



Paris, le 14 octobre 2019

## **Contribution à la consultation sur le projet de Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) des Hauts-de-France**

L'UNED souhaite apporter une contribution sur le PRPGD actuellement à l'enquête. En effet, si ce plan affiche des objectifs ambitieux en termes d'économie circulaire, ce dont nous pouvons nous réjouir, il appelle néanmoins à des commentaires qui nécessitent, pour réponse, de modifier ce plan. A défaut de réponses pertinentes, ce plan risque de ne pas être applicable sur le volet de la gestion des déchets du BTP compte tenu des erreurs manifestes d'appréciation qu'il comporte.

### **1- Gisements en déchets inertes du BTP**

Les données relatives aux gisements en déchets du BTP et notamment les déchets inertes (terres excavées notamment) se basent sur les chiffres disponibles pour l'année 2015 et hors grands travaux.

Il convient de se rappeler que cette année 2015 est, au niveau national, une année de faible activité compte-tenu du contexte économique global. Si l'on raisonne donc, hors grands chantiers, il faut donc prendre toutes les précautions de rigueur quant aux chiffres énoncés au paragraphe 2.2.3 « Evolution tendancielle des déchets BTP ». En effet, cette base 2015 fausse les chiffres des années suivantes en étant une donnée d'entrée basse qui ne reflète pas une pleine année d'activité. Dans les faits, les chiffres des années 2020, 2025 et 2031 pourraient être bien supérieurs à ceux indiqués, d'autant plus que les grands chantiers dont la quantification et la planification restent toujours très difficiles à évaluer et conduisent à une sous-évaluation des quantités produites.

De fait, les tonnages mentionnés dans les paragraphes suivants s'en trouveront très largement impactés à la hausse avec des pics ponctuels qui n'ont absolument pas été pris en compte.

Considérant ensuite les chiffres incluant les objectifs sur la prévention, si l'UNED est favorable à cette initiative poussant vers le recyclage, la valorisation voire le réemploi des déchets inertes, il nous semble qu'à ce jour, les filières pour ces opérations sont manquantes voire à développer afin d'arriver aux objectifs annoncés.

Si l'on considère que les chiffres des tonnages sont sous-estimés car prenant pour base l'année 2015, les quantités de terres à réemployer, valoriser, recycler vont augmenter et rendre encore plus sensible ce manque de filière.

A ce titre, l'UNED souligne que les initiatives en termes de nouvelles filières sont bien souvent freinées, preuve en est le concept d'IVDI (Installations de Valorisation des Déblais Inertes) déjà évoqué lors d'une contribution soumise lors des travaux préparatoires à ce PRPGD. Si des expérimentations en nouvelles

voies/filières de valorisation ne sont pas ouvertes, l'objectif de 70% voire 75% en 2031 semble difficile à atteindre.

De plus, la région des Hauts-de-France souhaite, en parallèle de l'atteinte des taux de valorisation à diverses années, réduire les quantités de déchets inertes éliminés. Le paragraphe 2.3.5.2 donne une vue d'ensemble de ce souhait. Considérant la probable augmentation des tonnages sur la période considérée ainsi que les difficultés en termes de filières de valorisation, cette baisse de l'ordre de 45% sera très difficile à atteindre.

## **2- Impact des grands chantiers**

Le paragraphe 2.3.5.3 est révélateur des difficultés dans l'estimation des gisements en déchets du BTP (inertes ou non) dans le sens où seul un des grands chantiers cités est en mesure de fournir des estimations chiffrées. Et cela est heureux car il faut rappeler que le Canal Seine Nord Europe sera un chantier exclusivement situé dans les Hauts-de-France. Donc dans une optique de gestion régionale des déchets produits dans la région. Il reste que ce ne sont pas moins de 8 millions de tonnes de terres inertes qu'il faudra gérer et qui viendront s'ajouter aux chiffres imprécis précédemment évoqués et qu'il faudra valoriser à 70% via des filières à créer voire à intensifier. De plus, s'il s'avère que ces terres risquent d'être en partie polluées, il est alarmant de constater que la région ne sera aucunement en mesure de les accueillir, remettant en cause le principe élémentaire d'auto-suffisance que le PRPGD se doit de respecter

Le chantier du Grand Paris n'a pu fournir de données chiffrées et l'UNED ne s'en étonne guère. En effet, la production de terres inertes par les travaux de la SGP est liée aux chantiers (tunneliers, gares...) et n'est pas linéaire dans le temps. De fortes variations sont à attendre au fil des années jusqu'en 2025 voire 2027 pour les lignes subissant un retard (par exemple, la ligne 17 vers l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle). Il faut aussi ajouter les difficultés à trouver des exutoires en Île de France en raison des projets reportés, annulés et des ISDI qui vont fermer d'ici quelques années. Conjugée à la difficulté à lancer des filières de valorisation, il est fort probable que la SGP sera contrainte de se tourner vers les régions limitrophes pour trouver de nouveaux exutoires.

