

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Table ronde sur les déchets de chantiers liés au Grand Paris, avec la participation de M. Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, M. Patrick Aimon, président de la Fédération française du bâtiment Grand Paris et M. Erwan Le Meur, président de FEDEREC BTP 2

Mardi

24 mars 2015

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 38

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a organisé une **table ronde sur les déchets de chantiers liés au Grand Paris, avec la participation de M. Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, M. Patrick Aimon, président de la Fédération française du bâtiment Grand Paris et M. Erwan Le Meur, président de FEDEREC BTP.**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Lorsqu'ils ont présenté leur dernier rapport d'information à la suite des travaux de la mission de contrôle de l'application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les rapporteurs, MM. Yves Albarello et Alexis Bachelay ont appelé notre attention sur la gestion des déchets liés au chantier du Grand Paris et ont souhaité l'organisation d'une table ronde réunissant les parlementaires et les acteurs du dossier.

C'est pourquoi nous accueillons aujourd'hui, M. Patrick Aimon, président de la Fédération française du bâtiment Grand Paris, M. Erwan Le Meur, président de la FEDEREC BTP et M. Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP). Mme Corinne Rufet, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France, chargée des questions d'environnement, qui était aussi conviée, est malheureusement souffrante, je vous demande donc de bien vouloir l'excuser.

Il est assez original que, dans une telle commission, nous abordions ce sujet, mais, compte tenu de l'importance du Grand Paris et de la problématique des déchets et de leur récupération, il est utile d'en débattre librement aujourd'hui.

M. Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris. Nous avons déjà eu l'occasion d'échanger avec les rapporteurs chargés du suivi de la loi sur le Grand Paris et sommes toujours attentifs à leurs recommandations. Le chantier du Grand Paris Express s'étalera sur quinze ans entre 2015 et 2030 : il s'agit de 200 kilomètres de ligne et de 69 gares. L'ensemble de ces travaux produira 40 millions de tonnes de déblais, chiffre qui devra être affiné car la SGP s'est vue attribuer la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est, reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny-sur-Marne, auparavant confiée au Syndicat des transports d'Île-de-France. C'est ainsi que 20 millions de mètres cubes de terre devront être excavés à partir de 2016, les travaux commencés à ce jour ne concernant que la déviation concessionnaire liée à la ligne 15 Sud entre Pont de Sèvres, à Boulogne-Billancourt, et Noisy-Champs-sur-Marne. Ce volume représente une augmentation estimée entre 10 et 20 % de la production annuelle des déchets en Île-de-France. Actuellement, sur le fondement des études réalisées, 10 % de ce volume devrait être constitué de terres polluées, 45 % de terres gypsifères et 45 % de terres inertes. Les enjeux financiers potentiels sont considérables car, selon la façon dont ils sont traités, les coûts diffèrent entre le traitement de déblais inertes, gypsifères, ou pollués. La réflexion sur l'ensemble de ces problèmes constitue un enjeu environnemental et économique certain.

Notre premier objectif est de privilégier, autant que faire se peut, le recours au transport fluvial et ferroviaire afin de limiter l'impact sur les riverains et l'environnement. Pour la ligne 15 Sud, nous sommes en train de conclure des accords avec Ports de Paris et Réseau ferré de France (RFF). Avec le premier, pour deux plates-formes d'évacuation fluviales, l'une au Pont de Sèvres, sur l'île de Monsieur, l'autre à Vitry-sur-Seine dans la grande zone des Ardoines ; ces deux installations seront des chantiers de départ de tunneliers. Avec le second, pour deux plates-formes, l'une à Fort d'Issy-Vanves-Clamart, l'autre à Bry-

Villiers-Champigny où nous allons devoir constituer un ouvrage spécifique pour l'évacuation des déblais.

Notre deuxième objectif est de garantir la traçabilité rigoureuse des déblais du Grand Paris Express, ce qui constituera une véritable novation pour un chantier de cette ampleur.

Le troisième objectif concerne la valorisation du maximum des terres excavées. À cette fin, il faut caractériser finement les matériaux en recourant à des sondages géotechniques, dont plusieurs milliers sont déjà en cours, afin d'étudier les possibilités de valorisation. Il faut encore élaborer des scénarios logistiques pour chaque site de production de déblais et y intégrer des plates-formes de transit ainsi que la réservation de volumes de stockage sur celles-ci.

Il convient, par ailleurs, d'étudier avec les services de l'État les éventuelles évolutions réglementaires nécessaires, particulièrement pour la réutilisation des terres gypsifères. Des partenariats doivent être développés avec les collectivités locales, les syndicats professionnels et l'ensemble des acteurs publics. En ce qui concerne la traçabilité des déblais, nous travaillons à la préparation d'une convention avec la région Île-de-France en lien avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) afin de labéliser nos plates-formes de transit.

Dans le domaine de la valorisation, notre objectif est de transformer le plus possible de ces déchets en matière première, par exemple, avec Ports de Paris, au port d'Achères en utilisant les matériaux excavés pour combler les nouvelles carrières résultant des travaux du Grand Paris. Nous envisageons de proposer des terres issues de ces travaux pour des projets d'aménagement en Île-de-France. Nous dialoguons ainsi avec l'Association des maires d'Île-de-France afin de distinguer les futurs projets susceptibles d'être concernés. Une convention avec la région Île-de-France permettra le développement de nouvelles filières de traitement dans le cadre du contrat de plan État-région.

En ce qui concerne le transport lui-même, nous allons poursuivre les travaux commencés pour la ligne 15 Sud. Pour les autres tronçons du Grand Paris Express, avec Ports de Paris, nous allons notamment utiliser les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, situés au nord du réseau de l'agglomération parisienne. Selon nos estimations actuelles, nous pensons, pour les déblais des tunnels de la ligne 15 Sud, parvenir à évacuer 28 % d'entre eux par le fer, 36 % par le fleuve et 36 % par la route. Pour les gares, les chiffres sont de 80 % par la route et 20 % par les autres modes.

Voilà l'état actuel du dossier ; bien entendu, les études par tronçon s'affineront et, vers la mi-2015, le plan d'action de la construction de la ligne 15 Sud sera très précisément défini ; nous ne manquerons pas de vous le communiquer pour votre plus complète information.

M. Erwan Le Meur, président de la FEDEREC BTP. FEDEREC est une fédération d'entreprises spécialisées dans le domaine du recyclage, présentes sur 1 500 sites. Je suis président de la branche BTP qui représente 90 entreprises. Notre fait d'arme a été le pilotage des travaux dans le cadre du plan industriel « Recyclage et matériaux verts » de la gestion et du recyclage vert des déchets, notamment des matériaux du BTP, et les propositions que nous avons formulées en 2014 ont été retenues. Je suis par ailleurs président de l'Association des entreprises du port de Gennevilliers et donc concerné par ce qu'a évoqué M. Philippe Yvin au sujet du transport fluvial.

