont les chantiers qui se sont vidés, pas le nettoyage autour des maisons ni des bords de route » selon le directeur d'exploitation cité dans la presse. Les déchets ont rarement été triés en amont. « Comme c'était gratuit, les gens ont fait n'importe quoi ». Après cette opération exceptionnelle, il est prévu d'interdire de nouveau l'entrée aux véhicules portant des plaques hollandaises, aux véhicules ne portant pas de plaque d'immatriculation, aux camions qui ne sont pas assurés et qui n'ont pas de benne à bascule.

L'urgence et la gestion concomitante des flux continus des déchets de routine, des flux de la grande opération de nettoyage et des flux venant des 11 installations temporaires de transit a entraîné des conditions d'exploitation dégradées malgré le renforcement des effectifs -une trentaine de personnes au lieu d'une vingtaine. L'exploitant explique également que la nouvelle vague de déchets a perturbé la chaîne de tri d'autant que les équipements nécessaires ou les pièces détachées venant d'Europe pour réparer l'outillage détérioré arrivent au compte-gouttes et ne sont pas toujours adaptés. Néanmoins, on peut penser que la

grande opération de nettoyage est positive pour l'environnement insulaire ; s'il avait fallu faire un tri à l'entrée pour que la gratuité soit uniquement réservée aux déchets post-Irma des particuliers, les contrôles auraient été difficiles et les déchets « payants » auraient pour certains fini dans les ravines de l'île déjà encombrées par l'ouragan.

4. Bilan provisoire des déchets d'Irma à Grandes Cayes

Les déchets post-Irma collectés ont été acheminés vers le site de Grandes Cayes. Il n'y a pas eu d'expédition vers le centre de l'Espérance sur la commune de Sainte-Rose en Guadeloupe temporairement autorisé par arrêté préfectoral du 26 octobre 2017 à recevoir et à traiter les déchets non dangereux de Saint-Martin et Saint-Barthélemy suite aux ouragans Irma, José et Maria.

La quantité totale de déchets post-Irma admise entre le 7 septembre 2017 et le 30 juin 2018 à Grandes Cayes est estimée fin juillet par l'exploitant à 55.889 tonnes soit 16 mois de déchets réceptionnés en temps normal. De son côté, la collectivité évoque un tonnage équivalent à 24 mois.

Comme souvent dans les situations d'urgence, les bilans ne sont pas toujours cohérents. Lors d'une conférence de presse en date du 5 juin 2018 relatée par deux médias de l'île, la collectivité de Saint-Martin déclare que 78.000 t de déchets d'Irma ont été dirigées sur Grandes Cayes dont 68.000 t apportées par la collectivité et 10.000 t par les professionnels. Dans un communiqué du 17 septembre 2018 sur l'organisation des prestations de nettoyage en post-événement, la collectivité précise : « A la fin du mois de juin 2018, 82.560 tonnes de déchets ont été évacuées (Véhicules Hors d'Usage compris)[12] dont 55.374 tonnes uniquement pour la période d'urgence allant de septembre à décembre 2017; cette opération de nettoyage intensif a couté 15M€ à la Collectivité ».

Vont encore affluer à Grandes Cayes les déchets dispersés dans les milieux naturels, dans les habitations et commerces abandonnés, les déchets de démolition et les déchets de reconstruction. Il est encore trop tôt pour estimer le tonnage global des déchets issus d'Irma.
Le retour à la normale sur le site de Verde SXM Grandes Cayes prendra au moins deux ans selon nos observations, s'il n'y a pas de nouvel ouragan.

Verde Grandes Cayes vu depuis la mer le 25 mai 2018

[12] Soit environ 80.511 t de déchets hors VHU, plus 2049 t de VHU (en considérant que le poids moyen d'un VHU est de 1051 kg et que Verde SXM en a réceptionné 1950).

III. Typologie et quantités de déchets collectés

1. Véhicules Hors d'Usage

Les VHU - Véhicules Hors d'usage- sont des voitures particulières et des camionnettes irréparables. Parmi les critères d'irréparabilité, sont cités les véhicules immergés au dessus du tableau de bord. Quand l'eau est salée, les assurances déclarent l'épave irréparable à partir du moment où l'eau a atteint le plancher. Le VHU est un déchet dangereux quand il n'est pas dépollué. Il devient un déchet non-dangereux quand il est prêt au broyage ou au compactage dans une installation dédiée. La dépollution consiste à extraire des épaves les pneus, les batteries, les pots catalytiques, les filtres à huile, les filtres à carburant, les huiles de carter, les huiles de transmission, les huiles de boîtes de vitesse, les liquides de refroidissement, les liquides antigel, les liquides de freins, les fluides frigorigènes de climatisation, les équipements électroniques, les composants contenant du mercure ou des PCB, les composants susceptibles d'exploser dans la phase broyage ou compactage comme les airbags et les réservoirs de gaz liquéfié.
En moyenne, selon les statistiques de l'ADEME en date de 2015, un VHU contient :
- 21 kg de mousse polyuréthane
- 7 kg d'huile et de filtres
- 0,5 kg de fluides frigorigènes
- 4,6 kg de liquide de refroidissement
- 8,5 kg de peinture
- 30 kg de matière plastique

La batterie de démarrage au plomb pèse en moyenne 15 kg.

Les autocars, les camions et leurs attelages, les engins agricoles et de travaux publics ne rentrent pas dans la définition des VHU et dans la réglementation qui leur est applicable[13] alors qu'ils contiennent des quantités plus importantes d'huile usagée et que les batteries sont plus lourdes que celles des véhicules légers.

Quartier d'Orléans, 27 mai 2018

Quartier d'Orléans, Salines, 27 mais 2018

Les abandons d'épaves dans les milieux naturels, dans les bas-côtés des routes et les éventuels incendies accidentels ou volontaires polluent les sols, les eaux et émettent des résidus atmosphériques multiples, complexes et pour la plupart persistants comme des HAP -Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques- et des dioxines. Trois jours après Irma, environ 150 VHU ont pris feu à la sortie de Sandy Ground. Le feu aurait été

[13] Directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 et articles R.543-153 et suivants du Code de l'environnement qui prévoient notamment que le détenteur d'un VHU doit le remettre obligatoirement à un centre VHU agréé et que ce dernier a l'obligation de lui reprendre gratuitement. L'arrêté du 2 mai 2012 précise le contenu des cahiers des charges des agréments des exploitants des centres VHU et des exploitants des installations de broyage. La REP VHU n'est pas prise en charge par un ou des éco-organismes.

causé par un court-circuit et s'est propagé de véhicule en véhicule. D'autres incendies ont été déplorés et sont encore redoutés en particulier à Sandy Ground.

Devant le stade, 23 mai 2018

Cul de Sac, 24 mai 2018

Cul de Sac, résidence Chevrise, 24 mai 2018

Cul de Sac, 24 mai 2018

Les épaves sont également des gîtes à moustiques vecteurs ou non de maladies et toujours très agressifs et particulièrement stressants pour des populations sinistrées.

Avant Irma, il y avait sur le territoire de Saint-Martin selon des sources institutionnelles environ 2000 VHU abandonnés et non dépollués répartis sur le domaine public, le domaine privé, dans les milieux naturels et des « casses » automobiles non déclarées auprès de la préfecture et de la collectivité[14]. Ces épaves dataient des ouragans antérieurs, de Luis -1995- en particulier ou de Gonzalo -2014-, ou bien résultaient de pratiques usuelles d'abandon après le retrait de pièces considérées comme commercialisables et le renoncement du propriétaire à payer les frais de transport sur l'éco-site Verde SXM de Grandes Cayes, le seul centre autorisé officiellement à dépolluer les VHU puis à les broyer ou les compacter. Ces épaves sont parfois difficiles d'accès et recouvertes par la végétation.

[14] Verde SXM cite le chiffre de 4000 VHU ante-Irma.

VHU antérieur à Irma,
Etang de l'aéroport, 24 mai 2018

VHU antérieur à Irma,
Colombier, 1er juin 2018

La collectivité de Saint-Martin avait organisé en 2015 et en 2016 des campagnes d'enlèvement ayant abouti au retrait de 1200 carcasses abandonnées sur le domaine public. Avant Irma, l'atelier de démontage et de dépollution de l'éco-site traitait 500 à 600 VHU/an. Il était en sous-capacité.

Le 10 octobre 2017, un mois après le passage de l'ouragan, la collectivité informe les particuliers par voie de presse qu'ils peuvent faire enlever gratuitement l'épave de leur voiture par simple sollicitation du pôle développement durable. Deux jours plus tard, un nouveau communiqué demande aux particuliers de se rapprocher sous huitaine de leurs assureurs et de faire évacuer leur VHU du domaine public. « Au-delà des 8 jours de tolérance accordés, la collectivité de Saint-Martin procèdera par arrêté territorial à la mise en demeure des propriétaires n'ayant pas entrepris cette démarche auprès de leur assureur, elle procédera à l'enlèvement des véhicules hors d'usage en les intégrant au circuit de destruction. » Les frais sont donc en théorie à la charge du propriétaire qui ne se serait pas manifesté sous huit jours.

En novembre 2017, une première opération d'enlèvement des VHU les plus gênants abandonnés sur le domaine public est lancée.

Elle sera renouvelée au mois de mai 2018. Un nouvel appel est lancé aux particuliers pour qui l'enlèvement est gratuit et des autocollants sont apposés sur les VHU abandonnés sur le domaine public.

Nord de l'étang Guichard, 26 mai 2018

Les VHU sont encore dispersés en grand nombre sur toute l'île.

Quartier d'Orléans, 27 mai 2018

Sandy Ground 23 mai 2018

Sandy Ground, 23 mai 2018

Entrée d'Oyster Pond, 27 mai 2018

Saint Louis, 26 mai 2018

Saint Louis, 26 mai 2018

Nord Etang Guichard, 26 mai 2018

Colombier, Saint Louis, 26 mai 2018

Limousine à Sandy Ground, 23 mai 2018
(l'intérieur est rempli de déchets)

Colombier, 1er juin 2018

L'après-Irma a été un point de rupture et l'occasion pour les pouvoirs publics de mettre en lumière un trafic jusqu'alors toléré ou soupçonné.

Le 16 avril 2018, une opération de la DEAL et de la police des frontières dans trois garages et « casse » dépourvus d'existence légale a constaté plusieurs infractions au Code du travail et a débouché sur la saisie de plusieurs VHU et d'un lot important de pièces détachées. La gendarmerie informe alors que « l'action du COTAF[15] va s'inscrire dans la durée. Les contrôles vont s'intensifier sur l'ensemble des quartiers de l'île ». L'imbroglio prendra un certain temps à se dissiper. Les services de la République eux-mêmes s'y perdent. Trois établissements inopinément visités sous l'égide du COTAF étaient désignés le 19 juin 2018 sur la base de données nationale des Installations Classées comme réglementaires et placés dans la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sous le régime de l'enregistrement : Satose Sun Tour à Concordia, Richardson Lucien et la Casse auto Saint-Martin de Quartier d'Orléans. Ce régime intermédiaire entre l'autorisation, qui requiert une enquête publique préalable, et la déclaration, qui requiert auprès de la préfecture un simple fax ou mail brièvement documenté requiert quant à lui si nécessaire une étude d'impact, une étude de dangers, une consultation du public et du conseil de la ou des collectivités concernées. L'ensemble de la procédure prend au minimum 5 mois pour aboutir.

[15] Comité Territorial Anti Fraude

Casse-garage de Concordia, 31 mai 2018

Ce même mois d'avril 2018, la gendarmerie fait état d'une forte augmentation des déclarations de vols de véhicules depuis le début de l'année notamment des petits modèles comme la Picanto du constructeur sud-coréen Kia. «Nous avons des doutes sur le recyclage des VHU» reconnaît le lieutenant-colonel de la gendarmerie. Sur le site opisto.fr, une porte de Picanto se vend entre 100 et 200 €, un pare-choc entre 70 et 130 €, un siège 70 €, un moteur entre 500 et 1000 €. Certains VHU sur le domaine public sont effectivement dépouillés de leurs portières, pare-brise et autres accessoires.

Cul de Sac, 24 mai 2018

Entrée d'Oyster Pond, 27 mai 2018

En juillet 2018, seulement 1950 VHU sont arrivés sur l'éco-site alors que les experts en assurance avaient estimé le nombre de voitures irrémédiablement sinistrées par Irma à environ 4000.

Nombre de véhicules arrivés sur l'éco-site de Grandes Cayes

Date	Nov. 2017	Mars 2018	Avril 2018	Juin 2018	Juillet 2018
VHU unité	500-600	1224	1389	1784	1950

Plusieurs pistes sont évoquées pour expliquer le différentiel.
- Des VHU restent dans la nature, sur le domaine privé et public.
- Des véhicules y compris des camions roulent encore sur l'île sans capot, sans vitres latérales, avec des pare-brises fissurés voire sans plaque d'immatriculation. Les assureurs ont déclaré épaves certaines voitures qui étaient réparables pour ne pas courir le risque d'un futur accident (circuit électrique, air bag mal réparé etc. …) mais les propriétaires continuent à les utiliser pour des raisons pratiques et financières.
- Même lorsque le véhicule est assuré, il est parfois plus intéressant de vendre des pièces détachées et d'abandonner la carcasse sur le domaine public, à charge pour la collectivité d'en assurer financièrement l'enlèvement et le transport vers l'éco-site.
- Des voitures déclarées épaves par les assurances côté français seraient retapées et re-immatriculées côté hollandais. Le propriétaire touche l'argent de son assureur puis fait passer la voiture du côté Sint Maarten pour

la revendre avant de la déclarer volée. Dans certains cas le propriétaire n'est pas complice et constate que son véhicule est volé avant que l'assurance l'ait fait enlever.
- Des voitures dont les propriétaires n'étaient pas assurés ont été vendues à des garages informels et alimentent le marché des pièces détachées sur Saint-Martin, Sint Maarten et à l'international. Un représentant de l'État cite, sous couvert d'anonymat, comme porte de sortie le port de Philipsburg sur la partie hollandaise de l'île. Ce marché est aussi alimenté par des voitures dont les propriétaires étaient assurés et qui arrivent à l'éco-site plus ou moins dépouillées de leurs équipements intérieurs et extérieurs.

Exemple de VHU français repéré côté hollandais :

Pays-Bas, à côté de Layer Development et de Steel Crusher, le 31 mai 2018

La plaque du VHU indique qu'il a été immatriculé avant 2007 lorsque Saint-Martin était rattaché à la Guadeloupe, à moins qu'il s'agisse d'un véhicule d'occasion provenant de Guadeloupe. Quoiqu'il en soit, il n'a rien à faire du côté hollandais.

Aux quatre coins de l'île, de nombreux garages empilent des VHU endommagés par Irma. « On est débordé » nous témoigne fin mai 2018 un garagiste informel de Quartier d'Orléans qui reconnaît avoir envoyé des VHU côté hollandais « parce que là-bas le broyeur marche toujours à plein régime ». Quelques exemples de ces garages :

Casse-garage, Savane, bord étang Guichard, 26 mai 2018

« Service après-vente pièces détachées », Grand-Case, 24 mai 2018

Garagiste de Sandy Ground 23 mai 2018

Garagiste, Colombier, Saint Louis, 26 mai 2018

Des témoignages dans le milieu portuaire font état d'un trafic régulier de déchets « importés » depuis Saint-Barthélemy notamment de VHU. Il est avéré qu'environ 130 VHU de Saint-Barthélemy ont été acheminés sur Saint-Martin en dehors des procédures réglementaires suite à un accord qui aurait été conclu entre un garagiste non agréé de Quartier d'Orléans et l'assureur Allianz. Ces VHU ont eu pour destination finale l'éco-site. Le trafic ne semble pas exceptionnel et nous avons constaté la présence de véhicules immatriculés à Saint-Barthélemy. Nous avons aussi vu une ambulance immatriculée à Sint Maarten.

