

Les déchets, l'autre chantier du Grand Paris

ENVIRONNEMENT // Le préfet de région a déposé un recours au Tribunal contre le plan de gestion des déchets du BTP voté cet été par le Conseil Régional. Pour gérer les 43 millions de tonnes de déblais, la Société du Grand Paris mise sur la valorisation.

Marion Kindermans
mkindermans@lesechos.fr

Du rifi dans les déchets du Grand Paris. Le plan de gestion des déchets du BTP (Predec), voté par le Conseil régional cet été pour « prévenir et gérer les déchets de chantier » du Grand Paris issus des travaux publics et du bâtiment, pourrait bien vivre ses dernières heures. Le préfet de la région Ile-de-France, Jean-François Carencio, a demandé son annulation en justice. « J'ai déféré ce plan au tribunal pour le faire annuler dans les délais », confirme-t-il. Ce texte a pourtant été accouché au forceps, après près de deux ans de débat entre les élus et les professionnels du secteur. Il doit anticiper la gestion de l'un des énormes volets du projet de la nouvelle métropole : la prolifique production des déchets. 43 millions de tonnes de pierres, briques, parpaings, béton, générés par les travaux (logements, bureaux), qui vont immanquablement se multiplier sur le territoire d'ici à 2026, contre 27 millions en 2012. En ligne de mire de la préfecture de région : le moratoire de trois ans imposé par le Predec sur tout projet d'extension ou de création de site de stockage en Seine-et-Marne. Un département qui concentre déjà 80 % des déchets des chantiers franciliens. « La Région ne saurait poser ce type d'interdiction. C'est l'affaire de la loi. Et ce plan ne règle rien de nouveau en matière de déchets. La société du Grand Paris (SGP) y travaille d'ailleurs activement de son côté », déclare Jean-



Le plan de gestion des déchets sur bit.ly/1I2B2J1



43 MILLIONS DE TONNES de terres et de déchets seront générés par les travaux de la ligne 15 Sud. Photo Shutterstock

François Carencio. « Pour la préfecture, cette interdiction augmente les risques de dépôts sauvages », ajoute un proche du dossier.

Valorisation de 70 % des terres

La société du Grand Paris (SGP), chargée de la réalisation des 68 gares et des 200 kilomètres de lignes du Grand Paris Express s'est depuis longtemps penchée sur ce sujet épineux. Les déchets issus de la démolition des bâtiments censés faire place nette pour la réalisation des quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) n'est pas le plus gros souci. « Pour les travaux en cours de la ligne 15 Sud, nous allons démolir une centaine de bâtiments, soit 60.000 tonnes de déchets de béton, bois, fer, plastiques... », calcule Frédéric Willemin, directeur de l'ingénierie environnementale de la SGP. Un chiffre sans commune mesure avec les « 12 mil-

lions de tonnes de déblais » du creusement de cette même ligne. Le béton sera en plus recyclable à 95 %. C'est plutôt la montagne de terres déblayées, issues de la réalisation des tunnels, des gares et des puits de secours, qui concentre l'attention de la SGP. « Ces terres excavées représenteront 43 millions de tonnes », réévalue à ce jour la SGP. « Soit 10 à 15 % de plus par rapport aux déchets actuellement produits sur le territoire », précise Frédéric Willemin. Pour gérer cette masse, la SGP met en place une plate-forme informatique où les entreprises devront saisir les informations relatives à leurs déchets (nature, volume, etc.). « Cette traçabilité facilitera la valorisation des terres, qu'elles soient réutilisables sur des chantiers proches, valorisées ou destinées à combler des carrières de gypse dans le cas de terres sulfatées », explique Frédéric Willemin. Le ministère de l'Ecologie travaille en ce

moment sur un projet de texte destiné à faciliter cette dernière opération. A l'heure actuelle, la démarche doit faire l'objet d'une dérogation administrative. Mais la SGP mise surtout sur le volontarisme des entreprises du BTP et leurs politiques de valorisation des matériaux. L'objectif global a été fixé à 70 %. Pour cela, une prime sera versée aux sociétés du BTP qui l'atteignent, une pénalité pour celles qui échouent. Les stratégies doivent être vite fixées. Les chantiers des gares commenceront à l'automne 2016. Ceux des tunneliers à la fin 2017.



À NOTER
Les terres polluées devraient représenter entre 1 à 2 % du total (c'est le cas pour la ligne 15 Sud).