Le but de FEDEREC est de réussir à optimiser la valorisation des déchets du bâtiment. Lorsque l'on évoque le Grand Paris, ce sont quasi exclusivement les déblais issus de la part souterraine du chantier qui sont mentionnés ; or les gares représentent des volumes énormes de déchets non dangereux mais non inertes. Il est donc essentiel de parler de ces gares à construire ainsi que de la réhabilitation des quartiers environnants. La valorisation constitue une source d'économie, dans le domaine de la revalorisation évoquée par M. Philippe Yvin, nos sociétés de BTP possèdent des outils, telle la plate-forme SolDating. L'enjeu est la mise en relation des chantiers générateurs de terres et les chantiers qui en ont besoin, cela en lien avec l'Agence des espaces verts du conseil régional d'Île-de-France. Nous pensons que 5 à 10 % de terres pourraient ainsi être réutilisés sans retraitement préalable.

Une deuxième possibilité réside dans le traitement des terres gypsifères, ou sulfatées, qui posent le problème de leur stockage dans des installations spécialisées. Parfois très humides à la sortie du tunnelier, ces terres peuvent être criblées après une opération de ressuyage. Le criblage produit des cailloux, des fractions un peu plus grossières de ces terres qui, dès lors, ne sont plus gypsifères au lieu d'être stockés dans des installations de stockage de déchets inertes (ISDI). On estime que 10 à 15 % des déblais concernés pourraient ainsi être valorisés. Enfin, le chaulage, traitement à la chaux des terres, est déjà pratiqué industriellement sur un certain nombre de chantiers franciliens ; un million de tonnes par an environ sont ainsi réutilisées dans les travaux publics et le génie civil.

Le total des quantités de déblais pouvant être valorisés par les techniques que je viens d'indiquer s'élève à 20 ou 30 % ; il y a là une source d'économie puisque le transport et le stockage des terres inertes à un coût. Comme M. Philippe Yvin, je pense que des plates-formes tampons équipées de cribleuses et de chaulouses constituent une bonne réponse. La responsabilité de la maîtrise d'ouvrage de ces installations reste à étudier mais, d'ores et déjà, un certain nombre de sociétés sont prêtes à exploiter ces plates-formes voire à aider la Société du Grand Paris à rechercher des terrains.

Nous sommes totalement en phase avec vous au sujet de la traçabilité des déchets de chantiers de BTP. Les récents scandales dans le domaine de leur gestion en Île-de-France, en Seine-et-Marne ou dans le Val-de-Marne du côté de Limeil-Brévannes, il y a trois ans, ne sont plus de mise dans un chantier aussi énorme que celui du Grand Paris, et la traçabilité constituera un enjeu majeur. Au regard des choix effectués par la SGP, la solution de l'allotissement est nécessaire, il faut absolument constituer un lot consacré au percement du tunnel et un autre dévolu à la gestion des terres excavées. C'est la seule solution susceptible de garantir une traçabilité totale et cela est économiquement vital ; l'histoire de la construction du métro illustre cette nécessité.

Dans le domaine du traitement et du recyclage des déchets du bâtiment, à la différence de la région Rhône-Alpes, par exemple, la région Île-de-France est très déficitaire. Lorsque l'on démolit pour construire du neuf, on produit quantité de déchets non dangereux, de bois, de plastique, de carton, de ferraille et de gravats mélangés qui nécessitent des équipements de tri. Il existe 5 à 6 chaînes de traitement en Île-de-France aujourd'hui, ce qui est notoirement insuffisant. Les chantiers du Grand Paris, avec la construction des gares et la rénovation des quartiers avoisinants, nécessiteront au moins 10 chaînes supplémentaires, sinon 15, celles-ci devront pouvoir traiter 100 000 à 150 000 tonnes de matière par an. C'est avec huit ans de retard sur la directive-cadre européenne de 2008 que le projet de loi relatif à la transition énergétique et la croissance verte impose, à l'horizon 2020, un objectif de 70 % de valorisation et de recyclage des déchets du bâtiment. Nous considérons que cet objectif

doit être inscrit dans les marchés publics de travaux concernant les gares et la réhabilitation des quartiers concernés.

La dernière question est celle de l'utilisation comme matière première des matériaux recyclés dans le cadre des chantiers du Grand Paris, particulièrement de génie civil pour les gares et leurs alentours, dans des quartiers pilotes qui appelleront beaucoup de réhabilitation comme Universeine à Saint-Denis qui constituera un test intéressant. Enfin, un projet d'arrêté ministériel, bientôt à la signature de la ministre, doit être mieux rédigé afin de sortir le granulat recyclé du statut de déchet. Si tel n'était pas le cas, ce sont 4 à 5 millions de tonnes par an de ces granulats qui ne pourront pas être utilisés comme matière première sur des chantiers tels celui du Grand Paris alors que les entreprises ont déjà fait la transition.

M. Patrick Aimon, président de la Fédération française du bâtiment Grand Paris. La FFB GP représente 50 000 entreprises sur l'ensemble du territoire national dont 10 000 dans le « grand Paris » pour 250 000 emplois. Le Grand Paris constitue pour nous un investissement historique pour un projet ambitieux, nous ne pourrions relever ce défi sans consentir un effort sans précédent. Il y a une dizaine d'années, nos entreprises n'étaient pas habituées aux pratiques de tri et de recyclage telles qu'elles leur incombent aujourd'hui.

Si nous devions échouer dans cette mission, le plus audacieux projet élaboré pour l'agglomération de Paris depuis plus d'un siècle pourrait rapidement devenir un échec majeur pour l'environnement. La France porte de grandes ambitions dans le cadre de la 21^e Conférence relative au climat qui se tiendra cette année à Paris. Ces ambitions, nous les partageons et les portons quotidiennement. La question environnementale et particulièrement la gestion des déchets constituent un sujet sensible pour la profession et nous y travaillons activement depuis déjà de nombreuses années. Je souhaite vous présenter notre réflexion et nos actions en trois points : un constat tel que nous le percevons aujourd'hui, nos difficultés et nos préconisations.

Le constat que nous partageons avec le président de la FEDEREC BTP, c'est la différence existant entre le volume des déchets à traiter et les capacités de stockage actuelles. Les déchets du BTP en Île-de-France en 2010 représentent près de 30 millions de tonnes par an, dont près de 24 millions de tonnes de déchets inertes. La Société du Grand Paris nous a confirmé que l'ensemble des opérations pourrait produire près de 60 à 80 millions de tonnes de déblais supplémentaires – soit environ une centaine de millions de tonnes de déblais à gérer. À cela il faut ajouter les déchets spécifiques aux bâtiments liés à l'aménagement autour des gares : déchets dus à la construction neuve, à la réhabilitation, à la démolition et à la restructuration lourde.

Dans le même temps, la capacité de stockage régionale annuelle ne cesse de décroître. L'enquête menée dans le cadre du Plan régional de prévention et de gestion des déchets du BTP (PREDEC), dont la FFB Grand Paris est membre de droit, montre que la capacité régionale annuelle de stockage ne cessera de décroître jusqu'en 2025. La situation sera critique dès 2018 car les capacités annuelles de stockage régional devraient passer sous la barre des 5 millions de tonnes, voire disparaître en 2025.