Grand-Case Sud Aéroport, 2 juin 2018
Immatriculation à Saint-Barthélémy

Grand-Case Sud Aéroport, 2 juin 2018
Immatriculation à Sint Maarten

Sur le seul site agréé, Verde SXM à Grandes Cayes, les assureurs entrent tour à tour en contact avec les responsables 15 jours après Irma afin de signer des contrats-cadre d'élimination des VHU.
Les véhicules entrant à Grandes Cayes sont d'abord stockés sans pouvoir être traités ; un accord préalable de l'assureur est nécessaire au cas par cas. Un livre de police est complété comportant le VIN (Vehicule Identification Number) de chaque VHU, un décompte unique des entrées et sorties est tenu et tous les mois une liste des désimmatriculations est éditée. Une étiquette est apposée sur chaque VHU avec le type de véhicule, sa couleur, son immatriculation, sa date d'entrée sur le site, un code et un code barre.
Pendant les 2 mois qui suivent l'ouragan, Grandes Cayes est considéré comme un supermarché de pièces détachées par des mécaniciens de tous bords. Le gardiennage du site est renforcé et des plaintes pour vol déposées, sans effet jusqu'à ce que des interpellations soient faites sur le site et ailleurs sur l'île par la gendarmerie.

En mai 2018, 3 personnes travaillent sur l'atelier de démontage des VHU « récents ». 5 à 8 véhicules sont dépollués et démontés chaque jour. Ils sont parfois remplis de déchets annexes à leur arrivée sur le site. Les pneus encore roulables sont revendus à des garagistes. Les autres sont mis de côté pour utilisation en interne en sous-couche d'alvéole sur la décharge après enlèvement de la jante. Les moteurs vendables sont également mis de côté. L'éco-site a conclu un accord de vente « en exclusivité » des pièces détachées à Booxt Caraïbes et en informe les visiteurs. Une fois dépolluée et allégée des pièces intéressantes, la carcasse passe dans une presse à ferraille. Elle était en panne depuis un mois au moment de notre visite fin mai et devait redémarrer fin juillet après le difficile acheminement de pièces détachées. Les balles de métaux issus du compactage sont destinées à l'exportation par conteneurs (cf. chapitre suivant).

Atelier VHU

Plastiques issus du démontage

Moteurs issus du démontage

Presse à ferraille (en panne)

Les VHU « historiques », antérieurs à Irma, en mauvais état, souvent chargés de déchets annexes et truffés de nuisibles en particulier de moustiques, ne suivent pas le même traitement. Ils ne passent pas par l'atelier de démontage. Une dépollution sommaire est effectuée par perçage et égouttage au dessus de fûts (photos ci-après). Une quinzaine de véhicules sont ainsi dépollués chaque jour dans des conditions qui ne sont pas prévues par l'arrêté préfectoral d'autorisation (aire de dépollution couverte, extraction de tous les matériaux polluants …). La carcasse doit ensuite passer au broyeur d'où sort un mélange de métaux et de RBA (Résidus de Broyage Automobile). Les fractions métalliques, l'aluminium et le cuivre doivent être séparés des RBA constitués notamment de plastiques, textiles, mousses, caoutchoucs, verres et de résidus d'hydrocarbures. Au

moment de notre visite, la chaîne de tri n'était pas entrée en fonction. Les RBA sont destinés à la mise en décharge sur site.

VHU pleins de déchets annexes

L'atelier de démontage des VHU historiques

Fin mai l'éco-site était saturé de VHU.

Mi-juillet 2018, sur les 1959 VHU reçus sur l'éco-site, 1085 avaient été traités. Il en restait 850 et le traitement des VHU Irma et historiques était prévu pour durer encore une année.

L'arrêté préfectoral initial d'autorisation prévoit une durée d'entreposage des véhicules qui ne doit pas excéder 3 mois. Dans l'arrêté de mise en demeure du 27 mars 2018, il est demandé à Verde de respecter ce délai et sous deux mois de respecter la surface maximale de stockage autorisée sur 300 m^2, ou bien de demander une extension de celle-ci auprès de la préfecture. « Dans l'attente, les VHU peuvent être entreposés sur le massif d'anciens déchets de l'ISDND, excepté les VHU présentant un risque de pollution pour l'environnement … Cette disposition est temporaire… ».
Des VHU sont entreposés à l'extérieur des limites administratives du site, sur les tas de déchets provenant des sites de transit et devant la plage.

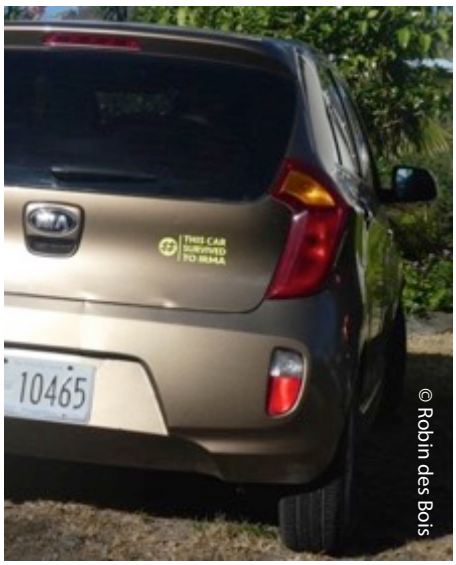
VHU sur le tas Irma à l'entrée du site de Grandes Cayes, 24 mai 2018

VHU en haut de plage, Grandes Cayes, 24 mai 2018

Afin d'accélérer le traitement des VHU, la préfecture de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, la DEAL Guadeloupe appuyée par sa toute nouvelle unité territoriale de Saint-Martin ainsi que la collectivité de Saint-Martin ont lancé le 30 juillet 2018 un AMI -Appels à Manifestation d'Intérêts- à destination des garagistes de Saint-Martin. Les professionnels intéressés pourront bénéficier d'un agrément dérogatoire d'une durée maximale d'une année leurs permettant de procéder légalement à des opérations de dépollution de véhicules sous réserve que des dispositifs validés par l'inspection des installations classées soient mis en place pour limiter les risques de pollution des sols, pour collecter les fuites grâce à des décanteurs-épurateurs-dégraisseurs sur site ou les faire traiter dans une installation externe autorisée. Tous les fluides extraits des VHU devront être entreposés dans des réservoirs étanches. Les pneus usagés devront être entreposés de manière à prévenir les risques d'incendie et de prolifération des moustiques. Les candidatures doivent être envoyées au plus tard le 15 août. Les VHU dépollués seraient ensuite envoyés vers l'éco-site. Cette procédure est mise en œuvre dans le cadre du décret du 29 décembre 2017 relatif à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation reconnu au préfet[16].
Mi-septembre, Garage Guy et Concordia Scraps Metal ont obtenu un agrément « Centre VHU » pour une durée de 6 mois.

Les petites annonces de vente de voitures précisent parfois « aile froissée par Irma » ou « bon état malgré quelques petits dégâts d'Irma » et des autocollants « This car survived to Irma » font leur apparition.

Saint Louis, 26 mai 2018



Etant donné les nombreuses « anomalies » dans le domaine des immatriculations, des assurances, du transfert transfrontalier de déchets et du transfert inter-îles, le bilan exact des VHU Irma restera approximatif mais permettra d'assainir la filière.

[16] https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/12/29/INTA1731553D/jo/texte

2. Métaux ferreux et non-ferreux

Après Irma, 300.000 m^2 de bâches ont été distribués sur le territoire pour couvrir les toits et mettre hors d'eau -de pluie- l'intérieur des habitations. Les couvertures métalliques sont traditionnellement mises en œuvre sur Saint-Martin. Les tôles ondulées peuvent être faites de différents matériaux. Sont recommandés par les autorités l'aluminium, l'acier inoxydable et hors front de mer l'acier galvanisé et l'acier prélaqué. Des tôles de zinc sont également utilisées. Le métal, le traitement de la tôle et son épaisseur conditionnent la résistance de la toiture aux cyclones et son prix.

Certaines entreprises en charge de l'évacuation des déchets vers les sites de transit ont spontanément réalisé un pré-tri des tôles. Elles auraient pour certaines eu l'espoir de s'approprier ces matériaux valorisables pour les revendre en direct. Ce pré-tri a permis d'acheminer environ 4500 t de tôles chez Verde à Grandes Cayes. Le reste du gisement de métaux ferreux et non-ferreux y est arrivé mélangé aux autres déchets. Leur extraction des tas d'encombrants a débuté fin juillet 2018 ; il y aurait ainsi selon les estimations de Verde 2000 à 3000 t de tôles supplémentaires à recycler.

Les tôles et les autres ferrailles sont broyées. La mise en route de la table de tri mi-juillet, postérieurement à notre visite, doit permettre ensuite de séparer les métaux ferreux, le cuivre et l'aluminium. Selon l'exploitant, la première expédition de ferrailles par bateaux vers l'Europe était prévue fin août.
Les métaux issus du compactage des VHU dépollués sont mis en balles (cf. chapitre VHU). Taïwan est une des destinations finales envisagées pour leur recyclage en fonderie.

Les tôles arrachées par les vents puissants ont été dispersées dans les milieux naturels. Leur grande prise au vent les a parfois fait atterrir dans des arbres, au milieu des étangs ou au fin fond des ravines. Les tôles sont des projectiles tranchants. Les tôles dispersées dans la nature sont également récupérées pour réparer des habitations ou en construire (cf. photo de couverture).

3. Navires et bateaux de plaisance hors d'usage

Il n'existe pas à l'heure actuelle d'inventaire exhaustif des déchets toxiques embarqués dans un BPHU -Bateau de Plaisance Hors d'Usage. La conversion des bateaux sinistrés en tonnes et en m^3 de déchets s'avère difficile compte tenu de la diversité de leurs tailles, de leurs types, du nombre d'équipiers ou de passagers. Les voiliers sur Saint-Martin sont en moyenne longs de 15 à 20 m mais certains sont des multicoques -catamarans, voire trimarans. La clientèle métropolitaine et nord-américaine aime les grosses cylindrées surtout en hors-bord. Les méga-yachts comportent plusieurs radeaux de survie. Les bateaux-mères peuvent être porteurs de plusieurs embarcations satellites comme des canoës ou des paddles.

Les coques sont en matériaux composites (fibre de verre, fibre de carbone ou kevlar avec résine polyester ou époxy), ou plus rarement en acier, en aluminium ou en bois. En terme de bilan déchets et matières valorisables, les BPHU doivent être considérés comme des maisons ou des mobil-homes flottants motorisés. Ils peuvent contenir des produits d'entretien, des produits d'hygiène corporels, des médicaments, des meubles, des matelas et autres mobiliers, des eaux noires (avec matières fécales et urine) et grises (avec principalement des savons et des détergents), des équipements électriques et électroniques de navigation et pour certains de loisir, des bouteilles de gaz, des textiles parfois synthétiques, des voiles, des câbles et cordages, des engins de secours, souvent des engins de pêche, des équipements de sécurité, des batteries, des hydrocarbures et des fusées de détresse.

Exemple d'équipements à bord d'un bateau à voile proposé à la location à Saint-Martin :

- Voiles (grand-voile, génois sur enrouleur…) d'une surface totale de 158 m^2 sur le modèle monocoque 4 cabines Sun Odyssey 509.
- Annexe avec moteur hors-bord
- Pilote automatique
- Anémomètre
- GPS Traceur de cartes
- Loch/sondeur
- Jumelles
- Compas et compas de relèvement
- Ancres
- Amarres (courtes et longues)
- Gaffe
- Bouées et défenses
- Bouteille de gaz
- Jerrican et entonnoir pour le carburant
- Gilets de sauvetage
- Corne de brume
- Lampe torche
- Fusées de détresse
- Trousse de premiers secours
- Radeau de survie
- Extincteurs
- Boîte à outils avec pièces de rechange
- Radio VHF
- Radio FM/lecteur CD
- Ventilateurs dans les cabines (climatisation sur certains bateaux)
- Kit de base de ménage (liquide vaisselle, éponge/lingettes, etc.)
- Cuisine entièrement équipée (plaque de four, casseroles, couverts, cafetière, bouilloire …)
- Barbecue
- Tables, lits, matelas, coussins de cockpit et de cabines
- Linge de lit et serviettes de toilette
- Douche et toilette
- Pare-soleil Bimini supérieur et déroulants
- Palmes, masque et tuba

Selon l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable -APER-, les matériaux ou matières issus de la déconstruction d'un voilier Golif -longueur hors-tout de 6,50 m- sont répartis ainsi :

Matériaux économiquement valorisables		**Matériaux économiquement non valorisables**	
Fonte	472 kg	Eaux noires	240 l
Aluminium	24 kg	Bois (aménagements intérieurs)	175 kg
Inox	26 kg	Déchets Industriels Banals (revêtements intérieurs …)	175 kg
Mousse	15 kg	Composite polyester de la coque	280 kg
Acier	40 kg		
Total	577 kg	Total hors liquide	630 kg

Ce type de bateau est plus petit que la moyenne des bateaux exploités à Saint-Martin.

Les loueurs d'engins motorisés comme les jet skis, de kayaks, de planches à voiles et d'autres engins de glisse ou d'envols comme les kite-surfs, les ski nautiques ou les paddles auraient perdu 80% de leurs parcs et la proportion entre les déchets qui ont été entassés à terre et qui sont destinés à la décharge de Grandes Cayes et ceux qui ont été projetés dans le lagon, dans les marinas, les mangroves ou l'océan n'est pas connu.

Jet ski dans les terres,
Stade Thelbert Carti, Quartier d'Orléans, 27 mai 2018

Les Bateaux Hors d'Usage relevant de la filière BPHU sont en fin d'exploitation, quelle que soit la cause de la fin d'exploitation, des déchets dangereux s'ils contiennent des liquides, des composants et des équipements dangereux, ce qui est toujours le cas ne serait ce qu'à cause des peintures antisalissures. Il n'y a pas dans la nomenclature déchets en vigueur telle que définie au niveau européen de catégorie Bateaux de Plaisance Hors d'Usage et il faut les verser dans la rubrique 16.01.04, Véhicules Hors d'Usage, habituellement utilisée pour les véhicules terrestres. Au même titre que les VHU, les BPHU sont soumis à la réglementation relative aux déchets non dangereux quand les composants et équipements dangereux en ont été extraits. Ils sont alors versés dans la catégorie 16.01.06 -véhicules hors d'usage ne contenant ni liquides ni autres composants dangereux.

Le cahier des charges de la filière des déchets DBPS -Déchets de Bateaux de Plaisance ou de Sport- plus connue sous le nom de filière BPHU -Bateaux de Plaisance Hors d'Usage- annexé à l'arrêté du 5 mai 2017 relatif à la procédure d'agrément des éco-organismes de cette filière[17] dispose que le ou les organismes agréés doivent assurer une couverture de l'ensemble du territoire national y compris dans les Départements et Régions d'Outre-Mer -DROM- et les Collectivités d'Outre-Mer -COM- dans lesquels le code de l'environnement français s'applique. A date, il s'agit de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane, de la Réunion, de Mayotte, de Saint-Pierre et Miquelon et de Saint-Martin. Il est dit dans ce même cahier des charges que ces deux derniers territoires devront disposer d'une solution opérationnelle avant la fin de l'agrément qui dure 4 ans. Mais celui-ci n'a pour l'instant été délivré à aucun éco-organisme et la filière ne devrait être opérationnelle en métropole qu'au 1er janvier 2019. A la demande de Robin des Bois, membre de la « formation de filière des navires de plaisance ou de sport de la commission de filières de responsabilité élargie des producteurs », il est précisé dans le cahier des charges en vigueur au moment de la finalisation de ce rapport que « le titulaire reprend gratuitement tous les déchets issus de bateaux de plaisance endommagés dans le cadre de catastrophes naturelles ou accidentelles et relevant du champ de son agrément, dès lors que ceux-ci ont été préalablement triés et qu'ils ne font pas l'objet d'une contamination chimique ou radioactive ». Seules les embarcations d'une longueur minimale de 2,5 m et maximale de 24 m, sont concernés par la filière, à l'exclusion des « embarcations propulsées par l'énergie humaine » -décret du 31 août 2018[18].

Avant l'arrivée d'Irma, un nombre inconnu d'épaves remontant notamment à l'ouragan Luis restait dans les fonds du Grand Étang de Simsonbaai, plus connu sous le nom de lagon de Simpson Bay. Le lagon est un cimetière de bateaux cyclonés. D'une superficie d'environ 1275 ha, sa moitié Nord est sous souveraineté française, sa moitié Sud sous souveraineté néerlandaise. La partie française communique avec la Baie Nettlé par un chenal traversé par un pont mobile à Sandy Ground. La partie néerlandaise communique avec la baie maritime de Simpson par un chenal lui aussi traversé par un pont mobile. Le lagon est donc un milieu aquatique quasi fermé qui cependant n'est pas considéré comme un refuge avant et pendant les ouragans. Sa bathymétrie n'est pas connue avec précision d'autant que les vents et les vagues de tempête des cyclones successifs déplacent les masses de sables sous-marins et font bouger les épaves accumulées au fond. Le plus

[17] http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20178/met_20170008_0000_0007.pdf
[18] https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/8/31/TREP1801383D/jo/texte

gros contributeur d'épaves selon les experts en place sur l'île depuis une vingtaine d'années a été Luis. Le désastre nautique provoqué par Luis dans le lagon aurait été supérieur à celui d'Irma alors que le parc de bateaux de plaisance a plus que doublé en 20 ans. C'est en particulier à l'occasion de Luis que le lagon s'est révélé être un faux-abri en cas d'ouragan.

