

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

Évaluation environnementale des plans et programmes

Le 24 SEP. 2014

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de plan régional de
prévention et de gestion des déchets de chantier du bâtiment et des travaux
publics (PREDEC)**

Synthèse de l'avis

Après la première génération de plans départementaux de gestion des déchets de chantiers du BTP, le PREDEC a pour vocation d'établir un cadre régional pour la prévention et la gestion de ces déchets à horizon 2026. Il constitue un instrument de programmation et d'organisation, et un outil de mobilisation, d'information, de sensibilisation et de communication à destination d'un large public.

Le rapport environnemental est complet et permet d'appréhender les impacts de la gestion des déchets de chantier et du BTP en Île-de-France, dont les principaux sont liés au transport et au stockage des déchets inertes (ISDI). Si des compléments pourraient venir conforter le rapport environnemental, l'analyse des incidences des différents scénarii est sincère et étayée, et les limites de l'exercice sont clairement présentées.

La prise en compte des enjeux sanitaires et environnementaux par le projet de PREDEC est satisfaisante. Il met l'accent sur la réduction des impacts négatifs en privilégiant un scénario volontariste et ambitieux de valorisation (ré-emploi, recyclage) des matériaux au plus près de leur lieu de production et de diversification des modes de transports. Il vise également à favoriser un rééquilibrage territorial des installations de stockage des déchets inertes.

L'implication des maîtres d'ouvrage des projets d'aménagement et de construction, à travers une intégration de la problématique dès la conception et à une échelle appropriée (*territoires de projets*), la sensibilisation et la formation des acteurs concernés (professionnels du BTP, collectivités) et la mise en place de démarches d'économie circulaire à différentes échelles sont la clé de voûte de la mise en œuvre des mesures proposées, et sont nécessaires à l'atteinte des objectifs ambitieux du plan.

Compte-tenu des incertitudes liées à la prospective, un suivi régulier s'impose afin de s'assurer que le gisement de déchets inertes observé et sa répartition selon les filières de traitement ne s'écartent pas significativement des hypothèses retenues, et prévoir des actions adaptées le cas échéant. En effet, compte-tenu des volumes en jeu, la non-réalisation du scénario retenu aurait des répercussions importantes sur l'environnement francilien.

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

En amont du processus décisionnel, il s'agit d'examiner la teneur de la planification, ses principaux objectifs, les caractéristiques environnementales de la zone susceptible d'être affectée, les objectifs de protection environnementale pertinents, les incidences environnementales susceptibles de découler de la mise en œuvre de cette planification et, surtout, toutes les alternatives et mesures envisageables pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives sur l'environnement ainsi que les mesures de suivi proposées. La directive 2001/42/CE a ainsi établi un système d'évaluation fondé sur :

- une auto-évaluation du plan effectuée sous la responsabilité du maître d'ouvrage, l'incitant ainsi à s'approprier la démarche ;
- une évaluation externe grâce à la consultation d'une autorité compétente indépendante en matière environnementale et à la consultation du public, associé à la démarche et mis en capacité d'exprimer son opinion.

Les dispositions adoptées pour transposer cette directive en droit français prévoient qu'une évaluation environnementale stratégique soit conduite lors de l'élaboration du plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Île-de-France (PREDEC) prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement.

L'intérêt de l'évaluation environnementale est de :

- valoriser la concertation menée en retranscrivant la stratégie suivie dans un rapport destiné au grand public et aux acteurs directement concernés par la mise en œuvre du programme ;
- montrer que les incidences du projet de PREDEC sur les composantes de l'environnement ont été prises en compte lors de son élaboration ;
- justifier que le programme est suffisamment ambitieux par rapport aux enjeux identifiés.

Ces points seront repris dans les parties 2 et 3 du présent avis.

1.2 Objet du PREDEC

Entre 2006 et 2009, la Région Île-de-France a élaboré, en concertation avec les acteurs franciliens, trois plans pour fixer des objectifs régionaux de gestion des déchets et prévoir les besoins en installations qui les traitent : le PREDMA, pour les déchets ménagers et assimilés ; le PREDD, pour les déchets dangereux et le PREDAS pour les déchets d'activités de soins à risque infectieux.