Outre les difficultés rencontrées du fait du maillage des exutoires et à la difficulté d'accès des entreprises aux installations existantes, les entreprises du bâtiment sont confrontées à d'autres difficultés. L'enquête conduite par la Cellule économique régionale pour la construction et les matériaux (CERC), publiée au mois de février 2013, à laquelle a activement participé la FFB Grand Paris, montre que 70 % des entreprises considèrent la

gestion des déchets comme un problème car le coût est difficilement répercutable sur le client. Si les déchets inertes, les métaux et les bois de palettes sont triés de façon quasi systématique, ce n'est pas le cas des déchets dangereux ou non inertes, faute de solutions alternatives. Les critères environnementaux sont rarement pris en compte en matière de gestion des déchets par la maîtrise d'ouvrage mais sont essentiellement centrés sur les performances énergétiques.

Concrètement, aujourd'hui encore, dans de grands projets, les budgets de gestion des déchets par l'entreprise ne sont annoncés par aucun document. Si on ne lui demande pas le prix, l'entreprise a tendance à ne pas chiffrer ces coûts mais, étant responsable et dans la mesure où elle n'a pas vendu cette prestation, elle se trouve livrée à elle-même. Certes, nous n'excusons pas les décharges sauvages, mais il est important que la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre indiquent clairement le poste relatif à la gestion des déchets, car celui-ci est très coûteux et l'entreprise doit l'évaluer, le chiffrer et le vendre.

Pour faire face à ces difficultés nous préconisons que diverses actions soient envisagées. La première priorité consiste à mettre en place un réseau suffisant d'installations de traitement des déchets et des conditions d'élimination acceptables pour les entreprises. Le renforcement du maillage du territoire en exutoires reste un axe prioritaire pour la FFB Grand Paris. Il est de plus en plus difficile de trouver du foncier pour construire ces installations d'autant plus que les populations refusent leur proximité. L'élimination des déchets est l'affaire des entreprises. Cependant, il est important que les collectivités territoriales jouent le jeu et s'investissent pour créer des structures et des solutions d'élimination des déchets du BTP à proximité des chantiers. Les prestataires de collecte et de traitement des déchets de chantier sont prêts à développer des solutions adaptées : contenants, plates-formes de proximité, installations de tri ou de recyclage... mais la difficulté liée à l'acquisition du foncier et le défaut d'action politique pose problème.

Aujourd'hui l'action des collectivités territoriales est essentielle. Il faut réserver dans les documents d'urbanisme, PLU etc., des zones dédiées aux activités de traitement des déchets. Dans les zones où le maillage en déchetteries professionnelles et autres centres de traitement est insuffisant, il faut définir et harmoniser les conditions d'accueil des déchetteries publiques pour les professionnels en termes de traçabilité, de coût et d'horaire... Le foncier doit être mis à disposition à un prix résiduel au bénéfice des sociétés d'économie mixte ou opérateur « déchets » afin de maintenir un coût soutenable pour les entreprises.

La deuxième priorité consiste à lutter contre les dépôts sauvages et les sites illégaux. À cette fin, il faut développer l'information sur les normes et leurs sanctions. Nos entreprises doivent avoir connaissance des modalités de gestion réglementaire des déchets et des sanctions encourues en cas de non-respect de ces exigences. Cela revient à notre fédération car nul n'est censé ignorer la loi mais l'inflation législative et l'inintelligibilité de la loi rendent impossibles l'application de l'adage.

Il faut développer l'accès à l'information sur les déchetteries car les entreprises doivent avoir connaissance des différentes solutions d'élimination qui s'offrent à elles : réemploi ; recyclage ; valorisation ou enfouissement. Les entreprises doivent avoir accès aux déchetteries dans des conditions acceptables en termes de distance, de coûts, de suivi administratif, etc. Nous avons créé une application pouvant être installée sur n'importe quel *smart phone* qui permet à une entreprise qui a des déchets à évacuer de localiser la déchetterie la plus proche correspondant à la nature des matériaux concernés. Il faut aider notre profession à tenir à jour les informations permettant cette localisation. Nous sommes partisans de favoriser la régularisation des sites illégaux lorsque c'est possible. L'objectif n'est pas de

se montrer répressif en fermant les sites non autorisés – ce qui risquerait de créer de nouveaux dépôts sauvages, mais dans les cas où cela est possible, régularisons la situation de ces centres d'accueil illégaux.

La troisième priorité nous semble être de contribuer à l'objectif fixé par la directive-cadre européenne sur les déchets : « employer, valoriser ou recycler 70 % des déchets du BTP à horizon 2020 », repris dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. La FFB inscrit ses actions dans le modèle de l'économie circulaire en prévenant la production de déchets et en favorisant le réemploi et le recyclage des matériaux inertes et non dangereux. Mais cet objectif ne pourra être atteint qu'en mobilisant l'ensemble des acteurs de l'acte de construire : fabricants, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, entreprises et installations de traitement des déchets.

Nous préconisons à nouveau le renforcement du maillage en installations de regroupement du tri du recyclage et du négoce. Des actions, financières notamment, devront être conduites afin d'inciter les entreprises à orienter leurs déchets vers des filières de recyclage. L'implication des fabricants de matériaux et de produits de construction sur la possibilité de recycler les matériaux, en termes de technique, de coût et de communication auprès des entreprises, est indispensable.

Il faut favoriser le recyclage et le réemploi en intégrant les bonnes pratiques à chaque étape d'un projet. Cela concerne le contrat de maîtrise d'œuvre qui doit intégrer des exigences de suivi et de contrôle. Les dossiers de consultation des entreprises (DCE) doivent intégrer les exigences d'évaluation, de tri, de suivi et de contrôle. La valorisation des aspects environnementaux dans la notation peut être un élément de sélection des entreprises. En ce qui concerne les chantiers, la vérification du respect des normes doit être systématique.

La quatrième et dernière priorité est simple : il s'agit de prendre en compte efficacement la gestion des déchets dans les marchés de travaux en responsabilisant l'ensemble des acteurs, particulièrement la maîtrise d'ouvrage qui doit chiffrer ces coûts supplémentaires. Cela n'est pas toujours le cas au stade de l'appel d'offres : le sujet est souvent traité après et n'a pas été annoncé clairement, même si on sait que la responsabilité incombe à l'entreprise. Il n'existe pas de solution idéale pour intégrer le coût de la gestion des déchets dans les marchés de travaux, la solution doit être adaptée au contexte du marché. Cela peut dépendre de la taille et de l'emplacement de ce dernier ou de l'espace disponible sur le chantier.

Bien évidemment, ces différents objectifs sont partagés par tous, mais donnons-nous les moyens, à l'occasion du projet de « Grand Paris », d'organiser la gestion et le traitement des déchets sur l'ensemble de la métropole, car ils sont à la croisée des enjeux environnementaux et économiques.