Le relevage des épaves en pleine eau n'avait jusqu'alors jamais été considéré comme une priorité et le principe général dénoncé par quelques vigies comme l'association des professionnels de la mer Métimer était de considérer que la meilleure option pour les épaves c'était - en attendant mieux- de les laisser sur l'eau ou au fond. Certains navires sont de commerce et de pêche et n'entrent pas dans la catégorie BPHU. En 2012, Métimer avait recensé au moins 26 bateaux coulés, échoués ou abandonnés dans la partie française du lagon et réclamé leur enlèvement. A l'approche de la saison des ouragans, Métimer s'inquiétait de la dérive d'épaves abandonnées après les tempêtes cycloniques et des atteintes potentielles à la vie humaine, aux biens publics et privés et à l'environnement.

Le *Sandy*, abandonné dans le lagon depuis l'ouragan Omar en 2008. Construit en Allemagne de l'Ouest en 1957, il travaillait dans les Caraïbes depuis les années 1990. L'épave a survécu à Irma et n'a pas dérivé.

Cette position d'attente n'est plus aujourd'hui tenable pour des raisons politiques, environnementales et de sécurité nautique. La France et les Pays-Bas sont signataires de plusieurs conventions internationales relatives à la protection des océans et des eaux adjacentes et de la Convention de Nairobi sur le renflouement des navires. Des résidents sont de plus en plus attentifs à la propreté du cadre de vie et au bon fonctionnement des écosystèmes. Le président de la communauté de Saint-Martin avait d'ailleurs donné le signal de l'élimination des épaves en lançant au printemps 2017 un appel d'offres pour le renflouement de la drague *El Maud*, 70 m de long, dans la baie de la Potence, au Nord de Marigot, en face de Galisbay suite à l'ouragan Lenny en 1999. Le relevage, le nettoyage des fonds et l'évacuation des déchets ont été effectués en octobre 2018 juste après Irma par la société néerlandaise Koole Mammoet pour un montant de 395.000€.

Dans la partie française, le nombre de bateaux endommagés ou détruits par Irma est estimé dans les semaines qui suivent la catastrophe entre 500 et 2000 selon les sources. La localisation des épaves est diversifiée. 300 seraient au fond de l'eau. Certaines ont été jetées à la côte par les vents et par la surcote de la marée de tempête ou couchés dans les chantiers de réparation navale. Le plus touché a été le chantier Geminga. Les bateaux mis à sec étaient serrés les uns contre les autres et ont été endommagés par effet « mikado » (un bateau se renverse et entraîne dans sa chute les bateaux voisins). Sur les autres chantiers, les bateaux étaient plus espacés, mieux sanglés et haubanés et les dommages ont été moins nombreux et moins lourds. Les chantiers ne sont pas assurés et le propriétaire d'un bateau parqué doit assumer financièrement lui-même le coût des dommages. Mais la collectivité de Saint-Martin n'impose pas aux propriétaires de bateaux d'être assurés, contrairement à la collectivité de Saint-Barthélemy, et la plupart des propriétaires assurés n'ont pas de clause cyclone. L'assurance spéciale risque cyclonique pour un bateau habitable type catamaran 45 pieds coûte 8000 €/an.

Dans la partie hollandaise, le bilan était de 400 bateaux coulés ou endommagés dans le lagon de Simpson Bay selon la Sint Maarten Nature Foundation.

Pollution par hydrocarbures

Les moteurs auxiliaires des bateaux à voiles ont des réservoirs d'une capacité de 200 l de carburant du type essence. Les bateaux motorisés ont une capacité minimale de 1000 l. Des irisations ont été visibles immédiatement après la catastrophe dans des marinas de la partie néerlandaise.

Vidéo réalisée par drone le 14 septembre 2017 sur Simpson Bay (ici en partie néerlandaise).
Sur la droite, irisations caractéristiques d'une pollution par hydrocarbures.

Fin novembre 2017, la St Maarten Nature Foundation estimait que les fuites en cours depuis les épaves dans les seules marinas de la partie néerlandaise avaient libéré dans le lagon 113 t d'hydrocarbures et d'eaux noires. Il est fatal qu'au fur et à mesure de la dégradation des coques abandonnées et de leurs réservoirs des microfuites continuent à ce jour. Il n'y a pas à redouter de marées noires massives mais l'épandage d'hydrocarbures et des eaux noires dans un plan d'eau fermé tel que le lagon va aggraver les déséquilibres ecosystémiques et renforcer la contamination bactériologique et chimique des organismes marins. Il est à ce sujet notable que des algues des espèces *ulvaria oxysperma* et *ulva linza* prolifèrent depuis le mois de juillet 2018 dans la colonne d'eau du lagon. Elles provoquent des mortalités localisées de poissons et colmatent les prises d'eau des moteurs des bateaux de plaisance.

La pollution chronique du lagon de Simpson Bay

L'assainissement des eaux usées en provenance des activités touristiques, mécaniques, artisanales et résidentielles en exercice autour du lagon est déficient.

Les eaux noires en provenance des bateaux de plaisance, des bateaux de promenades, des vedettes de passagers, des résidences flottantes sont directement rejetées dans le lagon. La contamination chimique et bactériologique des poissons est suspectée mais n'est pas mise à jour par les autorités de tutelle, qu'elles soient néerlandaises ou françaises. Un rapport « Marine Environment and Simpson Bay » réalisé en 2006 à la demande du gouvernement de Sint Maarten évoque des taux significatifs de plomb, de cadmium, de cuivre, d'étain, de chrome et même d'uranium. Tous ces métaux sont la signature des activités nautiques et de réparation navale par le biais de l'application et de la dégradation des peintures antifouling (dites aussi antisalissure, c'est-à-dire à base de biocides anti-colonisation de la coque par des organismes marins). L'uranium appauvri a été utilisé comme lest dans les quilles des voiliers. Il est également probable que le lagon soit touché par les résidus des pesticides anti-moustiques (cf. chapitre nuisibles).

Côté français, les épaves les plus dangereuses ont été relevées par les militaires du *Tonnerre* notamment à l'Anse Marcel et à Cul de Sac.

En octobre 2017, la collectivité fait paraître un avis dans la presse demandant aux propriétaires de navires endommagés se trouvant à l'état d'épaves de se rapprocher dans les meilleurs délais de leur compagnie d'assurance afin de procéder ou de finaliser leur déclaration de sinistre et de prendre toutes les mesures nécessaires pour leur évacuation du domaine public et leur traitement.

A partir de décembre 2017, l'entreprise de travaux routiers et maritimes Caraib Moter basée au Lamentin en Guadeloupe commence à relever des épaves grâce au support d'un ponton-grue arrivé en remorque depuis la Martinique. Fin mars, 70 bateaux sont renfloués dans la partie néerlandaise. Certaines voies d'eau ont été colmatées sur le ponton et les bateaux ont été provisoirement remis à l'eau dans un mouillage groupé en attendant d'être dirigés sur les chantiers navals locaux ou chargés sur des barges pour être convoyés sur l'île d'Antigua.

Bateaux ayant séjourné sous l'eau.
Chantier naval à Marigot, 23 mai 2018

Verde SXM est consulté par la filière nautique et notamment par le représentant de la Fédération des Industries Nautiques -FIN- pour la mise en place à Saint-Martin d'une filière de déconstruction. Verde SXM a broyé une douzaine de BPHU jusqu'en janvier 2018 avant que la DEAL demande l'arrêt de cette pratique. Le site a déjà beaucoup à faire avec les autres types de déchets notamment les VHU et l'emplacement à Grandes Cayes n'est pas favorable ; les bateaux doivent y être acheminés par convoi routier. L'exploitant constate également que la résine des coques est difficile à broyer et produit beaucoup de fines. Fin mai 2018, seuls subsistent sur le site de Grandes Cayes un bateau, deux flotteurs et quelques mâts en aluminium.

Des bateaux sont démontés par les chantiers navals qui ont besoin de place pour reprendre leurs activités et certaines matières valorisables sont triées, notamment l'aluminium des mâts.

Stockage de moteurs de bateaux.
Marina Port La Royale, 23 mai 2018

Mâts en alu triés.
Sortie des chantiers navals de Marigot, 23 mai 2018

Fin février 2018, Métimer entreprend une inspection par bateau du pourtour du lagon et observe 126 épaves côté hollandais et 128 côté français auxquelles s'ajoutent selon l'ONG des dizaine d'épaves non quantifiées encastrées dans des terrains privés et abandonnées dans les chantiers.

En mars et en mai 2018, Saint-Martin et Sint Marteen ont publié séparément un inventaire actualisé des bateaux coulés ou drossés à la côte qui restent en place 7 et 9 mois après Irma. L'inventaire français a été établi sous la tutelle de la Direction de la Mer avec l'aide de la DEAL, de la collectivité de Saint-Martin et de Métimer. Il fait état de 144 épaves sur toute la partie française de l'île dont 97 dans le lagon.

Localisation des BPHU côté français

Lieux	Quantité
Lagon (partie française)	97
Marigot/Galisbay	2
Cul de Sac/Anse Marcel	18
Oyster Pond	15
Baie Orientale	1
Autres	11
Total	144

Sources : DEAL, Brigade Nautique, Direction de la Mer, Collectivité de Saint-Martin, METIMER, Entreprise CONAN (SXM)

Sur les 97 épaves présentes dans la partie française du lagon de Simpson Bay, 19 sont immergées, 41 partiellement immergées (structures ou flèches de mâts apparentes), 25 drossées dans la mangrove et 9 drossées sur le sable ou les rochers.

Vue sur le lagon de Simpson Bay depuis Sandy Ground, 23 mai 2018

Sur les 144 navires, le port d'attache, ou le pavillon ou l'adresse du propriétaire ont été trouvés par les affaires maritimes pour 47 d'entre eux :

Port d'attache, pavillon ou adresse du propriétaire	Nombre de bateaux
France	17 (14 St-Martin, St-Barth et Pointe-à-Pitre et 3 métropole)
Etats-Unis	7 (dont 1 Iles Vierges)
Royaume-Uni	5 (dont 4 Anguilla)
Canada	5
Sint Maarten (Pays-Bas)	4
République Dominicaine	1
Jamaïque	1
Allemagne	1
Italie	1
Chili	1
Venezuela	1
Autres	3

L'inventaire néerlandais a été établi sous la tutelle du VROM -ministère du Logement, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement- avec l'aide de la Sint Marteen Nature Foundation. La partie néerlandaise fait état de 101 épaves, toutes échouées ou coulées dans le lagon. Au moins le tiers des épaves sont des bateaux motorisés. Les autres sont des voiliers avec moteurs auxiliaires. Elles sont réparties entre la base nautique de Mullet Bay, les appontements au long de l'aéroport Princesse Juliana et les marinas de Cole Bay. Plusieurs propriétaires sont injoignables. Ils ont quitté l'île immédiatement après Irma et ne sont pas revenus.

Relevage en cours dans le lagon. Réplique historique cernée de déchets flottants à Sint Maarten, 31 mai 2018

L'article 1er de la Déclaration commune à la suite de la réunion quadripartite du 28 juin 2018 entre les gouvernements français, néerlandais, de Sint Maarten et la collectivité de Saint-Martin est ainsi rédigé : « Les parties entendent faire de la reconstruction de l'île un axe emblématique de la coopération transfrontalière. Les eaux du lagon de Simpson Bay sont partagées territorialement entre Saint-Martin et Sint Maarten. Suite aux épisodes cycloniques de 2017, un grand nombre de navires ont sombré dans le lagon engendrant des nuisances environnementales et des atteintes à la sécurité des navigateurs. Les autorités se fixent conjointement l'objectif de l'enlèvement, du traitement, et de la sécurisation des épaves avant le début de la prochaine saison touristique. C'est une première étape nécessaire dans la réalisation d'une gestion commune du lagon de Simpson Bay, cofinancée par le programme européen de coopération territoriale Saint-Martin / Sint Maarten 2014-2020. »[19]

Quelques exemples de BPHU côté français fin mai 2018:

Marina Port-La-Royale (lagon), 23 mai 2018

[19] http://www.saint-barth-saint-martin.pref.gouv.fr/content/download/5962/33715/file/D%C3%A9claration%20finale.pdf

Marina Port-La-Royale, 23 mai 2018
Un panneau solaire trempe dans le lagon

Marina Port-La-Royale, 23 mai 2018
Les bateaux réparables ne sont pas des BPHU

L'Anse Marcel et Oyster Pond considérés comme des « trous à cyclone » c'est-à-dire des refuges par les professionnels du nautisme ont été sévèrement endommagés. Grâce à une vidéo réalisée par drone le 17 septembre 2017[20], Robin des Bois a pu comptabiliser 112 bateaux endommagés sur l'étang aux huîtres (Marina d'Oyster Pond, côtés français et néerlandais). Certaines sont encore en place fin mai 2018.

Oyster Pond, 27 mai 2018

Oyster Pond, 27 mai 2018

Iguane sur un cimetière de petites embarcations à Oyster Pond, 27 mai 2018

Une annexe a atterri dans le restaurant de l'ancien hôtel 3 étoiles d'Oyster Pond, 27 mai 2018

[20] https://www.youtube.com/watch?v=8rvbWYWSBqI Une vidéo similaire a été réalisée le 14 septembre 2017 sur Simpson Bay https://www.youtube.com/watch?v=yk4_--M--SM

Anse Marcel, 24 mai 2018

Anse Marcel, 24 mai 2018

Les marinas

Les quatre marinas de Saint-Martin sont à l'origine de nombreux autres types de déchets post-catastrophe. Elles sont toutes équipées de bornes de distribution d'électricité, de sanitaires et douches et d'une laverie. Les marinas privées de Port-la-Royale, de l'Anse Marcel et de Captain Oliver's (Oyster Pond) sont également le siège d'ateliers de mécanique, d'électronique et de shipchandlers (fournisseurs de matériels pour bateaux) durement touchés. Les stations de ravitaillement en carburant n'auraient pas été endommagées.

Marina Port-la-Royale, 23 mai 2018
Des infrastructures et équipements tombés à l'eau contribuent à la pollution du lagon.

Borne électrique, Oyster Pond, 27 mai 2018

Borne électrique, Port-la-Royale, 23 mai 2018

Pontons et restaurant de la marina d'Oyster Pond, 27 mai 2018

Atelier naval à Oyster Pond, 27 mai 2018

Chantier naval de Marigot, 23 mai 2018

Les autres équipements nautiques

Les pontons flottants « cubisystem » utilisés pour créer une piscine de mer installée au Galion ont été éparpillés par Irma sur la route de Coralita, entre le Quartier d'Orléans et Oyster Pond. Des particuliers ont récupéré quelques cubes du ponton pour des usages domestiques mais les autres éléments n'ont pas été regroupés par la collectivité ou le club de natation qui exploitait l'installation. La piscine avait déjà été endommagée par l'ouragan Gonzalo en 2014.

Les affaires maritimes ont identifié et localisé les propriétaires des navires immatriculés en France ou dûment enregistrés (cf. plus haut). Dans le cas du *Victoria* encastré dans le salon d'une maison de Sandy Ground, le propriétaire vénézuélien est introuvable. Près d'un an après Irma, les procédures de déchéance de propriété des navires abandonnés s'achèvent. Elles sont nécessaires sauf lorsque l'épave présente un danger pour la navigation. Si le propriétaire est identifié, il est mis en demeure d'enlever son épave, ce qu'il n'a pas toujours les moyens ou la volonté de faire. Comme pour les VHU, les BPHU abandonnés sont à la charge des gestionnaires publics ou privés.

Victoria, Sandy Ground, 24 mai 2018

Les sites d'entreposage, de dépollution, de démontage ou de découpage des BPHU sont soumis à la rubrique 2712-3 de la nomenclature ICPE -Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Ils sont assujettis à enregistrement sauf lorsqu'ils ne réalisent que des activités d'entreposage sur une surface inférieure à 150 m^2.