Après la mise en place d'une première génération de plans départementaux de gestion des déchets de chantiers du BTP, le projet de PREDEC a pour vocation d'établir un cadre pour la prévention et la gestion de ces déchets à horizon 2026 au niveau francilien. Il vise à définir et coordonner l'ensemble des actions à mener par tous les acteurs publics ou privés, chacun pour ce qui le concerne, en vue d'assurer la réalisation des objectifs généraux en matière de gestion des déchets définis par le Code de l'environnement. Basé sur un état des lieux de la production des déchets de chantiers et du BTP, de la description de l'organisation de leur gestion et d'un recensement des installations existantes pour leur transit, tri, traitement et stockage en Île-de-France, il fixe des recommandations pour atteindre les objectifs de la Directive Déchets par différents leviers :

- prévenir les quantités de déchets produites et améliorer leur gestion ;
- augmenter les capacités de recyclage par mise en place d'une économie circulaire au niveau du territoire régional : réemploi au plus près du lieu de production ;
- anticiper et prendre en compte l'impact des opérations planifiées dans le cadre du grand Paris en ce qui concerne la production des déchets de chantier.

1.3 Avis de l'autorité environnementale

L'avant-projet de PREDEC a été présenté une première fois en assemblée régionale le 26 septembre 2013. Une première mise en consultation auprès de différentes instances¹ a été effectuée conformément à l'article R 541-41-9 du code de l'environnement.

Le code de l'environnement prévoit que le plan, une fois modifié en fonction de cette consultation, soit à nouveau arrêté en Conseil Régional, puis soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale avant mise à l'enquête publique. Dans ce cadre, l'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 25 juin 2014, sur le projet de PREDEC modifié suite aux consultations et arrêté par l'assemblée régionale lors des séances des 19 et 20 juin 2014, et son rapport environnemental. Le recueil des avis est également joint au dossier.

En application de la circulaire du 12 avril 2006 relative à l'évaluation de certains plans, schémas, programmes et autres documents de planification ayant une incidence notable sur l'environnement, l'avis comprendra trois parties :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de plan régional ;
- une appréciation générale de synthèse.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Conformité du contenu du rapport environnemental

Le contenu du rapport environnemental doit être conforme à l'article R.122-20 du code de l'environnement. Le rapport environnemental contient l'ensemble des éléments prévus.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Résumé non technique

L'article R.122-20 précise que le résumé non technique doit porter sur les informations prévues pour le rapport environnemental (état initial de l'environnement, analyse des incidences, etc.). Il est présenté en préambule du rapport environnemental.

Son contenu est clair, concis et pédagogique. Il rappelle les objectifs et la portée du plan, tout en le replaçant dans son contexte (état initial de l'environnement, impacts environnementaux de la gestion actuelle des déchets de chantiers...). Certaines notions, telles que « *prévention* », « *ré-emploi* » ou « *réutilisation* », par ailleurs bien expliquées et illustrées en page 112 du projet de PREDEC, pourraient être rappelées dans le résumé.

2.2.2 Articulation avec les autres planifications et prise en compte des objectifs de protection supérieurs en matière d'environnement

Étudier l'articulation du projet de programme régional avec d'autres documents de planification, soumis ou non à évaluation environnementale, sert à mieux appréhender le contexte des différentes politiques existantes sur le territoire d'application du plan et la cohérence de celui-ci avec d'autres planifications.

Pour une meilleure compréhension par le public, les objectifs et le contenu du PREDEC ainsi que sa portée réglementaire, de même que celles des autres plans cités, par ailleurs présentés dans le corps du projet de PREDEC (page 17), auraient dû être clairement présentés dans le rapport environnemental.

¹ Conseils généraux des départements limitrophes, CODERST, commissions consultatives du PREDMA, du PREDD et du PREDAS, préfet de région

Si le rapport environnemental souligne (p.12) que l'état initial a été construit en cohérence avec ceux réalisés dans le cadre de l'évaluation environnementale du Schéma directeur régional de l'Île-de-France (SDRIF) ou du Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), et s'appuie sur des données issues d'autres schémas régionaux (par exemple le schéma régional climat-air-énergie), la présentation de l'articulation entre le PREDEC et les autres planifications (SDRIF et PDUIF notamment, mais également SRCE) aurait mérité d'être plus étoffée.