Gérons et traitons nos déchets pour une efficacité de l'utilisation des ressources. Dans un contexte de raréfaction et de fluctuation du coût des matières premières, une bonne gestion de nos déchets contribuera à sécuriser les approvisionnements dont la France a besoin et à réindustrialiser le territoire national.

N'oublions surtout pas qu'en France, le secteur de la gestion des déchets représente plus de 135 000 emplois. Le « Grand Paris » doit acter le passage à une logique de gestion des ressources, grâce à une coopération entre les acteurs économiques, sur les territoires, aussi bien que dans les politiques nationales.

Cette nouvelle politique permettra : d'éviter le gaspillage de ressources et d'énergie ; de sécuriser l'approvisionnement de l'économie française en matières premières ; de diminuer ses impacts environnementaux ; de réindustrialiser les territoires ; de limiter la production de déchets non réutilisés et d'augmenter la compétitivité des entreprises françaises.

Si la gestion et le traitement des déchets constituent un enjeu, voire un pilier du « Grand Paris », alors soyons non seulement tous ensemble acteurs, mais aussi promoteurs de ces différentes actions.

M. Alexis Bachelay. Le chantier du Grand Paris et son réseau de transport constitue un enjeu qui, au-delà de l'agglomération parisienne, revêt une dimension nationale. À nos yeux, le sujet essentiel est celui des déchets liés à ce chantier qui, en termes d'environnement, devront être traités de façon exemplaire. Comme vous le savez, avec mon collègue Yves Albarello, nous avons publié en décembre dernier un rapport parlementaire sur la mise en œuvre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Dans ce rapport, nous consacrons un chapitre à cette question et nous avons suggéré d'approfondir ce travail par une table ronde pour l'organisation de laquelle je remercie le président Jean-Paul Chanteguet.

Les chantiers du Grand Paris vont produire des volumes considérables de déchets, ce qui soulève des interrogations sur la nature et la gestion de ceux-ci auxquelles plusieurs réponses viennent, certes, d'être apportés mais qui appellent encore des éclaircissements.

Entre 2015 et 2030, l'ensemble des chantiers pourrait produire au moins 60 millions de tonnes de déblais de nature très diverse. Or la question qui nous est posée est de savoir ce que nous allons faire de ces monceaux de matériaux et déchets. Il importera également de montrer l'exemplarité de ces chantiers alors que la Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP 21) se tiendra à la fin de l'année à Paris, au moment des premiers coups de pioche de la ligne 15 Sud.

Aujourd'hui, nous ne pouvons que constater l'insuffisance des capacités de stockage au regard des volumes attendus de déchets. Ainsi, dans les conclusions de notre rapport, nous nous interrogeons sur la bonne anticipation de notre capacité à stocker ces déchets à proximité des chantiers. Faute de quoi, nous serions conduits à exporter des déchets hors de la région Île-de-France, ce qui représenterait de nombreux inconvénients en termes de pollution, de transport et de coûts.

À ce sujet, je voudrais saluer les déclarations de la SGP dont le président a rappelé que celle-ci se donnerait les moyens de régler ce problème en lien avec la région.

Par ailleurs, la question des déblais appelle d'autant plus de vigilance que la quantité prévisible de terres polluées est importante et difficile à évaluer. M. Yves Albarello y reviendra sans doute : selon les chiffres de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) Île-de-France, dans notre région, historiquement très industrialisée, les surfaces concernées par le risque de pollution des sols d'origine industrielle sont supérieures à 5 000 hectares pour l'agglomération parisienne, dont 1 500 hectares pour Paris et la petite couronne. Or les projets qui composent le Grand Paris requièrent la reconversion de nombreuses emprises foncières dont certaines comportent des pollutions. En outre, la mise en œuvre du projet pourrait conduire à la découverte de sites pollués non identifiés jusqu'à présent. Je souhaiterais donc connaître quelles sont les études d'anticipation conduites dans ce domaine.

Un autre aspect essentiel à traiter est la gestion des déchets. Cela passe par la sensibilisation des acteurs, notamment avec la formation des professionnels qui doivent être orientés vers une meilleure prise en compte de ces problèmes. Bien entendu, le tri constitue le premier et principal traitement devant être appliqué aux déchets produits par la réalisation du chantier. Il est également primordial que les mélanges des déblais pollués et non pollués soient évités afin de prévenir tout risque de contamination et d'optimiser la part des volumes valorisables.

L'objectif est de limiter l'empreinte environnementale du transport des déchets. Il est alors nécessaire de privilégier les modes de transports non polluants en évacuant le maximum de déchets non recyclés *in situ* par voie fluviale ou par voie ferrée, ce qui a été évoqué par M. Philippe Yvin. À cet effet, la construction de la ligne 15 Sud verra la création de deux plates-formes ferroviaires et de deux plates-formes portuaires qui permettront cette évacuation.

D'autre part, et M. Erwan Le Meur l'a évoqué, les déchets doivent être recyclés et valorisés. Il convient en premier lieu de limiter les déplacements des déchets. En ce sens, la mise en place d'espaces de stockage temporaires, près des chantiers, est utile. À cet égard, je fais confiance au travail entre les professionnels et la Société du Grand Paris dont je constate qu'il est en cours.

Une partie des déchets pourra être réutilisée, le gypse, par exemple, pour combler des carrières, la terre pour des travaux de terrassement et des granulats extraits pour fabriquer le béton. Ainsi, l'économie circulaire doit être un volet essentiel.

Ensuite, le Grand Paris devra se mettre en conformité avec la loi sur la transition énergétique qui fixe des objectifs comme la valorisation de 70 % des déchets du BTP dès 2020 et je souscris à l'idée d'en faire l'un des objectifs du chantier.

Autre préconisation, celle d'exiger des entreprises associées au chantier qu'elles recourent davantage aux matériaux recyclables. Nous avons regretté dans le rapport qu'un certain nombre d'ingénieurs se tournent, par culture, vers les matériaux naturels, plutôt que vers les recyclables, y compris quand ils ont les mêmes propriétés techniques et sont 30 % moins chers. C'est pourquoi je m'adresse au donneur d'ordres qu'est la SGP pour qu'elle insiste davantage sur les matériaux recyclables dans les appels d'offres alors qu'ils en sont parfois exclus dès le départ. Cela aurait pour vertu supplémentaire, l'économie de matériaux naturels.

Aujourd'hui, nous nous réjouissons de l'avancée des travaux du Grand Paris, et notamment de la construction de la ligne 15 Sud. En même temps, l'avancée soutenue de ces travaux et le respect des calendriers ne doivent pas nous soustraire au strict respect des normes environnementales que nous nous sommes fixées. Aussi devons-nous demeurer très attentifs à ces questions : malgré les contraintes calendaires, l'exemplarité environnementale doit être au rendez-vous du chantier du Grand Paris.

