



DOSSIER DE PRESSE

**TRAÇABILITÉ, ÉVACUATION ET VALORISATION :  
SUR LES TRACES DES TERRES DU GRAND PARIS  
EXPRESS**

25 mai 2022

## Table des matières

Synthèse .....	3
Caractériser les déblais et assurer leur traçabilité .....	6
La destination des déblais .....	7
Privilégier les transports alternatifs à la route .....	10
La valorisation des terres du Grand Paris Express.....	12
Une démarche partenariale.....	14
L'innovation au service de la valorisation des déblais .....	15
La carrière de gypse du Massif de Montmorency .....	18

## Synthèse

Le nouveau métro en cours de construction en région parisienne constitue le vecteur d'un développement équilibré et durable de la métropole : d'une part il répond à des besoins de mobilités en périphérie non couverts par les transports publics actuels, d'autre part, il permet l'avènement de quartiers de gares permettant de mixer écologie, qualité de vie et activités, tout en limitant l'étalement urbain.

Si l'intérêt écologique du Grand Paris Express « à terme » paraît évident, sa construction pose des questions. Pour cette raison, dès 2010, une stratégie environnementale a été élaborée, suivie en 2012 par l'élaboration d'un schéma directeur de gestion des déblais. En 2021, cette approche environnementale a été renforcée avec l'engagement de réduire de 25% les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la construction du Grand Paris Express, ce qui correspond à 1,1 million de tonnes de CO<sub>2</sub> en moins.

Dès le début des travaux, La Société du Grand Paris a mis en place des actions pour réduire les effets de ses chantiers sur l'environnement. Cela s'est traduit par une gestion très proactive des déblais visant à privilégier l'économie circulaire et à être le plus vertueux possible. Les travaux du Grand Paris Express vont générer 47 millions de tonnes de déblais d'ici à 2030, soit l'équivalent du rehaussement de plus de 20 cm de toute la ville de Paris. La gestion des déblais constitue donc un enjeu environnemental majeur.

Pour répondre à cet enjeu, la Société du Grand Paris a travaillé à anticiper et planifier la gestion des déblais issus des travaux dans l'objectif de réduire les nuisances et l'impact pour les riverains et l'environnement. Le schéma directeur de gestion des déblais repose sur quatre piliers : la caractérisation, la traçabilité, l'évacuation et la valorisation.

La Société du Grand Paris a imposé la pré-validation de tous les sites recevant les terres de ses chantiers. Les sites, appelés exutoires, doivent notamment produire leurs autorisations administratives et réglementaires pour recevoir ces apports. De plus, depuis 2017, la Société du Grand Paris a développé et imposé dans ses marchés de travaux l'outil T-Rex, un outil dématérialisé permettant de suivre en temps réel les bordereaux de transport de ses matériaux.

Les outils de caractérisation et de traçabilité mis en place avec les partenaires, entreprises de travaux, transporteurs et exutoires permettent ainsi un suivi précis de toutes les terres extraites des chantiers. La Société du Grand Paris sait quand et où ont été évacuées l'ensemble des 24,7 millions de tonnes de déblais déjà excavées. Le développement de ces outils est le fruit d'une démarche d'innovation menée avec les entreprises de travaux dans le but de les améliorer.

Ensuite, la Société du Grand Paris s'est fixé l'objectif d'évacuer 15% des déblais par des moyens alternatifs à la route, essentiellement la voie fluviale. A fin mars 2022, quatre millions de tonnes ont ainsi été évacuées par voie fluviale et ferroviaire, soit 16,2% du volume total des déblais extraits. Cela représente 160 000 camions évités sur les routes d'Île-de-France.

Enfin, le troisième volet de la stratégie est un objectif de valorisation à hauteur de 70% de l'ensemble des déblais. Cet objectif très ambitieux n'est pas encore atteint mais les équipes de la Société du Grand Paris sont mobilisées pour y parvenir. Le taux de valorisation est actuellement de 49,4%. Pour atteindre l'objectif, la Société du Grand Paris a pris plusieurs initiatives.

D'une part, elle lance régulièrement des appels à projets pour identifier des partenaires, en mesure de développer ou de faire émerger de nouvelles filières de valorisation des déblais.