La région des Hauts-de-France et notamment le département de l'Oise se trouvent donc en première ligne pour un afflux supplémentaire de déchets inertes (la partie sud de l'Aisne étant dépourvue de sites potentiels). En effet, considérant le tonnage de 45 millions de terres excavées produites par la SGP, il est probable que les exportations annuelles de terres excavées de l'Île de France à destination des Hauts-de-France, jusqu'en 2025-2027, dépasseront les chiffres 2015 de l'annexe 5 du PRPGD. De fait les données du tableau 32 semblent faibles au regard de la réalité à venir (d'ailleurs une coquille est à corriger dans ce tableau et la somme des tonnages des inertes).

**Le sud de l'Oise est d'autant plus en première ligne que l'orientation 13 précise, en action, de respecter le principe de proximité dans les transferts avec les régions limitrophes.**

De plus, il faut considérer que le Grand Paris va induire inévitablement des restructurations des zones avoisinantes des gares. De nouveaux quartiers vont émerger (Gonesse par exemple et notamment Europacity) ou vont être significativement modifiés (Le Bourget, La Courneuve ou d'autres quartiers de gares situés en Seine Saint Denis). De fait, si les exutoires franciliens sont insuffisants, les tonnages produits seront exportés dans le sud de l'Oise augmentant de fait les quantités de terres à gérer.

Il convient également de rappeler qu'un chantier significatif va s'ouvrir prochainement à l'Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle : celui du Terminal T4 qui, de par les volumes de déchets produits ainsi que par sa localisation à proximité du sud de l'Oise, pourrait aboutir à augmenter encore les tonnages de déchets entre les 2 régions.

Toujours à proximité de cet aéroport et comme souligné en fin de paragraphe 2.3.5, les tonnages issus des travaux du barreau ferroviaire entre Roissy et Creil ne sont pas connus et pourraient venir s'ajouter à ceux précédemment mentionnés.

Enfin, concernant la mise au gabarit européen de l'Oise, l'UNED s'étonne de l'unité choisie pour les déchets et qui rend difficile leur intégration dans les données chiffrées du plan.

En conclusion, la fiche d'orientation 14 page 147 contenant la règle de planification suivante :

**La création d'ISDI prend en compte, de manière approfondie et en amont, les modalités de transport et d'approvisionnement, dans une logique de proximité et de performances environnementales en recherchant pour les grands projets régionaux et ceux des régions limitrophes, à aboutir à des modalités de transport alternatives aux transports routiers, pour au moins 50% du tonnage effectif dès l'adoption du plan, tout en assurant un équilibre entre les différents départements.**

représente une erreur manifeste d'appréciation en ce sens qu'elle crée des difficultés insurmontables pour la création de nouvelles capacités en ISDI, alors que le gisement est en augmentation et que le plan ne démontre nullement que les déblais trouveront des exutoires de substitution (permis d'aménager ou capacités complémentaires dans les remblaiements de carrière). Il est également étonnant que le PRPGD puisse statuer sur la gestion des terres excavées inertes, alors que le SRC, qui traite des capacités de remblais des carrières est en cours d'élaboration. Il apparaît que la région n'est donc pas en possession de tous les éléments indispensables et nécessaires pour définir sa prescription. La région ne peut ignorer ce sujet, puisque dans le mémoire en réponse à la MRAE, page 23, le SRC figure bien dans les plans constitutifs du PRPGD.

### **3- Un maillage des installations en question et des filières/solutions de valorisation insuffisantes ou à développer**

En conclusion des 2 parties précédentes, l'UNED constate que les données chiffrées annoncées se basent sur une année de moindre activité qui biaise les données, hors grands chantiers, des années suivantes.