Le rapport environnemental présente au chapitre « *Comparaison des scénarii* » une analyse des effets cumulés du PREDEC avec d'autres documents de planifications tels que le Plan régional des déchets ménagers (PREDMA), le SDRIF, les schémas des carrières (SDC), le PDUIF ... Le rapport conclut que le PREDEC s'inscrit en cohérence et complémentarité avec les objectifs environnementaux de ces autres planifications.

L'autorité environnementale note que l'articulation avec les objectifs et orientations du SDAGE² Seine-Normandie aurait pu être présentée. Par exemple, la disposition 101 du SDAGE relative à la prise en compte « *de la provenance des matériaux dans l'étude d'impact des grands aménagements : favoriser le mode de transport par voies d'eau, privilégier l'utilisation de matériaux recyclés* » ou encore la disposition 97 relative au réaménagement des carrières, dont « *le comblement doit être réalisé avec des matériaux dont le caractère inerte est contrôlé afin d'éviter tout risque de pollution* » fixent des principes qu'on retrouve dans le PREDEC, tandis que la nécessité de « *Concilier le transport par voie d'eau (...) et le bon état : protection contre le battillage des bateaux et contre les travaux d'aménagements et les infrastructures nécessaires au développement de ce mode de transport* » (disposition 69 du SDAGE) aurait pu être mieux mise en avant.

2.2.3 État initial de l'environnement et perspectives d'évolution

Le périmètre retenu pour l'état initial et l'analyse des incidences est le territoire de l'Île-de-France. Le transport et le traitement de certains déchets de chantier dépassant le cadre régional, ce choix aurait mérité d'être explicité.

État initial et identification des enjeux environnementaux

L'état initial porte sur cinq thématiques identifiées comme les principaux enjeux environnementaux de la gestion des déchets du BTP en Île-de-France :

- La consommation énergétique et le changement climatique
- Le patrimoine naturel, paysager et agricole
- L'exploitation des ressources naturelles
- La pollution des milieux (air, eau et sols)
- Le cadre de vie, les nuisances et les risques

L'état initial présente pour chaque thématique :

- L'état initial et les enjeux environnementaux régionaux associés
- Une première approche qualitative de la contribution de la gestion des déchets de chantier à cet état initial.

L'analyse est synthétique et conclusive pour chaque thématique, et un tableau page 45 met en avant les enjeux environnementaux relatifs à la gestion des déchets de chantiers et du BTP.

Compte-tenu de la promotion du transport fluvial pour le transport des déchets, des éléments mettant en perspective l'état hydromorphologique des principales voies navigables auraient pu compléter l'état initial, qui présente de façon générale le réseau hydrographique d'Île-de-France et l'état écologique des eaux de surface. De même, des éléments mettant en perspective les paramètres déclassant de l'état chimique en lien avec le développement du trafic fluvial auraient été intéressants.

2 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Il ressort de l'état initial que la consommation énergétique, l'émission de GES³ et la pollution atmosphérique liées au transport des déchets, la limitation des nuisances liées au bruit et au trafic routier, le recyclage de matériaux naturels et la préservation des ressources franciliennes sont les enjeux environnementaux majeurs liés à la mise en œuvre du PREDEC.

Perspectives d'évolution de l'environnement

Les perspectives d'évolution de l'environnement sont présentées au sein d'un scénario dit « au fil de l'eau » (p.91), dont les hypothèses sont par ailleurs détaillées dans le projet de PREDEC. Le rapport environnemental aurait pu renvoyer plus explicitement à ces données, et rappeler que le PREDEC se base sur l'année 2010 comme référence. De même, les concertations conduites par la commission consultative aurait pu être rappelées.

Ce scénario, discuté dans le cadre de la commission consultative d'élaboration du PREDEC, présente une évaluation prospective du gisement des déchets du BTP à horizon 2026, réalisée en tenant compte :

- des travaux d'infrastructures liés au projet de « Grand Paris Express »,
- d'une hypothèse de croissance progressive du rythme de constructions de nouveaux logements au regard de la tendance observée sur la dernière décennie (37 000 logements par an sur la période 2000-2009) et des objectifs de la loi Grand Paris (70 000 logements par an) qui seraient atteints à l'horizon 2030.