M. Yves Albarello. La question de la gestion des déchets produits par le chantier du Grand Paris nous est apparue au cours de nos travaux. Nous avons tenu à alerter nos collègues à ce sujet : un tel projet, qui se veut exemplaire en termes d'environnement et de bilan carbone, doit l'être sur tous les plans.

Monsieur le président, le conseil régional d'Île-de-France est le grand absent de ce débat, cela est d'autant plus regrettable que c'est lui qui doit, au terme de l'enquête publique, approuver le Plan régional de prévention et de gestion des déchets des chantiers du bâtiment et des travaux publics. J'ai personnellement alerté le président de la région Île-de-France, M. Jean-Paul Huchon, du risque que ferait courir un moratoire sur ce document : notre incapacité à les traiter nous conduirait à les exporter dans les départements limitrophes. Tous les courriers que j'ai pu adresser, tant au président de région qu'aux présidents de groupe, sont demeurés sans réponse.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je rappelle que Mme Corinne Rufet, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France, chargée des questions d'environnement, a présenté des excuses pour son absence due à des raisons de santé.

M. Yves Albarello. Quelqu'un aurait pu la remplacer... Le Grand Paris est l'un des plus beaux projets de la République de ces dernières années : son coût estimé s'élève à 30 milliards d'euros et il est nécessaire à la candidature de la ville pour accueillir l'Exposition universelle. Nous sommes passés d'un projet prévoyant 155 kilomètres de voies et 45 gares à un projet de 202 kilomètres et 69 gares à construire, nous voilà confrontés à une monstruosité de déchets à traiter. Dans vos estimations relatives au volume de ces derniers, tenez-vous uniquement compte des produits de l'excavation du tunnel ou prenez-vous aussi en compte les gares ?

La région Île-de-France est très gypsifère, à 45 % nous a dit M. Philippe Yvin, nous ne disposons pas de lieu pour recevoir ces terres sulfatées. Par ailleurs, une adaptation de la législation est nécessaire pour que les carrières de gypse puissent recevoir ces terres sulfatées : il faut aller vite. Or je ne comprends pas la lenteur des acteurs publics dans ce domaine. Monsieur le président, il est indispensable d'attacher une clause impérative de traçabilité à chaque marché portant sur des déchets. Faute de quoi, et j'en ai fait l'expérience dans ma circonscription mais les cas sont nombreux en Île-de-France, des opérateurs peu scrupuleux achètent ou louent des terres agricoles et, contournant les textes applicables aux terrains inondables, sans autorisation, rehaussent ces terrains à hauteur de deux mètres avec des déblais. J'ai d'ailleurs saisi le Gouvernement, lui suggérant que les maires se voient confier les droits d'urbanisme sur les terres agricoles de leurs communes.

Vous avez indiqué vouloir transporter une quantité significative de déchets par voie ferroviaire. Or les sillons ferrés sont déjà saturés par le transport des personnes, que vous ne pourrez pas arrêter, alors que l'excavation va continuer de produire de la matière. Ainsi, d'un côté, vous ne pourrez pas transporter les volumes que vous annoncez par voie ferroviaire et de l'autre, vous rencontrerez des difficultés à trouver les aires de stockage nécessaires car elles sont fort rares en Île-de-France. En ce qui concerne le transport fluvial, je connais bien le canal de l'Ourcq qui passe près des fenêtres de ma mairie : le tirant d'eau est d'un mètre vingt, vous ne pourrez donc pas y faire passer vos barges et devrez recourir au transport routier à partir de la Marne.

Monsieur Patrick Aimon, vous ne pouvez pas conseiller à des parlementaires de régulariser des sites de stockage illicites : c'est illégal. Il faut donc les fermer et ne pas encourager cette pratique. Vous devriez, par ailleurs, vous renseigner auprès des départements limitrophes, l'Oise notamment, où a été mis en œuvre un plan de révision qui empêche la réception et le stockage de déchets provenant d'autres départements : vous allez vous retrouver coincé. Une erreur politique a été commise à travers l'enquête publique relative au

PREDEC et, par ailleurs, les quantités de matières produites par les chantiers du Grand Paris ont été sous-estimées.

Enfin, nous avons été choqués, au cours de nos travaux, de constater que les filières de recyclage que l'on encourage à produire du granulat, par exemple, ne parviennent pas à vendre les matériaux recyclés qu'elles fabriquent. Ainsi, pour le ballast des voies ferrées, l'usage de ce type de matériaux est interdit et on continue d'utiliser des matières naturelles. Des mesures devraient être prises rapidement et je m'interroge sur le rôle que pourrait jouer le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) qui certifie les matériaux.

M. François-Michel Lambert. Élu des Bouches du Rhône, je n'ai pas une connaissance aussi fine que les rapporteurs du projet du Grand Paris mais j'y retrouve quelques problématiques qui entrent dans le champ de mes préoccupations. Je salue la démarche des personnes invitées à cette table ronde car elle démontre une évolution des esprits vers une vision à long terme et apporte des réponses à des sujets importants. Pour les écologistes, le projet constitue un enjeu primordial pour notre pays et pour l'Europe ; il concernera d'ailleurs plusieurs générations. Le Grand Paris doit être construit dans le respect des exigences du développement durable, les enjeux sont sociaux, à travers ce qui va être construit, et l'ensemble doit conserver un équilibre économique supportable.

Vous avez, messieurs, prononcé un certain nombre de mots qui, pour moi, sont clés. Ainsi, la traçabilité, notamment évoquée par M. Yves Albarello, devra porter sur tous les flux issus de ce grand chantier. Il importe de bien caractériser de ce qui va être déplacé afin de créer une filière de valorisation des déchets intelligente et pas seulement économique. Il faudra d'ailleurs que vous puissiez préciser la mutualisation des actions envisagées au regard du grand nombre d'acteurs mobilisés. Dans cette perspective à long terme, l'innovation doit être une orientation, cela dès la construction et, en termes d'urbanisme, dépasser le seul cadre du Grand Paris afin de s'intégrer au sein de la culture de notre pays en cueillant les fruits de l'expérience qu'aura représentée ce chantier. Aussi, l'innovation doit nous conduire à ne plus faire référence à la notion de déchet – ce dont je me suis abstenu jusqu'à présent – mais à celles de déblais et de ressource, approche plus positive.

Il faut aussi trouver de nouvelles formes d'ingénierie financière de façon à intégrer les externalités positives en dépassant les modèles que nous avons connus jusqu'à présent. Il s'agit de bâtir une vision excédant largement le seul cadre de l'Île-de-France et d'utiliser ces déblais dans d'autres projets d'urbanisme. Ainsi, le coût d'un transport de déblais sur une longue distance se voit compensé par l'évitement d'une externalité négative.

