

LE GRAND PARIS

Supermétro : ces terres qui ne servent à rien

Quatre ans après le début des travaux, moins de 40 % des déblais issus de la réalisation du Grand Paris Express ont été valorisés. Loin des 70 % promis.

LE TÉMOIN

« Un objectif difficilement atteignable »

SAMUEL COUSSY

INGÉNIEUR AU BUREAU DE RECHERCHES GÉOLOGIQUES ET MINIÈRES (BRGM)

Responsable du département des sites et sols pollués au Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), Samuel Coussy souligne le « manque d'anticipation » de la Société du Grand Paris (SGP) en matière de valorisation et l'absence d'incitation financière à recycler (plutôt qu'à stocker) du côté des entreprises.

Les terres sont-elles d'assez bonne qualité ?

SAMUEL COUSSY. Tout dépend de l'endroit où vous vous trouvez. Les chantiers couvrent une large partie de l'Île-de-France, avec des terres de nature totalement différente. Il faut aussi tenir compte de la profondeur. En surface, les terrains sont surtout des remblais, de qualité très variable. Sous terre, on retrouve beaucoup de gypse, qui contient du sulfate, ou des minéraux composés d'autres éléments (antimoine, sélénium notamment). Leur composition a une incidence sur leur classification dans une perspective de stockage, mais pas forcément sur leur valorisation.

Le coût de la valorisation est-il un handicap ?

Le prix du stockage des terres en France, très bas, n'incite pas forcément les entreprises à trouver des filières de valorisation. C'est un frein majeur. En Flandre [NDLR : en Belgique], le gouvernement a fixé un prix de stockage des terres [non valorisées] réhabilitaire, et ça fonctionne.

70 % est-il un objectif trop ambitieux ?

C'est un objectif fixé par l'Union européenne et que la SGP a repris à son compte. Clairement, sur un territoire contraint comme l'Île-de-France, vu les quantités de terres qui vont sortir, ça me semble difficilement atteignable.

Y a-t-il eu manque d'anticipation ?

Le problème de la SGP est d'être partie sur la base de critères qui n'étaient pas les plus adaptés pour faire de la valorisation. Ils distinguent les déchets inertes des non inertes [selon des taux de concentration en certains composants chimiques]. Une distinction qui a du sens pour le stockage des terres, mais pas pour leur valorisation.



Samuel Coussy déplore que le stockage de déblais soit plus rentable que le recyclage, ce qui n'encourage pas les entreprises à les valoriser.



Arceuil-Cachan (Val-de-Marne), en juin. Cette gare du Grand Paris Express, située sur la ligne 15, est en travaux. D'ici à la fin de la construction du supermétro, près de 45 millions de tonnes de déblais auront été produites.

PAR CORENTIN LESUEUR

UN VOLUME équivalant au contenu de 9 000 piscines olympiques. Un poids représentant 4 500 tours Eiffel. D'ici à la fin de la construction du supermétro, près de 45 millions de tonnes de déblais seront ainsi produites pour ériger les tunnels, gares et ouvrages annexes. Et la Société du Grand Paris (SGP) promet une deuxième vie à la majorité de ces déchets : l'établissement public s'est donné pour objectif d'en recycler au moins les deux tiers.

Mais quatre ans après les premiers coups de pioche, le compte n'y est pas. Sur les 5,27 millions de tonnes de déblais déjà extraites, 2 millions environ ont été valorisés. Soit un taux de 38 %. Très loin donc des 70 % annoncés. « A ce stade, cet objectif, ambitieux, est tenable, maintient-on pourtant à la SGP. La Société du Grand Paris et ses équipes mettent tout en œuvre pour l'atteindre. »

« Il pourrait y avoir des sanctions »

Et ils n'ont pas vraiment le choix. Dans la droite ligne d'une directive européenne, la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, promulguée en 2015, impose à l'Etat et aux collectivités de « réemployer ou orienter vers le recyclage » 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers à l'horizon 2020.

« La SGP est contractuellement dans l'obligation de res-

pecter cette obligation, confirme Joëlle Colosio, directrice de l'action territoriale à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Il pourrait [NDLR : si l'objectif n'est pas tenu à terme] y avoir des sanctions. Mais on n'en est pas encore là. »

A la SGP, on jure qu'« une dizaine de projets d'aménagement et une quinzaine de filières écoconstruction et éco-matériaux ont été identifiés » pour rentrer dans les clous.

Comment expliquer qu'un chantier aussi attendu ne parvienne pas à valoriser ses premiers déblais ? « Les opérations d'aménagement [...] peuvent prendre du temps, plusieurs années, à se développer », se défend la SGP.

Et les 60 % non valorisés, que sont-ils devenus ? Le maître d'ouvrage confirme qu'« ils ont été envoyés vers des sites de stockage définitifs en fonction de leur qualité physico-chimique ». Et con-

damnés à ne jamais être recyclés ? « Economiquement, ce n'est pas rentable d'aller chercher des terres [stockées] pour leur trouver un exutoire, alors que l'on a déjà payé pour les admettre en installation de stockage », explique Samuel Coussy, ingénieur (lire ci-contre).

« C'est normal qu'il y ait des ratés à l'allumage, on parle quand même du plus gros chantier BTP actuellement en Europe, tempère Joëlle Colosio. Les quantités à traiter sont gigantesques. »

« Un gros problème de place »

La responsable de l'Ademe évoque un « gros problème de place » : « Une fois sortis de terre, les déblais ne peuvent pas rester plus de deux jours sur place. Il faut vite les dispatcher. Mais les territoires sont denses. Il faut convaincre les élus, les sensibiliser sur le besoin de créer des espaces [pour stocker les terres avant de les valoriser]. »

Un « travail d'information » à poursuivre auprès des élus et des entrepreneurs du BTP, qui pourraient réutiliser une partie des déblais. « On a de gros besoins en matériaux de construction, constate Joëlle Colosio. Mais ça reste toujours moins de cher de faire venir des composants tirés de carrières en Normandie... »

Si elle veut atteindre son objectif, la SGP devra donc inciter les acteurs locaux à utiliser ces terres, propres à l'usage et disponibles en Île-de-France.

L'Oise, la « poubelle » du chantier ?

Seize ! Elles sont seize communes de l'Oise retenues pour recevoir une partie des millions de tonnes de déblais engendrés par le chantier du Grand Paris Express. Certains élus évoquent même vingt-quatre points de chute. La Société du Grand Paris (SGP) se refuse pour l'instant à confirmer ce chiffre. Il n'empêche. Le département craint de servir de réceptacle aux terres non valorisées du supermétro. « L'Oise ne doit pas être la poubelle du Grand Paris » répètent élus, associations environnementales et habitants. « Nous ne sommes pas dupes, la construction du Grand Paris implique la déconstruction de bâtiments, s'inquiète Maryse Joseph, une habitante d'Ivry-le-Temple. Qui nous dit qu'il n'y aura pas de la terre inerte issue des tunneliers. Aucun risque donc ». Une étude menée en 2017 et relayée dans les prévisions de la SGP va dans ce sens, prévoyant une part très minoritaire (2 %) de sols pollués, sans toutefois préciser par quels matériaux.



C'est normal qu'il y ait des ratés à l'allumage, on parle quand même du plus gros chantier BTP actuellement en Europe. Les quantités à traiter sont gigantesques.

JOËLLE COLOSIO, DIRECTRICE DE L'ACTION TERRITORIALE À L'ADEME