Ce scénario, sans modification de la gestion des déchets, fait apparaître une augmentation substantielle du gisement de déchets inertes : il s'élèverait à 32,5 millions de tonnes par an sur la période 2013-2019, puis à 43,2 millions de tonnes par an sur la période 2020-2026, contre seulement 27 millions de tonnes en 2010.

2.2.4 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et justification du choix des mesures

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

Pour ce faire, l'impact de la gestion actuelle des déchets de chantier sur l'environnement est estimé à partir d'hypothèses et de quelques chiffres disponibles. Le rapport environnemental souligne clairement les limites de l'exercice, notamment du fait d'un manque de données concernant les flux de déchets, ainsi que de l'absence de guide méthodologique national. Les hypothèses retenues pour qualifier l'impact actuel de la gestion des déchets, qui s'appuient principalement sur des données bibliographiques et des avis d'experts, sont explicitées. L'autorité environnementale souligne la transparence de la démarche, ainsi que la difficulté de l'exercice.

L'analyse a distingué la gestion des déchets inertes du BTP, celle des déchets non dangereux non inertes et enfin celle des déchets dangereux du BTP. Il aurait été utile de rappeler, dans le tableau de synthèse (tableau 41) ou dans chaque introduction de l'impact des différentes catégories de déchets, que les déchets inertes comptent pour près de 90 % des déchets du BTP, alors que les déchets non dangereux et les déchets dangereux représentent respectivement 9,6 et 1,1 %. Ceci explique pourquoi l'impact des déchets non dangereux et dangereux du BTP n'est pas significatif pour la plupart des critères identifiés.

L'analyse des impacts des déchets inertes a porté sur les impacts du transport et des installations de traitement sur l'ensemble des thématiques présentées dans l'état initial (consommations énergétiques, effets sur les paysages, consommation d'espaces...). Des quantifications ont été faites quand cela était possible. Des cartes superposant notamment les enjeux environnementaux et la localisation des installations viennent illustrer certains propos.

Le dossier ne traite pas de façon approfondie les incidences du PREDEC sur la qualité des eaux. Pour les installations de traitement, il ne cite que l'impact sur la consommation d'eau, les autres impacts étant négligeables lorsque la réglementation est respectée. Pourtant, le rapport indique pour les déchets inertes que « le tri effectué sur le chantier n'est pas toujours parfait, et que le caractère réellement inerte de ces déchets n'est parfois pas assez contrôlé notamment pour les matériaux contenant du plâtre (sulfates) » (p. 34). Un risque lié à la « pollutions des eaux et/ou du sol par des effluents non contrôlés (ex : lixiviats des ISDND) » (p.43) est également signalé. Ces constatations auraient dû conduire à une meilleure description du risque de pollution des eaux par

3 Gaz à effet de serre

ces installations (polluants et enjeux)⁴, et des mesures prises pour y pallier (développement de la filière plâtre prévue par le PREDEC par exemple).

Pour le transport fluvial, s'il permet effectivement une diminution des GES et des nuisances liées au trafic routier, certains risques (tels que les conséquences sur les berges, le paysage, ou encore la pollution des cours d'eau par les émissions des moteurs des bateaux lorsqu'ils ont peu performants) ne sont pas identifiés. Ces éléments auraient pu être mis en perspective avec la réduction attendue de l'impact des autres modes de transports liée au report modal, ainsi qu'avec les mesures prises pour éviter les atteintes aux milieux aquatiques. Compte-tenu du délai nécessaire à la mise en place d'un tel report, les possibilités de maîtrise et d'optimisation du transport routier et la prise en charge des nuisances générées aurait du être évoquée.

L'analyse fait ressortir deux paramètres prépondérants en termes d'impact négatif de la gestion actuelle des déchets :

- Les déplacements routiers générés par le transport des déchets ressort comme le principal facteur en termes de consommation énergétique, d'émission de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et de nuisances.
- Les quantités stockées en installation de stockage de déchets inertes (ISDI), facteur prépondérant en termes d'incidences négatives sur l'occupation des sols, le paysage et la biodiversité.

En termes d'impacts positifs, les quantités réemployées ou recyclées sont prépondérantes pour une gestion économe des ressources naturelles. En effet, le recyclage permet de réduire la consommation de ressources naturelles non renouvelables liées au secteur de la construction. Cette production locale de matériaux permet par ailleurs de réduire leurs distances de transport sur la région francilienne.