Je souhaiterais par ailleurs recueillir votre avis sur le fait que, alors que le Grand Paris est l'affaire des Franciliens, il est repoussé par les autres départements au lieu d'être vécu comme une aubaine. Dans le cadre d'une économie collaborative, l'*open source* et l'*open data* occupent une place primordiale. Une plate-forme collaborative, une initiative dépassant le cercle habituel des opérateurs, sera-t-elle construite autour de ces opportunités ? Avez-vous envisagé l'idée d'un stock réversible de long terme ? Quels sont les défauts de rédaction du projet de l'arrêté ministériel relatif au statut de déchet ? Quels sont les obstacles à l'utilisation des matières recyclées dans d'autres chantiers ? N'est-il pas temps de réfléchir au levier que pourrait constituer une fiscalité adaptée aux matières premières secondaires dans les domaines de la TVA et des charges sociales ?

M. Yannick Favennec. Comment la SGP se conformera-t-elle aux dispositions de la loi relative à la transition énergétique et à l'objectif de 70 % de matières recyclées à l'horizon

2020 ? Les entreprises engagées dans le chantier du Grand Paris auront-elles recours aux matières recyclables, une partie des déchets sera-t-elle réutilisée ? Envisagez-vous la création de plates-formes de traitement des déchets ?

M. Jean-Louis Bricout. Les enjeux du chantier du Grand Paris concernent tous les élus de tous les territoires à travers le réemploi et le recyclage des matières issues des chantiers. Avez-vous intégré l'idée que votre beau projet est utile à tout le pays sous l'angle de la gestion environnementale des chantiers ? Quelles actions de formation et d'information menez-vous auprès des professionnels de vos secteurs respectifs ? Quel doit être le rôle des pouvoirs publics, des aspects réglementaires ou de développement d'outils informatiques ayant été évoqués ?

M. Gérard Menuel. Le sable, matériau noble qui, historiquement, sert aux constructions franciliennes, constitue une ressource naturelle de plus en plus rare. On en a extrait à Montereau, puis à Bray-sur-Seine, puis à Nogent-sur-Seine et l'on approche Brienne-le-Château, ce qui signifie que l'on remonte à la source de la Seine. Dans vos projets, avez-vous examiné l'ensemble des solutions, particulièrement la gestion des tris, afin de limiter ce recours au sable, matière qui se raréfie en amont ?

M. Martial Saddier. Un pourcentage de matériaux recyclés est-il prévu dans le projet du Grand Paris ? Un objectif a-t-il été déterminé dans le cahier des charges des entreprises concernées ?

Mme Laurence Abeille. Éluë du Val de Marne, je suis très intéressée par ce formidable chantier qui est autant attendu que redouté par les territoires concernés à cause de la question des déchets. La gestion comme le transport de ces derniers mériteraient une information des élus locaux et des populations ; cela faciliterait l'acceptation des travaux. Avez-vous évalué l'impact que le chantier pourrait avoir en termes d'emplois et de formation et, le cas échéant, les populations franciliennes seraient-elles concernées en priorité ?

M. Guillaume Chevrollier. Le chantier du Grand Paris est colossal et les chiffres qui s'y rapportent, impressionnants. Parmi ceux-ci, le volume des déchets inquiète particulièrement, cela d'autant plus qu'ils s'ajoutent aux nombreux problèmes que pose le BTP en Île-de-France aujourd'hui. Ainsi, 60 millions de tonnes de déblais seront produites entre 2015 et 2030, ce qui équivaut à 1,5 million de semi-remorques, 7 000 piscines olympiques. Le problème des nuisances pour les Franciliens est crucial en termes de bruit et de pollution car 2 000 tonnes par jour en moyenne, ce sont 75 camions quotidiens pendant quinze ans. Cela doit être l'occasion d'une réflexion qui profite à l'ensemble des projets sur tout le territoire. Je privilégierai quatre orientations : une meilleure utilisation et valorisation des matériaux de construction recyclés, ce qui peut être qualifié d'optimisation de la gestion de la mine urbaine ; le recyclage des terres excavées ; le développement des modes de transports autres que la route ; enfin, une meilleure répartition des installations de stockage sur le territoire national. De fait, l'enjeu est bien celui de la gestion durable des chantiers en France.

M. Jean-Yves Caultet. Élu d'un département de la deuxième couronne, l'Yonne, je constate que face à un problème, qu'il s'agisse de ressources nobles, comme le sable ou de déchets ou déblais, on s'éloigne de l'Île-de-France pour trouver une solution ou une ressource. Nous nous interrogeons sur l'impact que pourrait avoir l'exploitation de gravières et de carrières, ou des tentations éventuelles de stockage à grande distance de certains matériaux. Pour nos carrières, nous interdisons qu'un certain seuil de matières soit exporté hors de la

Bourgogne. Ces réflexions sont-elles conduites, aussi bien pour les dépôts que pour les extractions ?

M. Laurent Furst. Il s'agit d'un dossier passionnant pour un élu hors Île-de-France, qui, je le rappelle, est une région parmi d'autres : un projet titanesque en termes de finances comme de déchets. Alors que l'on envisage un développement de la population de 1,5 million d'habitants autour de Paris du fait de ce chantier, soit plus que la population de l'agglomération lyonnaise, on n'a pas réfléchi à l'impact de cette réalisation sur notre pays. Ce chantier est magnifique, certes, mais je déplore que la question de savoir s'il revêtait une dimension départementale ou nationale et donc, celle de son traitement en conséquence, n'ait jamais été posée. Vous êtes des aménageurs et des opérateurs, j'aimerais recueillir votre avis.

En ce qui concerne le volume des déblais et gravas, pouvez-vous dire s'il sera supérieur ou inférieur à celui du tunnel sous la Manche, qui a beaucoup marqué l'imaginaire collectif des Français ? Enfin, pour poser une question proche de l'actualité, un chantier de cette ampleur appelle de nombreux engins lourds de chantier : les jours où le taux de particules fines sera trop élevé dans l'atmosphère francilienne, suspendra-t-on les travaux ?

M. Jean-Marie Sermier. On cherche souvent une complémentarité entre zones rurales et zones urbaines : voilà un bel exemple à méditer dans lequel le rural sert beaucoup l'urbain. Par ailleurs, la gestion de cet ensemble de matériaux appelle un accord entre les entreprises, la maîtrise d'ouvrage et les collectivités ; ne serait-il pas opportun de recourir à une société d'économie mixte existante ou une structure agréée ?

M. le président Jean-Paul Chanteguet. D'après M. Yves Albarello, tous les besoins liés au chantier du Grand Paris n'auraient pas été pris en compte, il serait bon que vous puissiez nous apporter des précisions à ce sujet. M. François-Michel Lambert a insisté sur la nécessité d'une coordination compatible avec les enjeux de retraitement des déchets, ressources ou déblais. La SGP prévoit-elle la création d'une structure particulière à cet effet ?