Pour le relevage et le démantèlement des 42 épaves les plus dangereuses (proches des habitations ou affleurantes), un dossier de consultation des entreprises est en cours d'instruction. Un appel d'offres devait être lancé en juillet 2018. L'objectif est d'ouvrir deux sites dédiés au traitement des BPHU. Les attributaires bénéficieraient d'un agrément provisoire de démantèlement à terre des bateaux sinistrés en application du décret du 29 décembre 2017 relatif à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation. Un des sites serait situé entre l'ex-office du tourisme et la Marina Port-la-Royale. Le coût du démantèlement pour chaque unité serait de 2000 à 10.000 €. Des fonds publics sont attribués dans le cadre du Fonds européen de développement régional (FEDER), pour un montant qui approcherait 1,2 million d'euros en partie dédiés à des opérations de relevés de la bathymétrie du lagon et pour autre partie au relevage et au démantèlement des épaves.

Il y a un risque sur Saint-Martin, dans toutes les Petites Antilles et dans le bassin Caraïbe de la remise en navigation d'une « flotte poubelle ». Des bateaux déclarés en perte totale par les assureurs du côté français ont été revendus du côté néerlandais où une réimmatriculation avec très peu de formalité est possible moyennant finances. Beaucoup de bateaux épaves sont retapés à minima et revendus à des prix captivants ; « Les métropolitains qui n'y connaissent rien achètent » nous a témoigné le travailleur d'un chantier de réparation. Des barges pleines de bateaux récupérés au fond de la mer sont parties à Antigua (à 170 km) là même où les loueurs de bateaux ont opté pour la création ou le développement de leurs bases. Plusieurs propriétaires de voiliers « cyclonés » dans les eaux des îles vierges Britanniques ramènent par leurs propres moyens leurs épaves renflouées ou sommairement réparées vers Saint-Martin (à 150 km) où s'est installé un marché de bateaux « irmanisés » avec la participation de chantiers de réparation ayant pignon sur rue ou informels. Enfin, plusieurs bateaux dont les propriétaires n'étaient pas assurés auraient fait l'objet d'une « océanisation » volontaire. Leurs propriétaires ont préféré cette solution radicale et interdite plutôt que de s'exposer à des frais de renflouement, de déséchouage, de transport et d'élimination.

97150 n°188, 9 mars 2018

4. Gravats

Aucun bilan intermédiaire de la quantité de gravats produite et/ou prévisionnelle n'est disponible. Il n'y a pas de filière organisée et contrôlée des déchets de construction, de démolition et de travaux publics sur Saint-Martin.

Certains bâtiments ont été démolis et les gravats évacués.

Route Sud étang aux poissons, 27 mai 2018

Anse Marcel, 24 mai 2018

La tendance générale est au grignotage des étangs et au comblement des rives par des déchets solides de démolition. Ces décharges sauvages dominées par les gravats servent aussi à se débarrasser de déchets solides provenant de l'intérieur des domiciles privés ou d'établissements commerciaux dégradés et d'épaves diverses. Malgré des appels réitérés dans les médias aux artisans leur rappelant que les « déchets de chantier, les gravats, les carrelages, climatiseurs usagés, pots de peinture vides etc. … » ne doivent pas être déposés sur le bord des routes et qu'ils doivent prendre contact avec l'éco-site de Grandes Cayes pour évacuer les déchets, plusieurs sites d'accumulation ont été repérés en parcourant l'île et peu de déchets de démolition sont arrivés à Grandes Cayes. Les décharges de gravats sont toutes au bord des routes, parfois les plus fréquentées.

Au rond-point d'Agrément, des monticules sont repérés entre le port de Galisbay et Marigot au-dessus de la centrale électrique et à l'intersection de la rue du Port et de la route de Morne Valois. Ils occupent une superficie d'environ 6000 m^2. Le tas le plus élevé est haut de 5 à 6 m. L'accès au site est libre. Il n'y a pas de pont-bascule. Connu pour être un point de déversement non autorisé de gravats, ce site est multi-filières et reçoit des déchets végétaux, des déchets de démolition post-Irma y compris des vitres brisées, des VHU incendiés, des cartons et des bouteilles. Des brûlages ont lieu sur site. Il y a un gros risque d'incendie.

Avant Irma, déjà des gravats

Vue depuis la route de Morne Valois, 28 mai 2018

Vue depuis l'entrée du site, 26 mai 2018.
A droite, un concasseur.

Contreplaqués, gravats, cartons, plastiques, verre …
26 mai 2018

Béton, carrelage, tuyaux …

Colonnes de balcon, pot de peinture, wc, tuiles, plâtre …

Bitume, carrelage …

Déchets végétaux et bois usiné …

Plastiques, terres, végétaux, tôles …

Un des foyers de combustion avec un VHU

Cendres, morceaux de ferrailles, résidus de pneumatiques …

On trouve aussi fin mai 2018 sur le site d'Agrément une grande quantité de bouteilles vides de bières et de cartons Heineken recyclables. La St. Maarten Heineken Regatta s'est déroulée du 1er au 14 mars 2018. Les organisateurs de la régate s'enorgueillissent d'avoir collecté 75.000$US de fonds pour la reconstruction de l'île.

Sur les bords de l'étang Chevrise, des tas de dimensions analogues sont repérés sur une superficie d'environ 6000 m^2. Il y a moins de déchets divers, plus de terres d'origine inconnue. L'étang est en cours de remblaiement.

Pointe Ouest de l'étang de Chevrise

Le conducteur d'engin sur site n'était pas équipé de masque. Il a finalement quitté son poste pour aller s'en acheter un.
24 mai 2018

Etang de Chevrise, 24 mai 2018

Les mêmes tas, vue depuis la résidence Chevrise, 24 mai 2018

Il est probable qu'une partie des gravats provienne de la zone commerciale de Hope Estate située à 700 m. A moins qu'ils ne résultent d'un transfert depuis le côté néerlandais où des tas imposants ont été constatés.

Hope Estate, 28 mai 2018

Vers Lowlands, Sint Maarten, 31 mai 2018

A quelques dizaines de mètres du premier site se trouve un deuxième dépôt en cours d'exploitation, toujours à proximité de l'étang Chevrise. Le tas principal pourrait être plus ancien car il est en cours de colonisation végétale.

Etang de Chevrise, photo depuis le haut du tas principal. En contrebas un tas de palettes et de films plastique. En attente d'une allumette ? 24 mai 2018

Vue depuis l'autre côté de l'étang, 24 mai 2018

Amiante

A Saint-Martin comme en Guadeloupe et en Martinique, l'amiante a été utilisé en particulier dans les conduites d'eau et d'assainissement des logements sociaux des années 70-80, dans les revêtements de sols et de manière diffuse dans des enduits utilisés pour par exemple boucher les fissures. La protection des travailleurs de la déconstruction, du concassage et du transport de ces matériaux devrait imposer un dépistage préalable des poussières d'amiante, l'emploi si nécessaire d'Equipements de Protection Individuelle et la mise en œuvre de dispositifs de confinement.

Etang de Chevrise, 24 mai 2018

La zone de l'aéroport est particulièrement touchée par la vague de gravats et de déchets divers.
Au nord de la piste, des déchets sont entreposés avec là aussi une quantité importante de gravats de démolition et de terres, sur une surface de 8000 à 10.000 m^2.

Nord de la piste, 5 juin 2018

Nord de la piste, 2 juin 2018

A l'entrée de la plateforme informelle de dépôt : gravats, DEEE, déchets végétaux, pneus, tôles …

Le sud du site (derrière les gravats, la piste d'atterrissage), 2 juin 2018

Au Sud de l'aéroport, des gravats et des terres sont également entreposés.

Grand-Case Sud aéroport (vue de contrehaut), à l'Est de la « Cuisine Centrale », 2 juin 2018

L'étang de l'aéroport est sujet à des déversements chroniques facilités par les routes qui bordent l'étang ou les chemins qui y donnent accès.

Etang de l'aéroport, 24 mai 2018

D'autres catégories de déchets remblaient l'étang dont la qualité des eaux est très dégradée, 24 mai 2018

Enfin, sans prétendre à l'exhaustivité, divers autres sites d'entreposage de gravats et terres ont été repérés durant l'enquête de terrain de Robin des Bois :

Quartier d'Orléans Ouest, étang aux poissons, 27 mai

Route Sud de l'étang aux Poissons, 27 mai 2018

Quartier d'Orléans, 7 mai 2018

Des tas de gravats localisés n'ont pas encore été évacués :

Quartier d'Orléans, étang aux Poissons, 27 mai 2018. La salle de bain a été renversée. Le sol avec les toilettes est le « mur » de droite sur la photo.

Bitume et terres
Grand-Case, 1er juin 2018

Déchets mêlés avec prédominance de béton et plâtre
Grand-Case, 24 mai 2018

Selon une enquête portant sur 2751 logements réalisée par des architectes avec le soutien de l'Etat et restituée à la collectivité fin juillet 2018, 22% des bâtis restent à démolir et 20% impliquent d'importants travaux.

Grand-Case, 2 juin 2018

Morne Rond, 23 mai 2018

Marigot, salle omnisport, 28 mai 2018

« Danger, Défense de rentrer. Logement condamné pour votre sécurité », Sur l'Etang (Quartier d'Orléans), 27 mai 2018

Oyster Pond, 27 mai 2018

Quartier d'Orléans Ouest, Etang aux Poissons, 27 mai 2018

La filière de traitement et de réemploi des gravats de démolition, exempts d'amiante et de bois, est à mettre en place à Saint-Martin, de manière concomitante à la remise aux normes du bâti. Les gravats propres peuvent en théorie après concassage être utilisés en sous-couches des nouvelles constructions, sous réserve d'acceptabilité par les maîtres d'œuvre et d'ouvrage.

Le dépôt de terre sur la plage de la Baie Orientale

« Un cas d'école » tel qu'il est rapporté par la presse locale le 8 décembre 2017 - journal 97150 n°164- concerne des dépôts massifs sur la plage de la Baie Orientale et en haut de plage de terres mélangées. Ces apports non autorisés par la collectivité de Saint-Martin ont été opérés par la société Sindextour bénéficiant d'une Autorisation d'Occupation Temporaire antérieure à Irma et dont l'objectif serait d'aménager et d'exploiter à des fins touristiques la plage de la Baie Orientale. Selon Sindextour et les explications postérieures au dépôt fournis à la collectivité, ces apports de remblais devraient servir à remettre en état les parkings et les chemins d'accès où de grosses ornières ont été creusées suite au cyclone. Toujours selon Sindextour, une dune similaire à celle qui existait avant l'ouragan sera en revanche construite avec le sable qui a été récupéré dans le quartier. Dans un premier temps, Sindextour avait déclaré à la presse lanceuse d'alerte que la construction d'une dune de terre d'environ 80 cm de hauteur sur toute la longueur de la plage suivie de la plantation de raisiniers, de palmiers et de cocotiers était destinée à faire paravent entre la plage, la route et le village d'Orient Bay. En fait, cette initiative présentée comme du génie écologique par Sindextour pourrait si elle prospérait servir d'exutoire à des gravats de démolition. La plage de la Baie Orientale est longue d'environ 2km.

5. Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

Les DEEE des particuliers ou des professionnels comprennent notamment les réfrigérateurs, les congélateurs, les climatiseurs, les lave-linges, les fours à micro-onde, les équipements informatiques et de télécommunications, les imprimantes, les télévisions, les lampes et les panneaux photovoltaïques hors d'usage. Ils contiennent des substances ou composants dangereux pour l'environnement - gaz à effet de serre (fluides frigorigènes), mercure, composés bromés, condensateurs pouvant contenir des PCB …- qui doivent être théoriquement extraits avant recyclage des parties valorisables en particulier des métaux ferreux et non-ferreux.

Climatiseurs, Saint-Louis, 26 mai 2018

DEEE professionnels, station-service du stade Albéric Richard, 23 mai 2018

Selon le principe de la Responsabilité Elargie des Producteurs –REP-, l'enlèvement et le traitement des DEEE doivent être assurés par les producteurs d'équipements électriques et électroniques y compris dans les collectivités d'outre-mer où la réglementation nationale s'applique. La filière DEEE à Saint-Martin est rattachée à celle de Guadeloupe.
Le cahier des charges des éco-organismes[21] chargés pour le compte des producteurs de mettre en œuvre la REP précise que « le titulaire reprend gratuitement au niveau des collectivités territoriales dont il est le référent tous les DEEE ménagers endommagés dans le cadre de catastrophes naturelles ou accidentelles, dès lors que ceux-ci ont été préalablement extraits et triés, et qu'ils ne font pas l'objet d'une contamination chimique ou radioactive d'origine externe. »

Les paraboles rentrent dans le champ de la REP, Route de Grandes Cayes, 24 mai 2018

Il serait trompeur de parler d'une filière DEEE à Saint-Martin. Les équipements électriques et électroniques devenus du fait d'Irma des DEEE suivent plusieurs voies.

La plus concentrée est l'éco-site de Grandes Cayes. Parvenus dans l'éco-site ou déposés devant, les DEEE subissent une bifurcation.
La fraction intègre et techniquement recyclable, provenant d'un pré-tri (quelques dizaines de tonnes) ou extraite des tas d'encombrants, est envoyée par voie maritime chez AER –Antilles Environnement Recyclage- en Guadeloupe. AER installé sur la commune de Lamentin est agréé par les éco-organismes Ecologic et Eco-systèmes. L'usine est autorisée par arrêté préfectoral du 17 octobre 2016 à réaliser le transit, le tri, le désassemblage et le traitement des DEEE. Le départ de l'éco-site du premier conteneur de DEEE d'Irma vers AER via le port de Galisbay était planifié fin mai 2018. Verde estime que quelques dizaines de tonnes de DEEE supplémentaires pourront à terme être extraites des tas d'encombrants provenant des sites de transit.
La fraction endommagée, brûlée, cassée, déformée est assimilée à de la ferraille, broyée et destinée à l'exportation, au risque de contaminer les métaux des VHU et de déclencher des refus, des protestations ou des déclassements chez les pays récepteurs.
Enfin, des DEEE ont été happés dans le flux destiné à l'enfouissement.

Eco-site de Grandes Cayes, 28 mai 2018

[21] Arrêté du 02/12/14 relatif à la procédure d'agrément et portant cahier des charges des éco-organismes de la filière des déchets d'équipements électriques et électroniques ménagers en application des articles R. 543-189 et R. 543-190 du code de l'environnement.
Des dispositions similaires sont intégrés au cahier des charges des éco-organismes chargés du traitement des DEEE professionnels dans l'arrêté du 20/08/15 relatif à la procédure d'agrément et portant cahier des charges des éco-organismes de la filière des déchets d'équipements électriques et électroniques professionnels en application des articles R. 543-196 et R. 543-197 du code de l'environnement.

Les bords de route, les plages, la voirie, les délaissés urbains, les fonds de cours constituent une voie secondaire. C'est la voie de l'abandon, de la dégradation, de la corrosion, de l'irréparabilité, ou de la récupération opportuniste à des fins de réutilisation sur le mode « ça pourra toujours servir à quelque chose ». À noter qu'en métropole, ces déchets seraient tous rapidement collectés par des gens du voyage et revendus à des ferrailleurs–récupérateurs.

Bord de route Grand-Case Sud Aéroport, 2 juin 2018

Selon les services de l'État et les témoignages recueillis à Saint-Martin, une troisième voie complémentaire, marginale mais structurée, consiste à récupérer les climatiseurs, les réfrigérateurs et des congélateurs dispersés, à vidanger à l'air libre les fluides frigorigènes et à vendre les métaux. Cette pratique sauvage permet de s'affranchir des contraintes réglementaires auxquelles l'exploitant et la main-d'œuvre de l'éco-site sont théoriquement soumis.

Enfin, dans les quartiers fortement urbanisés, au moins un « spécialiste », regroupe à ciel ouvert et en empiétant sur la voie publique des appareils électroménagers à retaper. Il y a là un risque de multiplication des « casses » urbaines de DEEE en attendant une réparation de plus en plus improbable. Les vols de DEEE à la déchèterie (cf. chapitre déchèterie) servent sans doute à alimenter en pièces détachées ce marché de l'occasion.

Marigot Est, 28 mai 2018

Neuf mois après Irma, des DEEE sont toujours dispersés dans la nature.