Le rapport environnemental compare ensuite les effets sur l'environnement de trois scénarii de prévention et de gestion des déchets inertes du BTP aux horizons 2020 et 2026 : le scénario « au fil de l'eau », un scénario intermédiaire qui correspond à une atteinte partielle des objectifs du PREDEC, et un scénario « volontariste » qui correspond à sa mise en œuvre totale. Les hypothèses de mise en œuvre retenues dans le cadre de chaque scénario sont rappelées.

Une bonne compréhension des scénarii nécessite de se reporter au projet de plan. En effet, les mesures proposées ne sont pas toutes regroupées dans le rapport environnemental, et aucun récapitulatif n'est proposé. Un rappel ou un renvoi aux actions détaillées du plan, par exemple au tableau 65 du PREDEC qui traduit les objectifs de valorisation matière en termes d'incidences sur les installations (amélioration, création), aurait permis de mieux appréhender cette partie.

Chaque scénario est fondé sur des hypothèses concernant les taux de déchets « évités » du fait des actions de prévention, de recyclage ou de valorisation. Cette partie appelle davantage d'explications, les hypothèses de calcul étant insuffisamment détaillées pour permettre une bonne compréhension du tableau 43, qui présente la comparaison des différents scénarii de gestion des déchets inertes aux horizons de 2020 et 2026 en termes de gestion des flux pour chaque type de déchets (mode de transports, mode de traitement ou recyclage, type d'exutoires). Des précisions quant aux unités utilisées en auraient facilité la lecture.

Le scénario « au fil de l'eau » implique une hausse importante des besoins de stockage en ISDI : sans amélioration des pratiques de prévention et de réutilisation ni optimisation du recyclage, le besoin en capacité de stockage des ISDI devrait doubler par rapport à la situation actuelle, et passer à plus de 18 millions de tonnes par an sur la période 2020-2026. Les explications et hypothèses de calcul, bien que détaillées dans le projet de PREDEC, restent trop succinctes pour permettre une bonne compréhension du document.

Sur cette base, l'analyse quantifie de façon globale, et non en analysant chaque mesure, les effets des scénarios sur différents compartiments (consommation d'énergie, émission de gaz à effet de serre, occupation des sols...), avant d'établir une synthèse des impacts.

Cette synthèse fait apparaître que le scénario « au fil de l'eau » aurait des effets très défavorables sur l'environnement à l'horizon 2026. Par exemple, l'augmentation du trafic de poids lourds et les besoins supplémentaires de capacités de stockage à l'horizon 2026 entraîneraient une

4 Pour rappeler par exemple qu'en Île-de-France, le fond géochimique a souvent des teneurs en sulfates élevées.

augmentation des émissions atmosphériques de 55 à 65%, de la consommation énergétique de 55% et des surfaces⁵ dédiées à la gestion des déchets inertes du BTP de 80%. Le scénario volontariste (où l'intégralité des objectifs sur PREDEC sont atteints) permettrait de limiter les quantités stockées en ISDI à près de 8,3 millions de tonnes par an sur la première période et 11,7 millions de tonnes par an sur la seconde période. Le tableau 52 donne un aperçu des effets du plan par grandes thématiques d'actions (*prévention, valorisation/recyclage, développement du transport modal*) sur les différents compartiments environnementaux.

Dans l'ensemble, il ressort que la mise en œuvre des actions retenues dans le projet de PREDEC, même partielle, devrait être positive pour l'environnement.

Analyse des incidences sur les sites Natura 2000

L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe dédié (p.102). Elle est très succincte, compte-tenu des incertitudes concernant l'implantation exacte des futures installations de traitement à mettre en place. Le rapport indique que les sites Natura 2000 devront être évités pour ces installations. L'autorité environnementale précise par ailleurs qu'une mesure compensatoire ne peut être envisagée que dans le cadre dérogatoire de l'art 6-4 de la directive habitat.

2.2.5 Suivi du PREDEC

Le suivi environnemental consiste à vérifier si les effets du PREDEC sont conformes aux prévisions analysées dans le rapport environnemental. La mise en place de ce suivi correspond aussi à une obligation réglementaire décrite à l'article R541-35 du code de l'environnement.