M. Philippe Yvin. S'agissant de la quantité de matières à traiter, divers chiffres ont circulé et il faut bien s'entendre sur le périmètre dont on parle afin d'éviter toute polémique inutile. Les estimations sont assez simples à établir car elles relèvent du pur calcul mathématique. Il s'agit de savoir comment on calcule le volume d'un tunnel, rond en général, et celui des gares qui sont des parallélépipèdes rectangles ; je tiens à votre disposition ces calculs qui ne sont guère complexes. Il s'agit donc de 40 à 43 millions de tonnes compte tenu, désormais, de la ligne 15 Sud et non pas 60 à 80 millions, comme j'ai pu le lire ou comme le président Patrick Aimon l'a repris tout à l'heure, je pense de bonne foi. Ces chiffres correspondent peut-être à l'ensemble des transports ou à des opérations d'aménagement en Île-de-France mais pas au périmètre du Grand Paris Express qui concerne, lui, 200 kilomètres de ligne et 69 gares.

En réponse à M. Yves Albarello qui s'interroge sur les modes d'évacuation, je précise qu'il y aura bien quatre plates-formes, deux fluviales et deux ferroviaires, qui ont toutes fait l'objet de discussions précises avec les opérateurs Ports de Paris et RFF. La capacité est bien là, y compris en termes de sillons. Le travail reste à affiner sur les autres tronçons du réseau Grand Paris Express. J'ai cité les canaux à dessein car celui de Saint-Denis ne pose aucun problème de navigabilité ; quant à celui de l'Ourcq, comme vous le savez, le point de retournement des péniches se situe à Pavillons-sous-bois. Or, à Pont de Bondy, il y a précisément une gare de la ligne 15 Est et des entrées de tunnelier. Certes, le canal ne sera pas utilisable pour la gare de Sevrans-Livry. Mais pour sa partie navigable, nous pourrions au

moins l'utiliser pour les travaux de la gare de Bondy et, en fonction de l'organisation des tunneliers sur la ligne 15 Est, que nous concevrons l'année prochaine, vraisemblablement pour des portions plus longues que la ligne. En outre, le canal de Saint-Denis sera également utilisé pour les travaux de cette ligne. La Seine sera, elle aussi, vraisemblablement utilisée, notamment pour l'aménagement du nord-ouest de l'Île-de-France. En ce qui concerne RFF nous allons poursuivre notre dialogue pour le reste du tronçon : même s'il est en effet difficile d'obtenir des sillons, c'est un sujet pour lequel il faut se battre.

À M. Alexis Bachelay, je précise, qu'à mesure de l'avancement des travaux, nous progressons dans la connaissance des sols que nous allons rencontrer. Nous avons commencé par des études historiques et documentaires relatives à l'ensemble des activités industrielles ayant eu lieu sur les tracés des tunnels et l'emplacement des gares. Cela est complété par des sondages pour chacun des sites ainsi que des analyses chimiques des sols. Actuellement, nous réalisons en complément des puits d'essai à hauteur réelle des tunnels qui permettent de préciser ces analyses. Les plans de gestion, qui précisent la localisation et la nature des terres polluées, seront établis en fonction des résultats.

Nous sommes très ouverts à l'utilisation de matériaux recyclés dans la limite des certifications techniques. Je rappelle que nous effectuons des travaux souterrains, extrêmement sensibles et que l'utilisation de ces matériaux doit être conforme à la réglementation en vigueur, particulièrement pour la part de ceux-ci susceptible d'entrer dans la composition des bétons que nous utiliserons.

La communication avec les élus et la population est une de nos préoccupations, singulièrement à l'approche des ouvertures de chantier. Nous consacrerons d'ailleurs notre présence au salon des maires d'Île-de-France, au mois d'avril prochain, au seul sujet de la gestion des déblais. Ce sera pour nous l'occasion de préciser la politique de la SGP en la matière mais aussi de repérer les projets en Île-de-France susceptibles de bénéficier des terres extraites des tunnels et des chantiers des gares.

Enfin, je confirme que nous sommes déterminés à mettre en place des plates-formes de transit, plates-formes tampons, afin d'assurer le stockage temporaire ainsi que la valorisation des déchets concernés.

M. Erwan Le Meur. En réponse à M. François-Michel Lambert, je peux indiquer qu'en ce qui concerne les granulats recyclés, en l'état, le projet d'arrêté ministériel n'est pas applicable aux installations urbaines. En l'occurrence, il s'agit bien de sites de grande capacité qui produisent de grandes quantités de matériaux recyclés sur des petites surfaces. Le texte demande la réalisation d'un nombre d'analyses trop élevé de matériaux qui ne sont pas encore utilisés sur les chantiers au regard de la surface de stockage possible et des temps d'analyse. Cela n'est pas techniquement faisable. Le projet de texte ne se base pas sur l'expérience de grandes sociétés spécialisées dans ces sujets, particulièrement en matière de maîtrise des risques par un plan d'assurance qualité renforcé.

L'année 2016 sera importante pour la révision du code des marchés publics qui pourrait permettre d'inverser la tendance afin que les maîtres d'ouvrage demandent que les matières recyclées aient la priorité sur les matières naturelles. Il reviendrait alors aux entreprises de démontrer qu'elles ne peuvent pas utiliser de matériaux recyclés, notamment pour des raisons techniques comme l'a évoqué M. Philippe Yvin. Ce serait là l'ouverture à une véritable économie circulaire.

La baisse des charges sociales est une notion à laquelle je crois et qui me semble intéressante pour les entreprises – réponse peut-être évidente pour vous. En revanche, la fiscalité me laisse plus dubitatif contrairement à la FEDEREC qui en est partisane. Son efficacité me paraîtrait plutôt résider dans son aspect de signal politique adressé aux entreprises puisque la TVA est récupérable dans le cadre de relations entre acteurs de droit privé.

En fonction de la maille de criblage utilisée, il est possible de réutiliser des sables dès lors que ceux-ci ne sont pas pollués car la difficulté rencontrée réside dans le fait que ce sont les parties fines qui retiennent les matières polluantes. Sous cette réserve, il est possible de réutiliser des sables plutôt que d'en importer de régions limitrophes. C'est intéressant sur le plan économique car il s'agit d'un matériau coûteux à l'achat comme au transport.

En ce qui concerne la formation, sujet que je connais bien, nous avons tenté de créer une formation à nos métiers au lycée de Gennevilliers. Cela a été la croix et la bannière : nous nous sommes heurtés aux équipes du recteur alors même que ce dernier était plutôt favorable et nous n'avons pas pu faire évoluer l'Éducation nationale. En l'occurrence, je représentais le port de Gennevilliers qui compte de nombreuses entreprises spécialisées dans ce domaine et nous proposons d'accueillir des jeunes en formation dans ce lycée. L'administration a tué notre projet dans l'œuf : votre aide pourrait nous être utile.

À M. Jean-Yves Caullet, je dirai que l'accueil de terres présente des aspects positifs, notamment en matière de remblais de carrières ou de trous susceptibles d'être laissés à l'abandon dans des territoires. Il s'agit peut-être là d'un défaut de communication car, dans le respect des règles, on peut valoriser des terres et du foncier dans les départements limitrophes en important des matériaux issus du Grand Paris – je pense notamment à l'Yonne ou à l'Oise.