Écran plat, plage de Morne Rond, 23 mai 2018

Grand-Case, 24 mai 2018

Le cas particulier des compteurs d'eau sur les murets des maisons nous a été signalé par les services de la préfecture. Plus de 7000 compteurs d'eau ont été détruits par le cyclone directement ou indirectement par les grappins des engins de travaux publics lors de la récupération des tas de déchets adossés aux murets. Le budget de 4 millions d'euros est avancé pour le remplacement des compteurs soit 750 € par unité, raccordement compris.

Les panneaux photovoltaïques sont théoriquement intégrés à la filière DEEE depuis août 2014 avec pour éco-organisme PV Cycle France. Ils sont de deux grands types : à cristaux de silicium dans une résine d'éthylène vinyl-acétate (le plus courant) ou au tellurure de cadmium (cancérogène) et à base d'un alliage de cuivre, indium et sélénium. Ils sont encadrés dans du plastique bromé. Le nombre de panneaux endommagés à Saint-Martin n'est pas connu et ils ne font pas l'objet d'un tri spécifique.

Stade Albéric Richard, 23 mai 2018

Grand-Case sud aéroport, 2 juin 2018

6. Autres déchets valorisables

Avant Irma, la sensibilisation au tri des déchets n'avait pas atteint tous les Saint-Martinois. Il n'y a pas eu de miracle après Irma.

Une collecte en porte-à-porte des déchets verts et des « encombrants » parmi lesquels les ferrailles, les cartons, les plastiques, l'électroménager et les meubles, est organisée à jours fixes par la collectivité. A titre d'exemple, les cartons, plastiques et emballages doivent être déposés à proximité des abris poubelles le dimanche ou le mercredi de 18h00 à 23h00. Interrompu avec Irma, ce service de ramassage des déchets verts et des encombrants a repris le 7 octobre 2017.

Des bornes d'apports volontaires du verre d'une part et des plastiques et boîtes métalliques d'autre part sont situées sur les bords de route. Elles commençaient à bien fonctionner avant Irma. Nombre d'entre elles se sont envolées, ont été endommagées ou sont restées inaccessibles plusieurs semaines en raison de dépôts de déchets aux pieds des bornes.

Les déchets triés issus de la collecte en porte-à-porte, des bornes d'apport volontaire et de la déchèterie (cf. chapitre déchèterie) sont acheminés vers l'éco-site de Grandes Cayes.

Les volumes de déchets végétaux[22] ont été réduits par les brûlages autorisés ou tolérés (cf. chapitre Déchets hors filières et problèmes sanitaires).

9 mois après Irma, nous avons constaté un tri de déchets végétaux à un endroit de l'île en attente d'enlèvement et très vulnérable à une prise de feu.

Les Terres Basses, 31 mai 2018

A Grandes Cayes, les déchets verts sont broyés, mélangés avec des boues de stations d'épuration et mis en fermentation. Avant Irma, le compost était vendu à des pépiniéristes. Il est actuellement utilisé pour aider à la revégétalisation de l'éco-site. Lors du cyclone Gonzalo en 2014, le volume de déchets verts acheminés vers Grandes Cayes avait été de 2000 à 2500 t. Fin mai, le tonnage de déchets verts post-Irma était inférieur selon des premières estimations.

Eco-site, 28 mai 2018

Les autres déchets d'Irma pouvant faire l'objet d'une valorisation matière comme le verre et les cartons n'ont pas été triés et sont partis dans la décharge.

Le verre issu de la collecte sélective est en temps normal broyé pour faire du calcin grossier utilisé en interne ou vendu à des entreprises de travaux publics.

La presse à carton et plastique est en panne depuis Irma. La halle de la presse est endommagée. Habituellement, les balles partent chez Ecodec en Guadeloupe.

7. Déchets dangereux

L'amiante, les fusées de détresse et les panneaux photovoltaïques ont été précédemment abordés dans ce rapport. Les déchets dangereux ne font pas l'objet d'une filière de collecte et de traitement structurée sur Saint-Martin. Les pots de peinture, solvants, emballages contenant des résidus de produits toxiques, les produits chlorés pour piscines, les pesticides périmés et les emballages, entre autres, partent en décharge. Seules les huiles de moteur usagées sont collectées chez les garagistes depuis 2016 avec le soutien de l'ADEME[23]. En 2017,

[22] Les déchets végétaux comprennent les déchets verts de l'entretien des jardins -tontes de pelouse, branchages etc- et ceux provenant des milieux naturels.

[23] Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

110 t ont ainsi été expédiées chez Osilub à Gonfreville l'Orcher près du Havre. Le transport s'effectue en citernes sur des navires de la CMA-CGM via le port de Philipsburg côté néerlandais et nécessitent donc une notification au titre de la Convention de Bâle sur les transferts transfrontaliers de déchets.

Selon EDF, des transformateurs électriques ont « disparu » suite à Irma. Théoriquement, il n'y a plus de transformateurs aux PCB dans les Antilles françaises suite au plan de retrait national. Des mauvaises surprises ne sont pas exclues par les services de l'Etat.

Les informations sur la gestion des Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux -DASRI- en temps normal et arpès Irma dans l'hôpital et dans les autres établissements sanitaires ne sont pas encore connus de Robin des Bois.

Peinture ou résine épandue sur le sol
Cul de Sac, 24 mai 2018

Les poteaux en bois traité à la créosote et/ou au CCA[24] endommagés par Irma sont remplacés par des poteaux métalliques et parfois laissés sur place.

8. Animaux

Les animaux sauvages, domestiques et d'élevage n'ont pas été épargnés.

La chasse a été interdite pendant la fin de la saison 2017/2018 laissant un peu de répit aux pigeons ramier-cou-rouge, tourterelles, grives et canards survivant dans un habitat dévasté.

Peu d'animaux morts ont été retrouvés selon le directeur du service vétérinaire de la préfecture de Saint-Martin et Saint-Barthélemy interrogé sur France Info dix jours après Irma « seulement quelques bovins, quelques chiens », « l'urgence, c'est de pouvoir enfouir ces animaux morts parce qu'il y a des gens qui peuvent être intéressés pour récupérer la viande qui peut être vectrice d'infections ».

Les élevages de porcs, de vaches, de chèvres et de volailles ne sont pas tous répertoriés sur l'île. Il y avait avant Irma au moins 5 élevages de volailles, 5 élevages de bovins et 2 élevages de chèvres à des fins commerciales et sans doute des dizaines d'élevages informels de quelques volailles et cochons sous des abris de tôles pour consommation familiale. L'élevage de poules pondeuses de Colombier a été en grande partie détruit ; il abritait plus de 3000 poules. Aucun bilan définitif du cheptel et des animaux domestiques morts n'est disponible 9 mois après l'ouragan. Au moins 7 bovins, 180 caprins et 2500 volailles ont été victimes de l'ouragan. Une

[24] Cuivre, Chrome, Arsenic

épidémie de maladie de Carré s'est développée après Irma dans la population canine. Les chiens errants sont particulièrement touchés.

Saint Louis, 26 mai 2018

Entrée d'Oyster Pond, 27 mai 2018

En l'absence d'une filière d'équarrissage, les cadavres provenant des élevages détruits ont été saupoudrés de chaux et acheminés vers la décharge de Grande Cayes. Dans un deuxième temps, ils ont été transportés en camion frigorifique et enfouis sans chaux pour favoriser une décomposition rapide.

Des animaux échappés des élevages et divagants sur les routes ont été attrapés par des agents de la collectivité, les services vétérinaires et le RSMA - Régiment du Service Militaire Adapté. Une dizaine de porcs ont ainsi été capturés ; l'un d'eux a fini en barbecue pour nourrir les militaires.

La gérante du Club hippique Sea Horse and Sun de Colombier a placé ses chevaux dans un pâturage au fond de la vallée lors de l'alerte cyclonique et aucun cheval n'a été blessé. Les bovins voisins ont eu la même chance.

1er juin 2018

Des chiens et chats abandonnés par les maîtres partis en métropole ou perdus dans le chaos ont été recueillis par des associations et bénévoles pour leur épargner l'euthanasie, l'empoisonnement ou une balle dans la tête. Du côté français, l'association « I love my Island dog » a coordonné les opérations de sauvetage, recueillis et remis en contact avec leurs propriétaires quelques dizaines d'animaux. Du côté français et néerlandais, des évacuations vers la Guadeloupe, la métropole ou les États-Unis ont été réalisées.

Errant et très mal en point, Mare de la Baie Lucas, 27 mai 2018

Les dommages sur les exploitations agricoles ne sont pas connus. Elles se comptent sur les doigts de la main. Sur la ferme de Bellevue gérée par l'association « We agree with culture », l'évacuation des déchets s'est faite sans aucune aide extérieure et les volumes « considérables » n'ont pas été précisément estimés.

IV. Déchets hors filières, problèmes sanitaires et environnementaux

1. Brûlage de déchets et incendies

Les premiers feux sont signalés 6 jours après le passage de l'ouragan. Les déchets sont jetés parfois en sacs dans les brasiers ; des bombes aérosols explosent.
Considérant les graves difficultés de ramassage, d'évacuation et de stockage des déchets verts et Déchets Industriels Banals -DIB- combustibles (bois, carton, papier), la préfète déléguée de Saint-Martin a par dérogation autorisé du jeudi 21 septembre 2017 au dimanche 24, de 7h à 19h, les brûlages à ciel ouvert[25]. Les articles 1 et 2 de l'arrêté préfectoral disposent qu'il est interdit d'utiliser des produits inflammables pour l'allumage des feux et que cette dérogation ne s'applique pas dans un rayon de 50 m autour des habitations. Cet arrêté est justifié par les circonstances exceptionnelles et les risques pour la salubrité publique de l'accumulation des déchets, notamment la prolifération redoutée de moustiques et de rongeurs. Mais il n'a pas été respecté stricto sensu par les populations et les entreprises qui ont pris l'habitude de réduire le volume des déchets et d'en supprimer la vision par la combustion, sans se soucier des modalités fixées dans l'arrêté préfectoral. Au moins une maison située trop près des bûchers a pris feu et imposé l'intervention des pompiers.

Les brûlages volontaires se sont multipliés sur les parkings, sur les plages et au bord des routes.
L'inspection des foyers de cendres, qu'ils soient frais ou anciens, montre que d'autres catégories que les déchets verts, les bois, les cartons et les papiers ont été brûlés, notamment des plastiques, des emballages, du mobilier, des élements métalliques et des pneus. D'après nos observations, certains foyers sont réapprovisionnés en déchets en vue de nouveaux brûlages.

Cul de Sac, résidence Chevrise, 24 mai 2018

Oyster Pond, 23 mai 2018

Grand-Case, 24 mai 2018

[25] Un arrêté similaire autorisant les brûlages le long de la « route de la décharge » de déchets non triables et non valorisables a été pris le 3 octobre 2017 (cf. chapitre précédent).

Cul de Sac, 24 mai 2018

Route du Galion, 27 mai 2018

Pointe Bluff, 1er juin 2018

Les déchets alimentaires des chambres froides de l'hôtel Mercure en voie très rapide de putréfaction ont été dans l'urgence et avec l'aide de l'armée brûlés dans des bennes avec du gasoil. Les incendies volontaires de Véhicules Hors d'Usage se sont propagés (voir chapitre VHU). Le 17 novembre 2017 à Marigot, un bateau de plaisance a brûlé pendant plusieurs heures sur le front de mer.

Cette épave échouée initialement dans le cimetière sous la puissance du cyclone et des vagues avait été dans un deuxième temps déplacée de l'autre côté de la route, côté mer.

Des conteneurs ont pris feu et explosé le 11 décembre 2017 sur la route de la Baie Orientale. Les déchets fermentescibles ou auto-inflammables seraient responsables de l'événement.

Les fusées de détresse

Les départs de feu dans les alvéoles de la décharge de Grandes Cayes à cause des départs accidentels de fusées de détresse enfouies avec les déchets ménagers étaient globalement en diminution depuis 2 à 3 ans mais Irma a fortement perturbé la filière. En mai 2017, un important incendie dans une alvéole a été initié par l'explosion d'une quinzaine de fusées de détresse non triées par les navigants ou les gestionnaires de marinas et jetées dans des sacs-poubelle. Un employé mobilisé sur l'extinction du feu a été intoxiqué. En juin 2017, le service de déminage de Guadeloupe a procédé à une opération de destruction de fusées triées et regroupées sur Grandes Cayes ; le changement de statut de Saint-Martin de commune à collectivité avait administrativement compliqué l'intervention des services de déminage et provoqué une accumulation des engins explosifs sur le site. Malgré l'importance de la filière nautique à Saint-Martin, la filière déchets pyrotechniques n'a jamais été structurée.

Depuis Irma, des fusées de détresse se déclenchent également spontanément sur des bateaux-épaves. Enfin, des « feux d'artifices » tirés avec des fusées périmées ont déclenché des recherches en mer de sauveteurs de la SNSM -Société Nationale de Sauvetage en Mer.

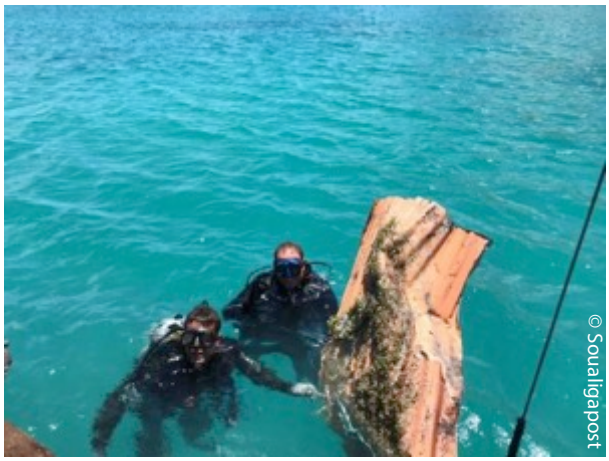
2. Déchets dispersés et décharges sauvages

A- Les déchets dispersés

Les vents et la submersion ont emporté une quantité indéterminée de déchets dans la nature, au fond des ravines, dans la mangrove, les étangs et la mer.

Le nettoyage des ravines nécessitera l'intervention de moyens de levage.
Ravine de Concordia, 31 mai 2018

Les débris présentant des dangers de blessures et coupures sont une des nuisances qui justifient les interdictions de baignade jusqu'en février 2018. Des opérations de ramassage de déchets au fond de l'eau ont été réalisées par l'établissement portuaire de Saint-Martin et la collectivité au mois de mai 2018. Des tôles en particulier, mais aussi des bacs roulants à déchets, des bois et des débris divers ont été remontés des petits fonds par des plongeurs professionnels après inspection du lagon, de la baie de la Potence, de Friar's Bay, de la baie de Grand-Case et de la baie Orientale.



Mai 2018

Plage de Grand-Case. Déchets résiduels après nettoyage, 24 mai 2018

Des habitants de Saint-Martin n'ont pas attendu après les autorités pour extraire les déchets des milieux naturels. Par exemple, à partir d'octobre 2017, le collectif Clean Saint-Martin initie chaque dimanche des opérations de nettoyage des plages « publiques ». Les 15 à 50 bénévoles agissent avec leurs propres matériels, amènent eau et provisions et éventuellement véhicules motorisés pour transporter les déchets collectés. La collectivité a fourni des sacs poubelles « sans garantie d'en avoir de manière continue ». Pour certaines opérations, des sociétés mettent à disposition des T-Shirt ou des bottes. D'autres actions bénévoles sont organisées. En mars 2018, les associations Sandy Ground on the Move, The Madtwoz Family, le Secours Populaire et Clean St Martin fédèrent leurs volontaires pour un nettoyage de la plage de Sandy Ground.

Des membres du collectif Clean Saint-Martin en février 2018

Deux mois plus tard, le travail qu'il reste à effectuer sur les plages de la Baie Nettlé reste important.
Les arrivages marins sont réguliers.
Sandy Ground, 23 mai 2018

Des nettoyages de plages sont également réalisés sous la responsabilité de la collectivité par les équipes de l'entreprise d'insertion EME. Certaines des plages ont déjà été nettoyées par des bénévoles comme Galisbay et le Galion. Les petits déchets résiduels enfouis dans le sable sont alors extraits au râteau.

Mai 2018

En juillet 2018, la presse locale se fait l'écho des actions de nettoyage menées par les guides et scouts de Belgique, de France métropolitaine et de Saint-Martin. En tout environ 120 adolescents venus d'Europe ont participé à la collecte des déchets dispersés dans les étangs, dans la mangrove et sur les plages en coordination avec la Réserve naturelle et le Conservatoire du littoral. Ils ont aussi contribué au déblaiement du quartier et d'habitations de Sandy Ground avec le soutien de l'association Sandy Ground on the Move.