Ce suivi sera piloté par une commission consultative de suivi du plan mise en place à cet effet. Si les modalités ne sont pas précisément définies à ce stade, le rapport environnemental identifie des indicateurs de suivi au regard des impacts environnementaux qu'ils permettent d'analyser (un indicateur relatif à la quantité annuelle de déchets stockée en ISDI pour évaluer les effets en termes d'occupation des sols, de paysage et de biodiversité...).

Si cela est possible, la définition d'indicateurs relatifs aux flux transportés par voie routière afin d'estimer l'impact sur la qualité de l'air extérieur, ou alors aidant à qualifier la distance parcourue par les déchets, les impacts en matière de bruit ou encore l'occupation du sol par les installations de gestion des déchets (hors ISDI) serait à étudier.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le PREDEC

Le PREDEC traite de l'ensemble des déchets (inertes, non dangereux ou dangereux) susceptibles d'être produits par les chantiers du BTP. Il vient ainsi compléter les plans concernant les déchets dangereux (PREDD) et les déchets non dangereux (PREDDMA).

Il se base sur un état des lieux qui caractérise le gisement francilien de déchets produits, les filières et installations en place, les modes de transports utilisés et les pratiques des producteurs de déchets, dont 2010, année de démarrage des travaux du PREDEC, est l'année de référence. Il se fonde également sur un travail prospectif pour caractériser la production de déchets des chantiers du BTP à venir aux horizons 2020 et 2026. Il définit ensuite des objectifs qui visent à décliner celui fixé par la directive Cadre Déchets (2008/98/CE) de valorisation de 70 % des déchets de construction et de démolition à l'horizon 2020.

Pour ce faire, le projet de PREDEC propose un **programme de prévention** des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics, et une **planification de la gestion des déchets** qui détermine les objectifs et les indicateurs relatifs à la valorisation matière de ces déchets et à la diminution des quantités stockées, les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs, ainsi que les types et les capacités des installations qu'il apparaît nécessaire de créer afin de gérer les déchets non dangereux inertes.

Le plan présente les objectifs retenus par catégorie de déchets, et formule des recommandations qui portent sur l'optimisation des pratiques d'une part, et sur le développement de nouvelles filières et installations d'autre part. Ces recommandations s'adressent de façon précise à chacune des parties prenantes concernées par la mise en œuvre du plan (maître d'ouvrage, maire, État...), en

5 Les ISDI représentent la quasi-totalité des surfaces occupées par la gestion des déchets du BTP

tenant compte de sa portée⁶. Le plan fixe également des objectifs relatifs au transport de déchets de chantier, ainsi que des recommandations transversales.

3.1 Programme de prévention

La prévention⁷ consiste à prendre des mesures tout au long du cycle de vie des produits pour éviter qu'ils ne deviennent des déchets. Elle doit concourir à la diminution des déchets générés et de leurs effets. L'union européenne la place au sommet de la hiérarchie des modes de traitement.

Appliquée aux déchets du BTP, la notion peut-être complétée par des dispositifs de réemploi ou de réutilisation. De façon générale, les matériaux ré-utilisés ou ré-employés doivent être suffisamment caractérisés pour vérifier leur innocuité en tant que composant d'un matériau neuf en phase d'exploitation.

L'évitement de la production de déchets est donc une action incontournable, pour laquelle le PREDEC identifie des leviers d'actions qui relèvent notamment de l'intégration de ce principe dès la conception des projets (éco-conception et choix de matériaux) à une échelle appropriée mais également de la mise en réseau des acteurs pour favoriser la mise en place d'une économie circulaire francilienne. La définition de ce principe, qui apparaît comme un enjeu et un objectif transversal du PREDEC, aurait mérité d'être rappelée et éventuellement illustrée, afin d'aider à en comprendre les principes.