De plus, l'intégration des grands chantiers se révèle incomplète en raison soit :

- D'un manque d'estimation des terres excavées produites (SGP Nord, barreau ferroviaire Roissy-Creil) ;
- D'absence de prise en compte de chantiers nouveaux (Extension et développement urbains, T4 Roissy, zones aux alentours des gares voire T4 Roissy ...).

Ces difficultés dans l'estimation du gisement global constituent une incertitude non négligeable et à terme un impact fort dans les objectifs du PRPGD.

Sur l'atteinte du taux de valorisation, l'UNED ne peut que rejoindre la région dans son souhait d'action pour lancer des expérimentations (fiche n°10) ou des nouvelles filières et appelle donc la région à reconsidérer le concept d'IVDI afin de l'autoriser via des projets novateurs dérogatoires qui conjugueront l'utilité de l'ouvrage réalisé avec des terres excavées (merlons phoniques, parcs, aménagements paysagers ou agricoles) avec les exigences dédiées aux ISDI et donc amenant des garanties environnementales et de traçabilité (qu'il faut améliorer certes mais surtout systématiser – fiche n°10). L'UNED est sensible à l'action de la fiche n°14 indiquant de développer la valorisation des déblais en aménagement mais pas dans les conditions actuelles des permis d'aménager qui n'assurent pas les garanties environnementales que l'on est en droit d'attendre et qui d'ailleurs sont exprimées dans le rapport environnemental du PRPGD.

Si les besoins en capacités en ISDI ne sont pas revus de manière plus pragmatique et/ou si des filières nouvelles de valorisation ne sont pas créées, considérant l'augmentation prévisible des tonnages en terres excavées jusqu'en 2025-2027, le tonnage global de déchets inertes sera difficilement gérable au regard de la volonté (déjà énoncée plus haut) de réduire l'enfouissement.

Cette réduction signifiera diminuer les exutoires en ISDI disponibles soit de manière mécanique via les cessations d'activité du fait des arrêtés, soit en interdisant l'installation de nouvelles ISDI, soit encore en refusant d'éventuelles extensions. Le risque hautement élevé qui surviendra sera la multiplication des sites illicites et des dépôts sauvages.

Ce risque avéré sera issu de l'insuffisance dans l'estimation des tonnages, le manque d'exutoires et de filières de valorisation et sera imputé à la région qui au travers des collectivités, aura à gérer les conséquences de ces pratiques déviantes, que l'UNED condamne fermement et fortement.

Cette réduction de l'enfouissement pose aussi les questions du maillage des installations restantes et de leurs moyens d'accès (cette question des moyens d'accès est aussi valable pour les installations actuelles). Dans la fiche d'orientation n°14, il est indiqué le souhait de développer les moyens de transports alternatifs. Si l'UNED prend acte que la région aille dans le sens de la réduction des acheminements par la route (ce qui semble se dessiner via cette orientation), il se pose néanmoins, la question de la faisabilité de cette orientation. En effet, les ISDI ne sont pas nécessairement à proximité des voies fluviales ou ferrées et un transport par camions sera toujours nécessaire. Sans l'entretien de ces voies alternatives par les opérateurs dédiés (VNF, SNCF) voire leurs engagements à les pérenniser (notamment SNCF), cette volonté de développer ces transports alternatifs sera difficilement mise en application. De plus, il convient de considérer le facteur économique de ces nouveaux moyens de transports notamment si un système de double fret au retour n'est pas mis en place sinon fortement incité. Sans ces nécessaires considérations (entretien des voies + aspects économiques), le transport par la route restera la solution privilégiée.

Toujours, sur cette fiche d'orientation n°14, l'UNED ne peut que regretter que l'étude proposée en recommandation d'action (recherche de la meilleure adéquation offre/demande de solutions de stockage et valorisation de déchets inertes) n'ait pas été lancée plus tôt. Cela aurait constitué un élément d'entrée important pour la gestion des déchets inertes voire des terres polluées.

De nouveau, concernant la fiche d'orientation n°14 voire la fiche n°8, l'UNED rejoint la région dans la préconisation de mettre en place des installations de tri/broyage/concassage et criblage en amont du stockage pour ne stocker que des déchets ultimes. Il s'agit ici d'une solution innovante et simple « sur le papier ». Toutefois, elle a l'inconvénient d'être coûteuse pour les opérateurs et, sans accompagnement, elle se révélera difficile à mettre en place (foncier, machines, rapidité de délivrance des arrêtés...). La région des Hauts-de-France en est consciente et l'UNED applaudit la volonté d'une action d'accompagnement mentionnée en fin de fiche 14.