Le chantier du Grand Paris peut être exemplaire aux yeux du reste de la France et même de l'Europe. Cette exemplarité résidera dans les innovations et les nombreux projets conduits dans ce cadre, dans le domaine du tri, du recyclage et de la valorisation de ces matériaux. J'évoquais tout à l'heure une dizaine ou une quinzaine de centres de tri à construire sur le territoire francilien, sachez, madame Abeille, que 15 centres représentent la création de 500 emplois. Cela peut être réalisé à l'horizon 2020 si l'on décide de mettre en œuvre la disposition relative au recyclage de 70 % des matériaux non dangereux et non inertes. Le coût d'un centre de tri de ce type est de trois millions d'euros environ l'unité. Si l'on en crée 15, cela représente autant d'investissements pour la région.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Ces équipements ne sont-ils pas prévus dans le PREDEC ? Ce plan prend-il en compte tous les enjeux du grand Paris ?

M. Erwan Le Meur. Dix centres sont prévus. M. Yves Albarello a raison, le Grand Paris est arrivé un peu tard pour le PREDEC, sur lequel la réflexion a été engagée – j'étais présent à l'époque – il y a sept ou huit ans. Or les données précises relatives au chantier ne sont disponibles que depuis un ou deux ans. Dès lors, le Plan n'a pu que tenter de s'adapter.

M. Yves Albarello. Monsieur Philippe Yvin, deux de mes questions sur les terres sulfatées restent sans réponse. D'un côté, 45 % des terres extraites sont concernées, de l'autre, des carrières ne sont toujours pas comblées et pourraient l'être par ces matériaux. Actuellement, la législation ne le permet pas, elle doit donc évoluer. Par ailleurs, et je suppose que vous avez cela en tête, la région parisienne recèle un fort potentiel géothermique. Le

chantier du Grand Paris sera assurément l'occasion, en conformité avec les dispositions de loi relative à la transition énergétique, de créer un réseau d'exploitation de cette ressource.

Monsieur Erwan Le Meur, vous aurez alors à traiter les bentonites qui sont fortement polluées, au même titre que les terres sulfurées. Enfin, une société est aujourd'hui en mesure de pouvoir sécher les terres humides sur place, à la sortie du tunnelier : il y a là un gain de volume et de transport important. L'opération pourrait être rendue difficile dans Paris *intra muros* mais mérite de retenir toute notre attention.

M. Patrick Aimon. La Fédération française du bâtiment n'encourage pas les entreprises à utiliser des décharges illégales. Je me suis peut-être mal exprimé, j'ai dit qu'il en existait qui sont quotidiennement utilisés, qu'elles sont énormes, au vu et au su de tout le monde. Dans ces conditions, soit on les ferme, soit on leur demande de se mettre en conformité avec la réglementation ; tel était le sens de mon propos.

À la question de Mme Laurence Abeille, je répondrai que nous avons, à la demande du président de la région d'Île-de-France, réalisé une étude prospective sur les perspectives ouvertes par le chantier du Grand Paris en termes d'emplois, je vous la communiquerai. Nous réalisons en moyenne 40 milliards de travaux BTP en Île-de-France par an dont 32 milliards dans le bâtiment et 8 dans les travaux publics. Cela concerne 250 000 emplois au total. Le chantier du Grand Paris créerait, sur les 15 ans prévus de sa durée et en moyenne, 50 000 emplois. Notre question est de savoir où allons-nous embaucher ces salariés ? Les écoles ne donnent que ce qu'elles peuvent et des travailleurs provenant d'autres départements viendront car nous manquerons d'entreprises et de salariés. Nos écoles devront être développées, que ce soit dans le secteur de l'apprentissage ou par le biais de l'éducation nationale, il nous faudra donc des budgets.

Des entreprises étrangères seront-elles susceptibles de venir fournir toutes les prestations concernées ? En d'autres termes, le Grand Paris va-t-il faire baisser le chômage en France ou dans les autres pays européens ? C'est une question que l'on peut se poser.

M. Alexis Bachelay. Les interventions de MM. Erwan Le Meur et Patrick Aimon posent la question de l'emploi à venir mais surtout celle de la formation en amont et, si possible, en Île-de-France. Sans chauvinisme régional excessif, pourquoi pas à Gennevilliers qui sera un lieu de passage du métro et l'une des plates-formes importantes au cours des travaux ? De plus, nous avons déjà un enseignement professionnel de qualité reconnu ; j'avoue d'ailleurs ma totale incompréhension devant le refus opposé à la proposition de M. Erwan Le Meur et des entreprises. Je vais effectuer une démarche auprès de la ministre et, de son côté, le président Philippe Yvin pourrait inciter les pouvoirs publics à favoriser la formation dans ce domaine car des emplois vont être créés. Nous devons tous, professionnels compris, faire passer le message car il nous faut former et employer des personnes vivant en Île-de-France, c'est là un minimum.

M. Philippe Yvin. En réponse aux questions de M. Yves Albarello sur les terres gypsifères auxquelles j'ai involontairement omis de répondre, je peux indiquer que nous avons engagé des actions dans deux directions. La première avec l'industrie du plâtre, très présente en Île-de-France, particulièrement avec Saint-Gobain. Il s'agit de valoriser cette matière en cherchant quelles sont les terres susceptibles d'être intégrées dans le processus de fabrication du plâtre tel qu'il existe aujourd'hui. La seconde, et vous l'avez souligné vous-même, concerne le comblement des carrières de gypse. Une modification de la réglementation est effectivement nécessaire. À cet égard, nos demandes ont reçu un accueil favorable – nous

nous sommes notamment entretenus récemment sur ce point avec le directeur régional de l'environnement et le ministère de l'écologie. C'est important car d'autres entreprises historiques présentes en Île-de-France sont intéressées et il y aurait de bons débouchés pour les terres concernées.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Il me reste à remercier nos intervenants tout en regrettant que la région Île-de-France n'ait pas pu déléguer un autre vice-président à la suite du problème de santé de Mme Corinne Rufet.

Je retiendrai surtout un mot : exemplaire. Messieurs, essayez de faire de ce projet une œuvre exemplaire. C'est un défi qui concerne tous les acteurs impliqués, la région, les entreprises, la SGP, les élus et les collectivités territoriales car les enjeux sont immenses en termes d'activité et d'emploi. Pour ce qui concerne notre Commission, la dimension du développement durable est fondamentale.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 24 mars 2015 à 17 heures

Présents. - Mme Laurence Abeille, M. Yves Albarello, M. Alexis Bachelay, M. Jean-Louis Bricout, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, M. Michel Heinrich, M. François-Michel Lambert, M. Gérard Menuel, M. Bertrand Pancher, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Julien Aubert, Mme Chantal Berthelot, M. Christophe Bouillon, M. Patrice Carvalho, M. Stéphane Claireaux, M. Christian Jacob, M. Alain Leboeuf, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Napole Polutélé, M. Gilbert Sauvan, M. Gabriel Serville, Mme Suzanne Tallard