3.2 Objectifs par type de déchets

3.2.1 Déchets inertes

Les déchets inertes représentent quantitativement la part la plus importante des déchets du BTP, et génèrent donc les impacts les plus importants. Le scénario « au fil de l'eau » prévoit une progression moyenne de leur production de près de 3% par an, essentiellement liée à l'augmentation de la part des terres qui seront excavées dans le cadre de la réalisation des projets en matière de logements et d'infrastructures de transport (Grand Paris Express). Ce scénario engendre une hausse très importante des besoins de stockage en ISDI⁸ entre 2020-2026, et avec des besoins de capacités supplémentaire dès 2014-2020. Sans amélioration des pratiques de prévention et de réutilisation, ni optimisation du recyclage, le besoin en capacité de stockage des ISDI devrait doubler, par rapport à la situation actuelle, et passer à plus de 18 millions de tonnes par an sur la période 2020-2026.

Au regard des enjeux environnementaux identifiés et des objectifs de la directive européenne, le PREDEC fixe des objectifs pertinents et ambitieux de valorisation des déchets inertes (par exemple : 100 % de recyclage pour les agrégats d'enrobé) récapitulés par le tableau 65 qui précise également les incidences sur les installations. Ces objectifs permettent par ailleurs d'aller vers une économie significative en termes de ressources naturelles comme les granulats, dont l'extraction est elle-même impactante sur le compartiment eau et les milieux naturels associés. Ces objectifs concourent indirectement à la diminution des nuisances du fait de la réduction des distances de transport des matériaux.

Le plan identifie le renforcement du maillage territorial d'installations nécessaire à mettre en place, et recommande de favoriser une réflexion sur la gestion intégrée des déchets inertes sur des territoires de projets (plateau de Saclay, territoire du CDT⁹ de Sénart, partie sud des Hauts de Seine), notamment par le biais des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

S'agissant des terres excavées, le PREDEC fixe un objectif de recyclage de 2 millions de tonnes à horizon 2020, et 5 millions de tonnes en 2026, ce qui implique la création de nouvelles plateformes de massification.

6 Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment, les décisions prises en application de la réglementation sur les ICPE doivent être compatibles avec le PREDEC.

L'obligation de compatibilité s'impose aux personnes morales de droit public (Etat, collectivités territoriales...) et leurs concessionnaires (publics et privés) dans le cadre de leur marché de concession ou de délégation de service public.

7 Telle que définie à l'article L 541-1-1 du code de l'environnement

8 Installation de stockage des déchets inertes

9 Contrat de développement territorial

Le PREDEC formule également des recommandations pour un meilleur encadrement de l'utilisation des déchets inertes dans les exhaussements de sols, en particulier en termes de qualité des déchets utilisés, et par la rédaction d'un guide régional pour en clarifier les modalités d'utilisation. Il encourage par ailleurs la valorisation des déchets inertes par remblayage des carrières.

Enfin, le scénario de gestion retenu indique que les besoins en matière de capacité de stockage en ISDI nécessitent de créer des capacités de stockage sur l'ensemble de la durée du plan, en particulier sur la période 2020-2026. Aussi, le PREDEC donne des recommandations pour une meilleure acceptabilité des nouvelles ISDI (intégration paysagère, assurer la compatibilité avec l'activité agricole...) et des prescriptions pour engager un rééquilibrage territorial des capacités de stockages des déchets inertes, notamment en instaurant un moratoire et un plafond de capacité pour la Seine-et-Marne qui concentre la majorité des ISDI à l'heure actuelle. Ces principes ne vont toutefois pas jusqu'à l'identification de territoires prioritaires pour l'implantation des ISDI. A ce titre, une cartographie de niveau départemental pourrait compléter celle présentée sur le territoire régional.

3.2.2 Déchets non dangereux non inertes

Le PREDEC définit des objectifs de tri et de valorisation ambitieux et pertinents qui passent par un renforcement du maillage du réseau de collecte des artisans et la mise en place de conditions favorables au tri des déchets sur chantier (formation des artisans et recommandations par types de chantiers – réhabilitation légère ou lourde, démolition), le développement de filières de recyclage spécifiques (plâtre, PVC, vitrages...), ce qui est à saluer.

3.2.3 Déchets dangereux

Le PREDEC vient compléter les préconisations du PREDD, et approfondir l'état des lieux des déchets produits et des filières utilisées.

Globalement, ils représentent une très faible part des déchets de chantier, et s'élèvent à environ 350 000 tonnes par an en 2010. La prospective réalisée indique que les déchets dangereux issus des chantiers devraient augmenter, en particulier les terres polluées et les déchets amiantés. Au-delà de l'amélioration de la connaissance des flux, et du développement d'un maillage de points d'apport pour disposer à l'horizon 2026 de 100 points d'apports, le principal enjeu est lié à la création de capacités de stockage des déchets d'amiante lié en ISDND.