Enfin, cette fiche 14 appelle un dernier commentaire de l'UNED sur la définition par les services de l'Etat de zones de chalandise tout en veillant au principe de bon équilibre territorial. En effet, l'UNED souhaite que les services de l'Etat n'interdisent pas l'implantation dans des zones mais précisent des zones privilégiées pour ces installations. Dans ce domaine, le plan doit être incitatif et non restrictif. Ceci semble être pris en compte dans la fiche d'orientation n°8.

En dernier commentaire sur les fiches, considérant la fiche d'orientation n°10, l'UNED se pose la question des coûts notamment pour le sur-tri afin d'améliorer la valorisation matière. En effet, ce sur-tri pourrait être économiquement contre-productif à mettre en place.

Sur ce sujet de la valorisation matière, les programmes nationaux Recybéton et Mure pourraient être des sources de solutions innovantes à prendre en compte.

L'UNED souhaite que soit rajouté en §1.5.3.4, le site materrio.construction qui constitue un centre de ressources incontournable pour le recyclage et la valorisation.

**En ce qui concerne les déchets non inertes non dangereux du BTP.**

Les observations concernant ce gisement sont identiques à celles émises sur les terres inertes puisque, là aussi, les chiffres pris en référence sont de 2015.

Plus grave, de l'aveu même du rédacteur, le gisement des terres polluées est très largement sous-estimé (Chapitre 16-4-2 page 67).

De la même manière, le plan constate aussi pour les DNIND du BTP une insuffisance de maillage et déplore la progression de dépôts sauvages. Ce fléau trouve principalement son explication dans le manque d'installations d'accueil. Pour rappel, on considère qu'au-delà de 30 km, les déchets échappent aux filières vertueuses de valorisation.

**Le point le plus problématique apparaît sur la fiche d'orientation n°13.**

En effet, si l'on respecte les orientations de valorisation et de recyclage préconisées pour le BTP et si dans le même temps on prend en charge la totalité du gisement grâce à un maillage performant, alors il est également **impératif** de créer des capacités de stockage dédiées, la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles ne dispensant pas de produire des déchets ultimes non dangereux.

Or, le plan, sans aucunement faire la distinction entre la filière OM/DAE et la filière BTP, décrète qu'il n'est pas nécessaire de créer de nouvelles capacités ISDND en s'appuyant sur un gisement largement sous-estimé concernant la filière BTP et en ignorant la production de déchets ultimes issus d'un maillage et d'un tri performant. Il s'agit bien là d'une erreur manifeste d'appréciation dont les conséquences seront :

- Un frein à la création de nouvelles plateformes de tri valorisation puisqu'elles ne disposeront pas d'exutoire de proximité pour les ultimes, les obligeant à transporter loin ce flux et en encombrant les exutoires existants (ISDND ou incinérateurs) dont la vocation est le traitement des OM/DAE. Il y a bien là une contradiction flagrante entre les objectifs de valorisation et recyclage affichés par le plan et les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir.
- La continuité, voir la progression des dépôts sauvages, alors qu'une priorité du plan est justement de lutter contre eux. Il y a grand risque de constater la résurgence d'accidents environnementaux comme par le passé Néry Saintines.

En tout dernier point, l'UNED s'étonne que le PRPGD mentionne le SRC en tant que donnée d'entrée à l'élaboration de ce plan alors que ce schéma régional des carrières n'est pas validé à ce jour (page 23 de la réponse à la MRAE). Il reste que nous rejoignons le rédacteur dans le fait que ce SRC est un élément indispensable à l'élaboration de la perspective puisqu'il détermine les capacités en remblais des carrières, ce dont doit tenir compte le PRPGD ; encore faut-il qu'il que ce SRC soit finalisé.

L'UNED est à la disposition de la région pour évoquer plus finement ces sujets. La volonté partagée entre l'UNICEM et l'UNED, est de créer une filière de valorisation et de stockage efficace dans la région de Hauts-de-France qui, au-delà de l'effet positif recherché pour l'environnement, est aussi un axe de développement économique d'une activité aujourd'hui très souvent captée par la Belgique, qui s'est structurée de longue date.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre contribution et nous restons à votre disposition pour vous expliquer de vive voix notre position.