Les sites protégés de la Réserve naturelle de Saint-Martin, les 14 étangs et 11 km de rivages terrestres du Conservatoire du littoral ont été également sévèrement impactés par les déchets d'Irma.

La priorité des agents de la Réserve naturelle de Saint-Martin aidés de bénévoles s'est d'abord portée sur le nettoyage du Galion (voir plus loin), de l'îlet Pinel et de l'île de Tintamarre. L'état des lieux détaillé et les diagnostics écologiques réalisés à partir d'avril 2018 notamment par drones ont identifié comme sites très fortement, fortement ou moyennement impactés la mare de la Baie Lucas, les étangs de Chevrise, de la Barrière, aux Poissons, du cimetière de Grand-Case et de l'aéroport.

Mare de la Baie Lucas, 27 mai 2018

Etang de l'aéroport, 24 mai 2018

Etang de l'aéroport, 24 mai 2018

Pêcheuse de crabe et déchets, étang de l'aéroport, 24 mai 2018

Étang du cimetière de Grand-Case, 24 mai 2018

Les déchets sont dispersés dans les plans d'eau, dans les houppiers, les palétuviers et sur les plages : toitures, tôles, murs, poutres, voitures, bateaux, containers, mobiliers, bidons, matelas, transats, bornes de tri …

Exemple du constat du Conservatoire du littoral pour l'étang de la Barrière :

Types de déchets	Détails
Tissus	Matelas, tissus, coussins, ficelles, filets, cordes
Dangereux	Bouteille de gaz, compresseur
Plastiques	Bidon, sac souple et rigide, tuyaux, tubes pvc, pneu
Ferraille	Tôles, structures métalliques (toit du collège), clous
Verre	Bouteilles, morceaux, vaisselle
Matériau	Briques, parpaing
Bois	Poutre, contre-plaqué, porte, planche
VHU	Voiture (x1), bateau (x3)
Rejets	Eaux d'écoulement

Source : « Analyse et diagnostic écologique post cyclone Irma à Saint-Martin » (Juillet 2018), Conservatoire du littoral.

Dans ces milieux protégés, des actions de ramassage des déchets sont réalisées par des bénévoles notamment de l'association Clean Saint-Martin, par les scouts et guides auxquelles s'associent des riverains. Six employés de l'Association de lutte Contre l'Exclusion et la Délinquance, qui a signé une convention de partenariat avec le Conservatoire du littoral et la Réserve naturelle, collectent les déchets au moyen de cordes, pelles, haches, pick-up et petit camion-benne. « On commence par établir un périmètre de sécurité et repérer les déchets métalliques et coupants. Puis nous allons dans l'eau et à l'aide de câbles accrochés à un véhicule, nous sortons les déchets. Lorsqu'ils sont trop lourds nous devons les casser en deux » explique début septembre 2018 au journal Soualiga Post l'encadrant technique de l'ACED. Certains déchets « ventousés » dans les étangs et la mangrove sont là depuis l'ouragan Luis. Les déchets lourds ou volumineux sont extraits par l'entreprise L&A Transport, titulaire du marché public lancé par le Conservatoire du littoral en mai 2018, avec des camions-benne, des excavatrices, des mini pelles, et autres engins de travaux publics.
1289 t de déchets sont ainsi ramassées en deux mois. Le Conservatoire déplore que « certains usagers peu scrupuleux et très peu soucieux du maintien du cadre de vie collectif viennent rapidement abandonner de nouveaux déchets sur les sites nettoyés. Ils seront systématiquement poursuivis à chaque fois qu'ils pourront être identifiés ». Ces travaux bénéficient du soutien financier de l'Agence Française pour la Biodiversité. Le nettoyage doit se poursuivre jusque fin 2018 et sera suivi de travaux de restauration des fonctionnalités écologiques des milieux impactés (pépinière de palétuviers …).

Le Galion, un puits sans fond ?

Les premières opérations de nettoyage du Galion ont lieu dès novembre 2017. Tôles, containers, épaves de bateaux, voitures, toitures sont quelques-uns des déchets laissés là par Irma. S'y ajoutent au fils des mois des déchets bennés par la population ou des entreprises.

En décembre 2017, le Conservatoire du littoral mandate l'entreprise A1 Trucking pour procéder à l'enlèvement des vestiges du restaurant du Galion. Pendant plusieurs semaines, des bénévoles et agents de la Réserve s'affairent à la collecte des déchets manipulables avec les moyens du bord, traction humaine et bonne volonté. Fin mai, 20 t de déchets que la collectivité s'était engagée à ramasser sont rassemblées le long de la route. Des brûlages sont à déplorer sur les monticules qui s'étalent sur environ 10.000 m^2.

Route du Galion, 27 mai 2018

Route du Galion, 27 mai 2018

Route du Galion, 27 mai 2018

En juillet 2018, les scouts venus ramasser les petits déchets résiduels retrouvent dans la mangrove des gros déchets type tôles et poutres qui auraient dû être préalablement relevés. Ils sont ramenés et mis au bord des routes pour qu'une entreprise vienne les chercher. Mi-août 2018, le site est encore souillé par des déchets selon la presse. Des nouvelles opérations sont organisées. Le nettoyage de la mangrove est le plus difficile. Les plus gros sont enlevés mais les plus petits résistent aux ramassages successifs. Il reste à espérer qu'il n'y aura pas de nouveaux apports volontaires.

B- Les décharges sauvages

Les décharges sauvages dans les milieux naturels, comme les forêts et les bords de rivières et dans les délaissés routiers et ferroviaires en milieu urbain, sont nombreuses sur le territoire métropolitain. Les maires, les polices municipales et nationales, la gendarmerie et la vigilance des bonnes volontés locales n'arrivent pas à endiguer le fléau d'autant que, sauf exception, les magistrats concluent les plaintes par des non-lieux et que les dépôts se font à la sauvette dans des endroits isolés ou, au contraire, dans des endroits très fréquentés qui dans l'esprit des malfaisants n'appartiennent à personne. Dans les Caraïbes, la dépose sauvage des déchets est aggravée par la précarité des moyens de collecte, la rareté des installations dédiées au transit, au recyclage, au stockage et aux autres modes d'élimination réglementaire et par la furie des ouragans. Les appels post Irma réitérés dans la presse locale concernant le délit d'abandon de déchets prévu par l'article L. 541-3 du code de l'environnement et les amendes encourues n'ont pas eu sur les populations multiculturelles et multilingues d'effets spectaculaires.

Les déchets projectiles propulsés par Irma ont été parfois suivis par des apports anthropiques de déchets selon l'adage « le déchet attire le déchet ».

Marigot, bord de la D 208 à proximité des chantiers navals, 23 mai 2018

La surface des décharges sauvages localisées sur Saint-Martin fin mai/début juin 2018 varie. Certaines d'entre elles sont des points de regroupement de gravats (cf. chapitre gravats). Elles ont en commun d'être vulnérables au risque incendie. Quelques exemples constatés par Robin des Bois :

- Bord de la départementale D208 à Sandy Ground (18°3'31''N - 63°6'19''O) sur environ 2300 m^2.

Bord Sud de la D 208, Sandy Ground, 23 mai 2018

Bord Sud de la D 208, Sandy Ground, 23 mai 2018

Bord Sud de la D 208, Sandy Ground, 23 mai 2018

- Quartier d'Orléans/Salines (18°3'59''N – 63°2'4''O) sur environ 400 m^2.

27 mai 2018

- Route Sud Etang aux Poissons (18°4'8'' N – 63° 1' 3'' O) sur environ 1000 m^2.

Route Sud Etang aux Poissons, 27 mai 2018

- Sud de Quartier d'Orléans (18°3'4'' N – 63°2'19'') sur environ 1000 m^2. La décharge sauvage est en grande partie recolonisée par la végétation.

Quartier d'Orléans, 27 mai 2018

Sur les hauteurs d'Oyster Pond, des inscriptions tentent de mettre fin aux dépôts sur un terrain d'environ 500 m^2.

Oyster Pond, 27 mai 2018

3. Nuisibles

L'Agence Régionale de Santé Guadeloupe et son antenne de Saint-Martin ont souligné dans tous leurs bulletins et bilans et ceci depuis le début de la crise que l'évacuation des déchets était primordiale pour protéger la santé des habitants et réduire au maximum toutes les pathologies infectieuses et les maladies transmises par les rats et certaines espèces de moustiques.

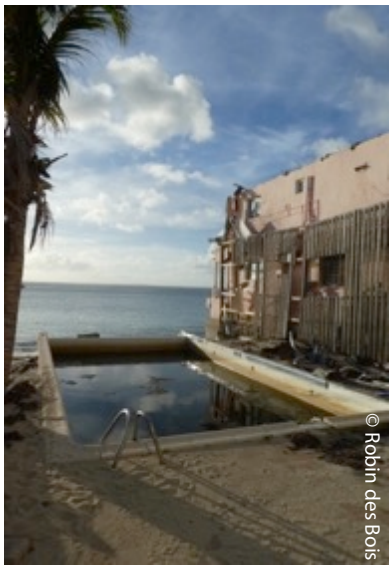
Dès le début de la crise, l'Agence a déploré que dans le domaine de la lutte contre les moustiques, le seul produit de traitement disponible soit la deltaméthrine toxique pour les applicateurs et très toxique sur le long terme pour la faune aquatique. L'ARS note au passage que les populations de moustiques sur l'île Saint-Martin ont développé une très forte résistance à l'encontre de ce pyréthrinoïde à cause de l'usage incontrôlé, fréquent, voire quotidien que les hôteliers en faisaient avant le passage d'Irma. Cette immunité progressive des espèces présentes sur l'île oblige dans la situation d'urgence à augmenter la fréquence et l'intensité des pulvérisations.

Le sort réservé en temps normal et en temps d'urgence aux emballages vides, aux emballages pleins contenant de l'insecticide périmé et aux eaux de rinçage du matériel de pulvérisation fera l'objet de recherches supplémentaires dans les rapports à venir notamment sur l'île Saint-Barthélemy.

La réouverture après le cyclone de l'antenne locale de l'ARS a été retardée par les sinistres personnels subis par son agent principal et par des dommages électriques qui empêchaient la levée des rideaux métalliques protégeant les locaux. Ce problème matériel n'a pas empêché grâce aux renforts venus de Guadeloupe de commencer très rapidement l'écoute des populations et les investigations entomologiques, malgré l'indisponibilité provisoire du parc automobile. L'ARS a redouté et constaté par le biais de ses sentinelles une augmentation par rapport à la normale des infections et surinfections cutanées attribuées en particulier au déficit de protection de la quasi totalité de ceux qui à titre individuel ou concerté déplaçaient et regroupaient les déchets de toutes catégories en tennis, en sandales et dans l'absence quasi-générale d'Équipements de Protection Individuelle. Fin octobre 2017, 8 semaines après Irma, l'ARS Caraïbes renforcée par l'ARS Océan Indien continuait à inventorier les gîtes de moustiques et à les traiter avec des volontaires qualifiés de la Croix Rouge au moyen de larvicides considérés comme peu toxiques.
Au 31 décembre 2017, Verde SXM qui assure aussi à la demande de la collectivité de Saint-Martin la gestion de la démoustication, de la désinsectisation et de la dératisation des sites de regroupement de déchets avait employé 161 kg de « mort-aux-rats » et 10.000 litres de produits anti-mouches et anti-moustiques -hors deltamétrine. Six autres entreprises travaillent à la lutte contre les nuisibles sur la partie française de l'île. En plus des gouttières, des citernes, des regards d'eaux pluviales, des petits récipients en milieu extérieur, des piscines, les déchets sous forme d'épave de bateaux, de voitures et d'appareils électroménagers sont des gîtes-aubaines pour les moustiques. Il n'est pas rare à l'éco-site de Grandes Cayes qu'à l'occasion de l'ouverture d'une voiture ou d'un réfrigérateur des nuées de moustiques s'échappent.

Sandy Ground, résidence à côté du mercure, 1er juin 2018

Morne Rond, 23 mai 2018



Nord Grand-Case, 24 mai 2018

Forte des retours d'expérience de catastrophes analogues notamment aux Etats-Unis, l'ARS a englobé dans ses préoccupations les risques de traumatismes psychologiques.

4. Eau potable et assainissement

Les citernes de stockage d'hydrocarbures du port de Galisbay et de la centrale thermique n'ont pas subi de dommages majeurs. Les marées noires d'envergure ont été évitées.

Citernes du Port de Galisbay, mai 2018

Citernes de la centrale thermique au fioul, mai 2018

La station service Cadisco à Sandy Ground est en fonctionnement malgré les travaux en mai 2018

A- Production, stockage et réseau de distribution de l'eau potable

Irma a sévèrement endommagé le réseau de distribution d'eau potable qui était préalablement vétuste et fuyard malgré des efforts de rénovation entrepris depuis 2014. Selon le représentant de la préfecture rencontré sur place et le rapport d'activité 2016 de l'IEDOM[26], les pertes étaient évaluées à environ 30% dans le réseau public (147 km de réseau) et à 60% dans le réseau privé (54 km de branchement) avant la catastrophe.

La ressource principale en eau est l'eau de mer traitée par osmose inverse (filtration par membranes). L'usine installée à Galisbay (Marigot) à une capacité nominale de 5000 m^3/j. Elle a été inopérante pendant presque 3 semaines. Le 23 septembre 2017, elle avait retrouvé 30% de sa capacité et le 6 octobre grâce à l'apport d'une unité mobile importée d'Espagne[27], la production était d'environ 3,5 millions de litres/jour soit les deux tiers de la consommation habituelle et 60% des branchements existants étaient rétablis selon un communiqué de Veolia. L'exploitant a augmenté le taux de chloration pour maîtriser la contamination bactériologique. Le manque d'eau, malgré les distributions massives d'eau minérale en bouteille organisée par la Croix Rouge et l'armée a largement contribué à la détresse et au sentiment d'isolement des populations. Une distribution tournante quartier par quartier a été mise en œuvre avec des coupures planifiées pour répartir la ressource et effacer en partie les effets de la pénurie. Par communiqué, la préfecture a incité la population « à la parcimonie ».

Au delà des rumeurs, voire des inquiétudes des autorités, l'Agence Régionale de Santé n'a pas repéré d'épidémies dues au manque contraint d'hygiène ou au contact forcé avec les eaux sales dans les semaines et mois qui ont suivi le cyclone, malgré les inondations, la stagnation des eaux usées, la dispersion des déchets et des cadavres d'animaux, la putréfaction des aliments décongelés par la coupure générale d'électricité. Ceci témoigne d'une prudence collective de la population, de son écoute des alertes pré-cycloniques et de son bon état sanitaire.

Il reste que la continuité de la production d'eau potable, l'étanchéité des réseaux de distribution et le stockage de l'eau - 6 réservoirs d'eau potable d'une capacité totale de 15.000 m^3 soit seulement trois jours de consommation moyenne - sont des enjeux majeurs pour la vie quotidienne des Saint-Martinois. Le prix du m^3 d'eau sur Saint-Martin est l'un des plus élevés de France (2,45 €/m^3).

[26] Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, édition 2017, section 5.
[27] Le transport a été effectué par un Antonov -avion très gros porteur- via Pointe-à-Pitre puis par barge jusqu'à Saint-Martin.

B- Assainissement des eaux usées

1- État des lieux avant Irma

Le réseau des canalisations d'évacuation des eaux usées est long de 45 km et comprend 23 postes de relèvement. 60% de la population est raccordée au réseau d'assainissement collectif. Les stations de traitement des eaux usées sont au nombre de 6. Elles sont sous-dimensionnées, sous-équipées, d'un rendement moyen ou médiocre et les rejets se font en mer, dans les étangs et dans les mares. La station de Quartier d'Orléans en cours de remplacement était indisponible avant même l'arrivée d'Irma. Les rejets de 18 stations privées sont effectués pour la plupart sur le littoral ou dans les étangs. Leurs états et leurs fonctionnalités sont inconnus.

Quartier d'Orléans Etang Sping, 27 mai 2018.
Construction de la nouvelle station d'épuration

Le SPANC, Service Public d'Assainissement Non Collectif, complète le dispositif. Il est supposé procéder à la récupération des boues dans les fosses des habitations, des restaurants, des hôtels et autres installations qui ne sont pas raccordés au réseau d'assainissement collectif.