3.3 Objectifs relatifs au transport de déchets (voie routière, fluviale, ferrée)

Le report modal est une nécessité démontrée dans le document et ne pourra se faire que progressivement. Aussi le projet de PREDEC recommande de privilégier le transport fluvial en l'optimisant, ou la voie ferrée, afin de limiter les déplacements de déchets par la route, qui génèrent des impacts conséquents. Le scénario tendanciel tient compte de l'utilisation de la voie fluviale pour un certain nombre de projets structurants : quartier du Trapèze à Boulogne, chantier du SIAAP à Conflans, ZAC des docks à Saint-Ouen, Grand Paris Express... Des aménagements seront nécessaires pour adapter les ports franciliens au transport des déchets qui devront respecter le SDAGE Seine-Normandie.

3.4 Objectifs transversaux

Ces objectifs viennent réaffirmer des éléments importants pour la mise en œuvre et l'atteinte des objectifs du plan. Le rôle des maîtres d'ouvrage pour encourager la mise en place d'actions de prévention sur les chantiers (construction neuve, réhabilitation, démolition...), en intégrant des critères environnementaux exigeants relatifs à la prévention des déchets dans les appels d'offres, est souligné, de même que celui de la formation des professionnels.

Le PREDEC ouvre la réflexion sur une approche territoriale de la gestion des déchets, en incitant à la mise en œuvre d'une économie circulaire sur les territoires de projets. Il apparaît que cette économie circulaire pourra se mettre en place à plusieurs échelles, en fonction des types de déchets générés : de proximité, locale ou régionale.

Le déploiement de ces principes passera par une intégration et une anticipation de la problématique de gestion des déchets dans les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de

développement économique. A ce titre, les objectifs du PREDEC devront être intégrés par les documents de planification tels que les PLU ou les SCOT.

Globalement, les objectifs transversaux marquent une volonté forte d'intégrer la problématique le plus en amont possible des projets, dans une logique qui suit le principe « Eviter-réduire-compenser », ce qui est tout à fait adapté.

4. Appréciation générale

La prospective menée, même si elle comporte des incertitudes inhérentes à l'exercice et à l'absence de données, intègre bien les perspectives d'évolution liées au Grand Paris. Face à l'enjeu de production des déchets, une action forte est indispensable pour mettre en œuvre une politique régionale efficace de réduction des déchets et en limiter les nuisances. Dans ce cadre, le scénario de gestion retenu par la Région est le plus volontariste quant aux objectifs de prévention et de valorisation à atteindre, et répond ainsi aux objectifs de la Directive Déchets.

Le tableau de synthèse de l'évaluation environnementale des scénarios (tableau 51) illustre bien le fait que seul le scénario retenu permet de limiter les effets négatifs de la gestion des déchets du BTP sur l'environnement. Si des objectifs ambitieux sont à défendre, un suivi régulier s'impose afin de s'assurer que le gisement de déchets inertes observé et leur répartition selon les filières de traitement ne s'écartent pas significativement des hypothèses retenues. En effet, le scénario « intermédiaire » conduirait à contenir l'augmentation des impacts tandis que le scénario « au fil de l'eau » aurait des effets désastreux sur l'environnement en Île-de-France.

Concrètement, la non réalisation du scénario « volontariste » aurait des répercussions non seulement sur les capacités de stockage des déchets nécessaires au niveau régional mais également sur l'approvisionnement en matériaux dont une partie est constituée de matériaux recyclés.

5. Information du public

Lors de la consultation du public, l'avis rendu en qualité d'autorité environnementale est inclus dans le dossier. L'accès aux documents est facilité, après une publicité conforme aux exigences du code de l'environnement.

Comme prévu à l'article L.122-10 du code de l'environnement, après approbation, le programme régional nitrates sera mis à disposition du public accompagné d'une déclaration rédigée par le maître d'ouvrage résumant :

- la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations ;
- les motifs qui ont fondé les choix opérés, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du PREDEC.

Le Préfet de Région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris

Jean DAUBIGNY