Les boues sont dirigées vers l'éco-site Verde à Grandes Cayes. Deux entreprises sont chargées de la collecte Saint-Martinoise et Verde estime que le volume des boues reçues est inférieur à la réalité. Des rejets directs dans le lagon, les étangs ou dans les sables sont suspectés. Une autre hypothèse est que des entreprises de Sint Maarten participent à la collecte. Saint-Martin/Sint Maarten, mêmes problèmes. Des vidanges de camions-citernes ont lieu sur la *Dump* ou la *Baby Dump*.

2- État des lieux après Irma

Toutes les stations et fosses ont été saturées, submergées et durablement mises hors service de même que les deux tiers des 23 postes de relevage. A date de juin 2018, des eaux brutes rejoignent les milieux naturels par des canalisations souvent démembrées comme au niveau de l'ancien bar-restaurant Coco Beach dans la Baie Orientale. La station de Friar's Bay était déjà en dysfonctionnement chronique avant Irma. Aujourd'hui, les rejets bruts s'écoulent dans l'étang Guichard, domaine protégé du Conservatoire du littoral et intégré à la Réserve naturelle.

Le schéma directeur d'assainissement des eaux usées de Saint-Martin préconise la mise en place de rejets après traitement dans les lagunes à mangroves pour une épuration naturelle ultime avant l'arrivée en mer. Le problème supplémentaire est que la mangrove après le passage d'Irma est morte à plus de 70% et qu'elle ne peut plus remplir son rôle de filtre naturel et de post-traitement des rejets en provenance des stations d'épuration.

La baignade et les activités nautiques ont été interdites après le passage d'Irma sur toutes les plages du ressort de la collectivité de Saint-Martin. Le 9 octobre, l'interdiction est levée sur les seules plages de Grand-Case et de Friar's Bay. L'interdiction est levée sur 12 plages supplémentaires le 29 janvier 2018 après analyses de l'Agence Régionale de Santé.

Il reste que le renforcement du réseau d'évacuation des eaux usées, la vérification de son étanchéité, la rénovation des stations d'épuration et l'augmentation des capacités, le raccordement de 40% de la population, la pose supplémentaire de postes de relevage notamment à Sandy Ground sont aussi des enjeux majeurs pour l'avenir de Saint-Martin.

V. Sint Maarten, sa *Dump* historique et sa *Baby Dump*

Les explorateurs-navigateurs hollandais ont colonisé Sint Maarten à partir de 1631 et ont exploité le sel du Great Salt Pond. Leurs successeurs ont aménagé des salines et les ont exploitées pendant trois siècles jusque dans les années 1980. Ils exportaient le sel en Europe et sur le continent américain.

Une île a été construite dans les années 1970 avec des gravats et des remblais sur la Great Salt Pond, une zone humide et de marais salants d'une superficie approximative de 200 ha. Les autorités ont décidé dans la foulée d'y installer la décharge. Aujourd'hui l'île a une superficie approximative de 50 ha et la décharge constitue une colline longue d'environ 450 m et haute en son point culminant de 30 à 40 m. En 1995, elle a reçu la quasi totalité des déchets néerlandais en vrac de l'ouragan Luis et le surnom de « Mont Luis », tout en continuant à recevoir les déchets ménagers, les déchets d'artisanat et les déchets commerciaux de routine.

Great Salt Pond, 17 février 1969

Au Nord-Est la *Dump*, 27 février 2013

La décharge continue à être exploitée. Des fumerolles s'en échappent en permanence à cause de la combustion interne de déchets de caoutchouc, de déchets pyrotechniques, de pneus et de l'accumulation de méthane issu de la décomposition des déchets ménagers. La décharge reçoit régulièrement des boues de fosses septiques. Les pluies, les vents réguliers et cycloniques déversent des poussières, des eaux polluées dans ce qu'il reste de la Great Bay Salt Pond. En période de pluie intense, des portes d'écluses sont ouvertes et permettent au trop plein de s'écouler dans la Great Bay via le canal Rolandus. En 2015, le gouvernement a publié un avertissement officiel sur les poissons « empoisonnés » du Great Salt Pond.

Novembre 2016 (avant Irma)

Mars 2017 (avant Irma)

La *Dump* vue du Sud

Le *Dump* vue du Nord

Des stériles de kaolin (argile blanche) sont déversés sur les décharges. Dans un centre d'enfouissement aux normes, les argiles sont utilisées sous les déchets comme barrière passive pour éviter le déversement des jus de décharge (lixiviats) dans le milieu naturel.

Le Parliament's Permanent Committee for Kingdom Relations (Commission permanente du Parlement pour les relations avec le Royaume des Pays-Bas) a exprimé régulièrement ses inquiétudes au sujet de l'insalubrité et de la croissance de cette décharge proportionnelle à la croissance du tourisme terrestre et nautique sur l'île et autour. « Des discussions sont en cours depuis plusieurs années mais le gouvernement local n'a jamais pris ses responsabilités » selon le parlementaire néerlandais André Bosman ; le secrétaire d'État aux affaires intérieures du Royaume surenchérit : « La gestion des déchets coûte cher, dans ce domaine la gratuité ne peut pas exister ». Il est vrai que jusqu'alors, le gouvernement local collecte les déchets et les déverse sur la *Dump* sans demander un sou au producteur. Des camions venus de la partie française viendraient en profiter. La seule initiative locale a été la fuite en avant. Le gouvernement de Sint Maartin change tous les ans, voire tous les six mois, « à chaque fois, les compagnies qui gèrent les décharges changent » déplore la Nature Foundation. «Après l'avant-dernière élection, les poubelles n'ont pas été ramassées pendant une semaine parce que personne ne savait vraiment quelle entreprise devait s'en charger » poursuit son porte-parole. « Et ceux qui étaient au courant qu'ils avaient obtenu le contrat n'avaient pas de camions-poubelle » souligne-t-il le 13 juin 2018 au média local Soualiga Post.

Avec Irma, la *Dump* a accouché de la *Baby Dump* à l'Est.

La *Dump* se développe vers le Nord,
14 septembre 2017

Au Nord-Est, la *Baby Dump*,
5 juin 2018

La *Baby Dump* calcinée, 23 mai 2018

Entrée de la *Baby Dump*, 31 mai 2018
Déchets identifiables : gravats, bois, matelas et autres mous, briques, des tôles.
Le gardien nous a indiqué qu'il refuse l'accès à tous les véhicules provenant de la partie française.

Cette extension de la décharge principale a introduit une nouvelle pratique. Les incendies ne sont plus accidentels. Ils sont volontaires et organisationnels. Tout ce qui peut être brûlé l'est à ciel ouvert. En février 2018, la Sint Maarten Nature Foundation a distribué des centaines de masques respiratoires en priorité aux personnes âgées, aux femmes enceintes et aux populations socialement démunis. Tous les districts de Sint Maarten sont touchés par les fumées. La distribution principale de masques été réalisée sur le parking du supermarché Carrefour, situé à 2 km. 30% des personnes consultées par l'ONG disent avoir des nausées, 50% disent être victimes de toux, 73% disent subir des irritations des yeux, de la gorge et du nez et 40% ont sollicité une assistance médicale à cause des complications sanitaires cumulées. Les fumées ne s'arrêtent pas à la frontière. Elles affectent aussi la partie française souligne la Sint Maarten Nature Foundation.
Entre janvier et août 2018, la *Dump* a subi 31 incendies nécessitant l'intervention des pompiers dont 4 « grands » selon le VROMI -ministère du Logement public, de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure de Sint Maarten-, le dernier début septembre dans une zone de réception des déchets d'Irma. Dans les circonstances actuelles, le gouvernement est impuissant et ne peut que conseiller aux habitants de fermer les fenêtres et les portes des habitations dans le secteur de Philipsburg.

Février 2018

Avril 2018

D'après l'ONG, la gestion de la *Dump* et de *Baby Dump* est aussi catastrophique sinon plus que le cyclone Irma. Le 20 avril 2018, un vendredi, l'escale du *Carnival Fascination* avec à son bord près de 3000 passagers et membres d'équipage a été annulée au dernier moment après une consultation entre le directeur du port de Philipsburg et le gouvernement local pour « protéger l'image du pays et éviter cette expérience très négative pour les croisiéristes ».

Carnival Sunshine à quai, 31 mai 2018

En plein été 2018, face à la recrudescence des incendies, le ministre du Logement, de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et des Infrastructures de Sint Maarten a annoncé la fermeture de la décharge principale à partir de 18h entre le 9 et le 16 août. « L'incendie qui a éclaté le mardi dans la partie Nord de la décharge a été principalement éteint par les pompiers au petit matin du mercredi. Sur les conseils du service incendie, le reste est autorisé à brûler au cours des prochains jours ». Une mission de la Banque Mondiale est attendue sur place à partir du 20 août. Au cours de cette mission, la poursuite d'une reconnaissance détaillée de la décharge devait être entreprise, une étape critique pour le démarrage du projet « suppression des incendies » selon les autorités de Sint Maarten. Parallèlement à ce projet, une solution permanente à la sursaturation de la décharge est à l'étude. Le VROMI a embauché un chef de projet qui sera chargé de formuler des recommandations sur les options les plus durables en matière de traitement des déchets. Le financement conjoint de la banque mondiale et des Pays-Bas s'élèverait à 15 millions d'US$ pour la refonte de la collecte et de la gestion des déchets de routine et des déchets post-cyclone et pour la mise en sécurité de la *Dump* et de la *Baby Dump*. Le financement sera débloqué au fur et à mesure de la planification des étapes et de l'examen de leurs faisabilités.

L'article 2 de la Déclaration commune à la suite de la réunion quadripartite du 28 juin 2018 entre les gouvernements français, néerlandais, de Sint Maarten et la collectivité de Saint-Martin a pour objectif de poser les bases d'une collaboration entre les deux parties de l'île. « Même si les deux territoires sont régis par des législations environnementales différentes, les parties entendent travailler à la définition et à l'exécution d'une orientation commune dans la gestion durable des déchets incluant leur stockage, leur traitement et leur valorisation. Les parties entendent débuter les discussions à ce sujet dès que possible, avec pour objectif d'élaborer un accord d'ici mars 2019. » Jusqu'alors, toutes les négociations dans ce domaine ont toujours échoué.

Conclusion

Le bilan humain relativement favorable au regard de l'intensité de l'ouragan pourrait s'expliquer par une attitude instinctive de défense partagée par tous les habitants originaires des Caraïbes. Cependant, selon les témoignages de représentants des services de la collectivité, de l'État et d'habitants, la culture du risque catastrophes naturelles était seulement en gestation lorsqu'Irma a frappé Saint-Martin. « Avant Irma, il n'y avait pas de culture du risque, maintenant il y en a une, du moins pour quelque temps » a déclaré à Robin des Bois un agent de l'État. Cela n'empêche pas, dès les premiers travaux post-Irma, certains particuliers et professionnels du tourisme de vouloir reconstruire au même endroit en concédant quelques aménagements anti-cycloniques théoriques. La prise en compte de la carte de l'aléa cyclonique/submersion marine du Plan de Prévention des Risques Naturels révisée en 2017 après Irma est indispensable pour réduire les risques d'atteinte à la vie humaine, la destruction du bâti et des biens et la production de déchets. Cette prise en compte impose une coopération de terrain entre les intérêts privés, la collectivité et les services de l'État.

Lorsqu'Irma frappe Saint-Martin, l'île est déjà en proie aux difficultés chroniques de gestion des déchets en milieu insulaire compliquées par la double souveraineté et la double réglementation du territoire, l'économie informelle, le multilinguisme et le multiculturalisme dans les pratiques quotidiennes. Le départ sans retour de 6000 à 8000 habitants, l'abandon consécutif de plusieurs milliers de tonnes de déchets domestiques ou de démolition et la dispersion des déchets de toiture et de jardin ont aussi participé à l'état des lieux constaté fin mai – début juin 2018 par Robin des Bois, un état critique qui va à l'encontre de l'attractivité touristique, de l'environnement naturel et psychologique de l'île et à l'encontre de la sécurité et de la santé publique.

Fin mai 2018 au moment de cette première étude de terrain, un travail important de collecte des déchets a déjà été effectué. Selon les sources, la quantité de déchets collectés fin juin 2018 oscille entre 56.000 t et 80.000 t soit entre 1 an et demi et 2 ans de production de déchets de routine. Mais les déchets dispersés ou accumulés en milieux urbain, périurbain et naturels sont encore importants, la quantité de déchets emportés en mer reste indéterminée, les épaves de bateaux encombrent encore le lagon et les marinas, les brûlages de déchets perdurent et les déchets liés à la destruction volontaire du bâti endommagé et à la reconstruction commencent à peine à être produits. Le bilan global des déchets post-Irma et des pollutions reste à faire.

Certains enseignements de l'ouragan ont déjà été pris en compte au moment où nous concluons ce premier rapport. Une Unité Territoriale de la DEAL Guadeloupe pour Saint-Martin et Saint-Barthélemy a été mise en place et un chef d'unité est en fonction depuis mi-juillet 2018. La collectivité a publié le 24 août 2018 un avis de marché et consulte les entreprises afin de conclure des accords-cadres à bons de commande pour des prestations de « gestion des déchets et gestion du transport de personnes et de matériels y compris pour des situations à caractère exceptionnel de type post-intempéries ou post catastrophes naturelles ». Ces accords-cadres d'une durée de 2 ans[28] incluront le déblaiement et le nettoyage d'espaces publics ou privés « pour libérer les voies de circulation » et « pour limiter la dispersion des déchets dans l'eau », le transport des déchets vers les sites temporaires ou vers la décharge, la mise à disposition et l'évacuation de bennes et le transport de cadavres d'animaux. Parallèlement, la révision du Plan Territorial de Sauvegarde[29] a été lancée et il comprendra un volet déchets post-catastrophe.

Enfin, la coopération entre Saint-Martin et Sint Maarten semble s'amorcer avec la perspective d'un accord commun sur le traitement et la valorisation des déchets d'ici mars 2019. Ce délai semble bien court compte-tenu des difficultés administratives, politiques et des intérêts économiques en jeu. Et pourtant, cet objectif est un enjeu majeur qui pourrait à terme faciliter sur Saint-Martin et sur Sint Maarten non pas un retour à la normale mais au contraire une amélioration décisive dans la gestion des déchets.

Ce bilan provisoire des déchets post-Irma sera complété par un deuxième rapport dans un an et par des recommandations structurées.

[28] Reconductibles sans que la durée totale du marché ne puisse excéder 4 ans.
[29] Équivalent du Plan Communal de Sauvegarde à l'échelle d'un Territoire.

Sources

Entretiens avec Robin des Bois

- M. Armengaud Régis, Préfecture de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, Chef du Service des Territoires et de la Mer et du Développement Durable, entretien le 31 mai 2018.
- M. Bash Jah, association We Agree With Culture, président, entretien le 29 mai 2018.
- M. Carti, Collectivité de Saint-Martin, Directeur de la Direction de l'Environnement et du Cadre de Vie, entretien le 29 mai 2018.
- M. Ellis Albéric, Port de Galisbay Bienvenue, Directeur général, entretien le 28 mai 2018.
- M. Guillaume Xavier, DEAL Guadeloupe, Responsable du pôle risques technologiques ICPE, entretien téléphonique le 21 juin 2018 et mails complémentaires des 26 juin, 7 et 8 août 2018.
- M. Gülay Brülent et Mme Paya Alexina, association Métimer, mail du 21 août et entretien téléphonique le 24 août 2018.
- M. Munier Éric, Préfecture de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, Direction Départementale des Affaires Maritimes, entretien le 31 mai 2018 et échanges complémentaires par mails les 31 mai et 24 août 2018.
- Mme Oppikofer Ursula, association I love My Island Dog, Présidente, entretien téléphonique le 7 juin 2018.
- M. Peyrus Jérôme, DEAL Guadeloupe, Chef de l'unité territoriale de Saint-Barthélémy - Saint-Martin, mail du 27 août 2018.
- M. Richardson G., association Sandy Ground and the Move Insertion, Président, entretien le 1er juin 2018.
- Mme Terrac Charlotte, Collectivité de Saint-Martin, Chargée de mission gestion des risques majeurs, entretiens les 29 et 31 mai 2018.
- Un agent de l'Unité d'Instruction et d'Intervention de la Sécurité Civile de Nogent-Le-Rotrou, échange téléphonique le 12 juin 2018.
- M. Villemin Patrick, Verde SXM, Président, entretien le 28 mai 2018 et mail complémentaire le 22 juillet 2018.

Dans le cadre de notre enquête, les témoignages d'habitants ou travailleurs de Grand-Case, de Sandy Ground, de Quartier d'Orléans et de Marigot ont également été recueillis, parmi eux :

- M. le Chef de quai, Déchetterie de Galisbay Bienvenue, entretien le 26 mai 2018.
- M. Cyril, travailleur déclaré du chantier naval Geminga, entretien le 23 mai 2018.
- M. Jacques, habitant des résidences Les Salines, Quartier d'Orléans, entretien le 27 mai 2018.
- M. Karim, Directeur technique de l'hôtel Mercure, Sandy Ground, entretien le 31 mai 2018.
- M. Lake Didial, habitant de Grand-Case, entretien le 24 mai 2018.
- M. Lawrence, garagiste à Quartier d'Orléans, entretien le 27 mai 2018.
- Rémy et Stéphanie, gérants du restaurant/boulangerie Le Divin à Marigot, entretien le 28 mai 2018.
- Un réparateur de DEEE de Marigot, entretien le 28 mai 2018.
- Une responsable du Club Hippique Sea Horse and Sun, Colombier, entretien le 31 mai 2018.

Documents et sites internet

- Agence Régionale de Santé, « Dispositif de prévention des maladies vectorielles et de la leptospirose à Saint-Martin et Saint-Barthélemy suite au passage de l'ouragan IRMA », 20 septembre 2017.
- Agence Régionale de Santé, « Dispositif de prévention des maladies vectorielles et de la leptospirose à Saint-Martin et Saint-Barthélemy suite au passage des ouragans IRMA et MARIA ». Bilans n°1, 2, 3 et 4, semaines 39 à 43.
- Architectes de l'Urgence, « Les premiers enseignements de l'ouragan Irma ! », 27 septembre 2017.
- Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER), https://www.aper.asso.fr/
- La Belle Créole, https://labellecreolestmartin.com/
- Bushman Pops, « Petites chroniques d'un très gros cyclone », janvier 2018.
- Cerema, DEAL Guadeloupe, carte « Aléa submersion marine actualisée par l'événement Irma du 6 septembre 2017 », 2017.
- Cerema Méditerranée/DREC/SRILH, « 2ème mission Cerema à Saint-Martin suite au cyclone IRMA du 06/09/2017, carte des hauteurs de submersions marines », 21 novembre 2017.
- Cires Antilles, « Le point épidémio, surveillance sanitaire aux Antilles, spécial ouragans Irma/Maria », n°3, 10 oct. 2017.
- Collectif Clean Saint-Martin, https://www.facebook.com/groups/cleansxm/
- Collectivité de Saint-Martin, « Travaux de collecte et transport pour évacuation des stockages provisoires des déchets. Bordereau des prix », 24 octobre 2017
- Collectivité de Saint-Martin, « Carte des aléas et règles d'urbanisme », 17 janvier 2018.

- Collectivité de Saint-Martin, « La collectivité demande l'enlèvement des véhicules hors d'usage (VHU) », communiqué du 12 octobre 2017.
- Collectivité de Saint-Martin, « Nettoyage des sites de stockage des déchets d'Irma », 12 décembre 2017
- Collectivité de Saint-Martin, « Avis de marché, Accord-cadre à bons de commande pour des prestations de gestion des déchets et du transport de personnes et de matériels, y compris pour des situations exceptionnelles », 24 août 2018.
- Collectivité de Saint-Martin, « Les chantiers de démolition de la collectivité de Saint-Martin », 4 septembre 2018.
- Collectivité de Saint-Martin, « Organisation des prestations de nettoyage en post-événement », 17 septembre 2018.
- Collectivité de Saint-Martin, « Mesures de prévention et de secours, Prevention and safety measures ».
- Collectivité de Saint-Martin, http://www.com-saint-martin.fr/
- Conservatoire du Littoral et État français, « Convention de mise à disposition d'immeubles de l'État au profit du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres valant affectation au titre de l'article L.322-6 du Code de l'environnement », 31 décembre 2016.
- Conservatoire du Littoral (Nature et Développement pour le), « Analyse et diagnostic écologique post cyclone Irma 2017 à Saint-Martin », juillet 2018.
- Cour des comptes, « Rapport public annuel pour 2011 », chapitre du rapport consacré aux flux migratoires irréguliers en Guyane, à Mayotte et à Saint-Martin (p.395 et suivantes).
- DEAL de Guadeloupe, « Rapport de l'Inspection des installations classées au Conseil territorial des risques sanitaires et technologiques (COTERST) », 27 septembre 2011.
- DEAL de Guadeloupe, « Fiche de poste, chargé.(e) de mission « déchets/économie circulaire sociale et solidaire » (poste basé à Saint-Martin), novembre 2017.
- DEAL, Brigade Nautique, Direction de la Mer, Collectivité de Saint-Martin, Métimer, Entreprise CONAN (SXM), « Localisation des BPHU », 2 mars 2018.
- DEAL de Guadeloupe, « Saint-Martin : Véhicule Hors d'Usage - VHU », appel à Manifestation d'Intérêt, 30 juillet 2018.
- Duvat V. et Magnan A., « Des catastrophes… « Naturelles » ? », Paris, Le Pommier, 2014.
- Environmental Protection in the Caribbean (EPIC), « Love the Lagoon : Year 1 report », 2007-2008.
- Environmental Protection in the Caribbean (EPIC), « Love the Lagoon : Year 2 report », 2008-2009.
- Eurovia Vinci, « Ouragan Irma : Caraib Moter intervient dans le renflouement d'épaves de bateaux », 28 mars 2018.
- Fagiani Thibault, « Saint-Martin après Irma. Comment reconstruire le territoire, quelle place pour la résilience ? », Mémoire de la thèse professionnelle pour le mastère spécialisée PAPDD (Ecole des Ponts ParisTech, AgroParisTech, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Ministère de la Cohésion des Territoires, SDSIE), Année universitaire 2017-2018.
- Faure E., Sereni L., « Les déchets liés aux technologies vertes, l'exemple des panneaux photovoltaïques et des ampoules fluo-compactes », Atelier Les Déchets, École Normale Supérieure, CERES-ERTI, 1er semestre année 2013-2014.
- Fondation de France, « Solidarité Antilles, Lutte contre la prolifération des rats, mouches et moustiques ».
- Geoportail, https://www.geoportail.gouv.fr/
- Gouvernement de Sint Maarten, http://www.sintmaartengov.org/
- Gustin Philippe, préfet, délégué interministériel à la reconstruction, « Repenser les Iles du Nord pour une reconstruction durable », novembre 2017.
- Haut Comité Français pour la Défense Civile, Colloque Retex Irma, 13 septembre 2018.
- Inspection Générale de l'Administration et Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, « Évaluation du plan de prévention des submersions rapides dans les outre-mer », rapport n° 15120-15032-01 (IGA) et 009151-02 (CGEDD), novembre 2015.
- Impact Mer pour la Collectivité de Saint-Martin, « Réalisation du suivi des étangs de Saint-Martin en vue de la mise en œuvre de rejet de STEP », juillet 2011.
- Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, « Saint-Martin 2016 », édition 2017.
- INRS, « Deltaméthrine », Fiche toxicologique synthétique n°193, édition 2007.
- INSEE, « Saint-Martin : terre d'accueil et de contrastes », Dossier Guadeloupe, Antilles-Guyane n°10, décembre 2016.
- Météo France, Direction Interrégionale Antilles-Guyane, « Passage de l'ouragan exceptionnel Irma sur les îles françaises des Antilles les 5 et 6 septembre 2017 », 14 septembre 2017.
- Métimer, https://metimer.fr/
- Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Base de données Installations Classées, http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/
- Ministère des Outre-Mer, Collectivité de Saint-Martin, Royaume des Pays-Bas, Government of Sint Maarten, « Déclaration commune à la suite de la réunion Quadripartite du 28 juin 2018 ».
- Moorings, www.moorings.fr/

- Nature Foundation Sint Maarten, https://naturefoundationsxm.org/
- Office du tourisme de Saint-Martin, http://www.iledesaintmartin.org
- Paya Alexina, Métimer, « La filière nautique à Saint-Martin », 2018.
- Préfet de la Région Guadeloupe, Préfet de la Guadeloupe représentant de l'État dans les collectivités de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, courrier de « porter à connaissance de la carte actualisée de l'aléa cyclonique du plan de prévention des risques naturels (PPRN) » à l'attention de M. le Président de la collectivité de Saint-Martin, 30 novembre 2017.
- Préfet de la Région Guadeloupe, « L'usine de désalinisation VEOLIA est à Pointe-à-Pitre », communiqué du 15 septembre 2017.
- Redon Marie, « Migrations et frontière : le cas de Saint-Martin », Études caribéennes, décembre 2007.
- Réserve Naturelle Nationale de Saint-Martin et Conservatoire du Littoral, « Le Journal », Edition Spéciale Irma, n°30, octobre 2017 et n°32 juillet 2018.
- Réserve Naturelle Nationale de Saint-Martin, « Plan de gestion 2018-2027, Partie A - Diagnostic de la RNN ».
- Réserve Naturelle de Saint-Martin, https://reservenaturelle-saint-martin.com/
- Robin des Bois, archives.
- Rosa Guy (directeur de la publication), « Discover Saint Martin / Sint Maartin », Hors-Série IRMA, 6 septembre 2017.
- Safège pour la collectivité de Saint-Martin, « Résumé non technique de l'étude d'impact - Système d'assainissement de Quartier d'Orléans 18.000 EH », septembre 2015.
- Sénat, « La défiscalisation dans les départements et les territoires d'outre-mer », Rapport d'information n° 51 (2002-2003) de M. Roland du LUART, fait au nom de la commission des finances, déposé le 6 novembre 2002.
- Services de l'État à Saint-Barthélemy et Saint-Martin, http://www.saint-barth-saint-martin.pref.gouv.fr/
- Services de l'État à Saint-Barthélemy et Saint-Martin, « Un espace d'information sur la situation dans les Îles du Nord » http://www.guadeloupe.pref.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-securite-des-personnes-et-des-biens/Defense-et-protection-civiles/Saison-cyclonique-et-vigilances-meteo/node_13788/Un-espace-d-information-sur-la-situation-dans-les-Iles-du-Nord
- Solidarité Saint-Martin Moselle (association), https://fr-fr.facebook.com/SolidariteSaintMartinMoselle/
- Soualiga Farms, https://www.facebook.com/Soualigafarms/
- Sunsail, https://www.sunsail.fr/
- Veolia, « La production et la distribution de l'eau redémarrent progressivement après le passage du cyclone Irma », communiqué du 25 septembre 2017.
- Veolia, « La production et la distribution d'eau potable progressent encore à Saint-Martin », communiqué du 6 octobre 2017.
- Verde SXM, https://www.verdesxm.com/
- Veyret Y., « Une catastrophe inévitable : Saint-Martin (Antilles), une île à risques majeurs », diploweb, 29 oct. 2017.

Presse

- Le 97150 du 18 septembre 2017 au 7 septembre 2018.
- Le Pélican du 25 octobre 2017 au 6 septembre 2018.
- Soualigapost du 25 septembre 2017 au 7 septembre 2018.
- St Martin's Week du 14 septembre 2017 au 28 février 2018.
- Fax Info du 12 octobre 2017 au 31 juillet 2018.
- Presse nationale du 6 septembre 2017 au 7 septembre 2018 notamment La 1ère, AFP, la Croix, France Tv Info, France 24, France Info, France Inter, le Marin et Ouest France.
- Boat Industry, 20 octobre 2017.
- La Croix, Le Marin, Ouest France, Sud-Ouest, de septembre 1995.

Arrêtés et décrets ministériels

- Arrêté du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie du 30 juillet 2012 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n°2719 (Installation temporaire de transit de déchets issus de pollutions accidentelles marines ou fluviales ou de déchets issus de catastrophes naturelles).
- Décret du Ministère de l'Intérieur n°2017-1845 du 29 décembre 2017 relatif à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation reconnu au préfet.
- Décret du Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères n°2018-204 du 26 mars 2018 portant publication de l'accord sous forme d'échange de notes verbales entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif à la demande de soutien de la France aux autorités de Sint-Maarten suite au passage de l'ouragan Irma, signées à la Haye le 30 janvier 2018.

Arrêtés préfectoraux

- Arrêté n°91-046 du 15 janvier 1991 autorisant la commune de Saint-Martin à installer, a exploiter et a régulariser une décharge contrôlée de résidus urbains à Saint-Martin au lieu-dit « Grandes Cayes ».
- Arrêté n°2008-060 du 24 novembre 2008 portant prescriptions techniques provisoires relatives à l'exploitation de la décharge de déchets non dangereux de « Grandes Cayes » à Saint-Martin par la collectivité de Saint-Martin.
- Arrêté n°2011/66/PREF/STMDD du 8 décembre 2011 de prescriptions techniques relatif à l'exploitation de l'installation de stockage de déchets non dangereux de Grandes Cayes, collectivité d'outre mer de Saint-Martin.
- Arrêté n°2012-102/PREF/STMDD du 2 août 2012 d'autorisation d'exploiter le centre de regroupement et de transit de déchets Verde SXM.
- Arrêté n°2017-218/PREF/STMDD du 21 septembre 2017 portant autorisation de brûlage des déchets verts et DIB (bois, cartons, papiers) à l'air libre autorisé de 7h00 à 19h00 du jeudi 21 septembre 2017 au dimanche 24 septembre 2017.
- Arrêté n°2017-250/PREF/STMDD du 3 octobre 2017 portant autorisation d'exploitation de la zone située juste devant l'entrée de l'ISDND sur le bourg de Cul-de-Sac par la société Verde SXM.
- Arrêté DICTAJ-BRA 2017-10-26-002 du 26 octobre 2017 imposant des prescriptions de mesures d'urgence à l'encontre de l'installation de stockage de déchets non dangereux au lieu-dit « L'Espérance », territoire de la commune de Sainte-Rose (Guadeloupe).
- Arrêté n°2018-23/PREF/STMDD du 27 mars 2018 mettant en demeure la société Verde SXM de respecter les dispositions de son arrêté préfectoral du 2 août 2012 l'autorisant à exploiter un site de regroupement et de transit de déchets sur le territoire de la collectivité d'outre-mer de Saint-Martin.
- Arrêté DEAL/RN du 4 octobre 2017 portant suspension provisoire de l'exercice de la chasse dans la collectivité de Saint-Martin en raison de conditions climatiques défavorables aux populations d'oiseaux.
- Arrêté cadre n°2016-10-17-010/SG/DiCTAJ/BRA autorisant la société Antilles Environnement Recyclage (AER) à exploiter des installations de transit et traitement de déchets d'équipement électriques et électroniques (DEEE), de démontage et dépollution de véhicules hors d'usage (VHU) et de transit/regroupement de déchets métalliques et autres déchets non dangereux et portant agrément pour la valorisation d'emballage en verre sur le territoire de la commune de Lamentin, ZI de La Jaula.

Arrêtés de la Collectivité de Saint-Martin

- Arrêté du 9 octobre 2017 portant autorisation restreinte et interdiction de baignade et d'activités nautiques sur les plages du ressort territorial suite au passage de l'ouragan Irma et de l'ouragan Maria.
- Arrêté n°031-2018 du 29 janvier 2018 du président portant levée d'interdiction de baignade sur certaines plages du ressort territorial suite au passage de l'ouragan Irma et de l'ouragan Maria
- Arrêté n°021-2018 du 13 février 2018 portant levée d'interdiction d'activités nautiques sur certains plans d'eau du ressort territorial suite au passage de l'ouragan Irma et de l'ouragan Maria.

Délibérations du Conseil exécutif de la Collectivité de Saint-Martin

- Conseil exécutif de Saint-Martin, « Autorisation de passer des avenants pour les marchés de collecte et transport de déchets ménagers, d'encombrants et de déchets verts », 23 octobre 2017.
- Conseil exécutif de Saint-Martin, « Travaux de collecte et transport pour évacuation des stockages provisoires de déchets - bordereau des prix », 24 octobre 2017.

ROBIN DES BOIS

Robin des Bois remercie les Saint-Martinois, les représentants de la Collectivité, de l'État, de Verde SXM, du port de Galisbay, des associations et collectifs notamment Sandy Ground on the Move et Métimer pour leur accueil, leur disponibilité et les recherches qu'ils ont entreprises pour nous aider à rédiger ce premier rapport sur les déchets d'Irma.