D'autre part, elle intègre de nouveaux dispositifs contractuels pour pousser à la valorisation des déblais. Ainsi, les lots de Conception-réalisation des lignes 15 Est et 15 Ouest comprendront une exigence de valorisation globale des déblais entre 75% et 85%. Là aussi, cet objectif est ambitieux et inédit à l'échelle d'un projet d'une telle ampleur.

### Les déblais en chiffres

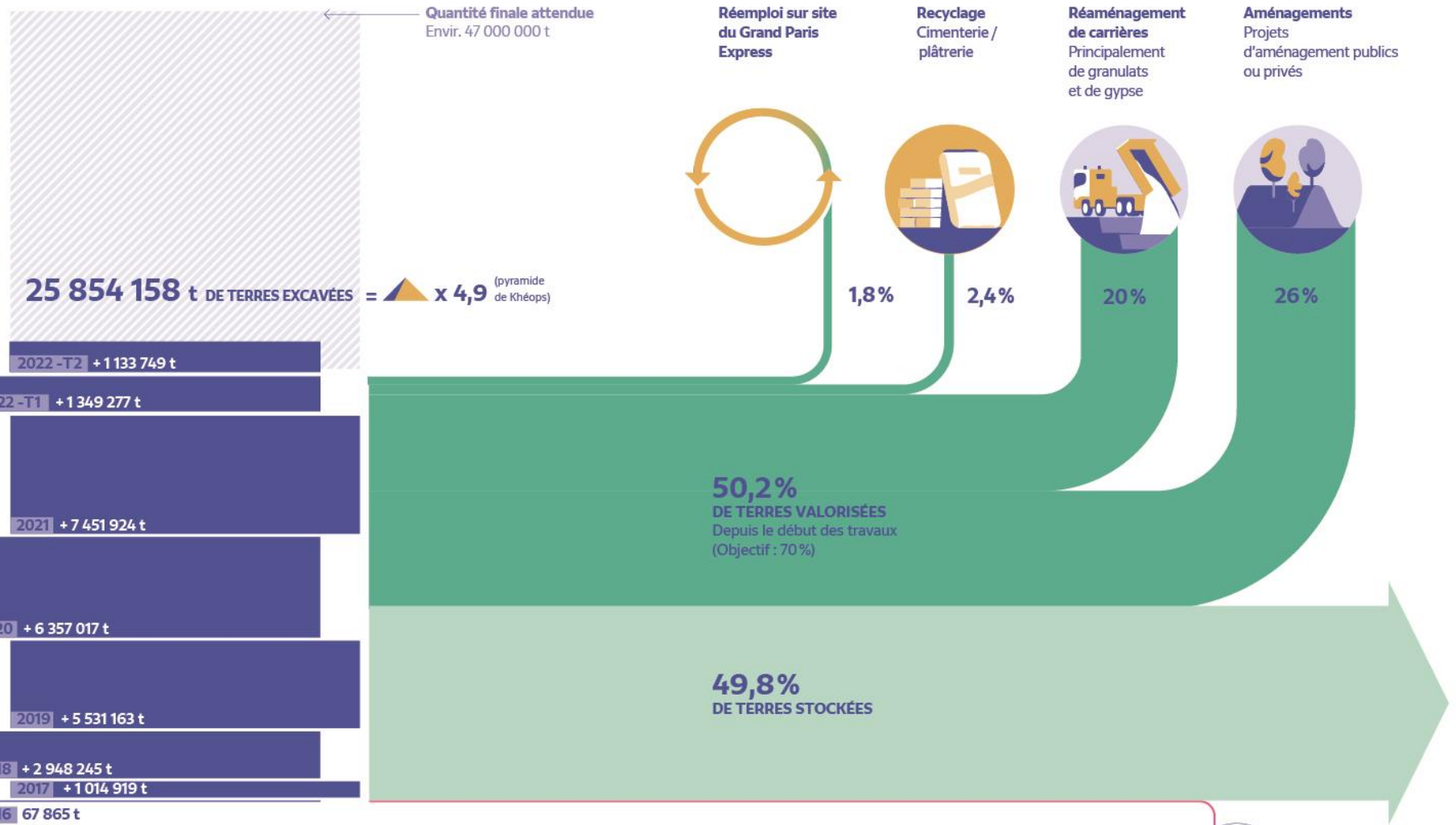
Répartition par lignes des 24,7 millions de tonnes de terres déjà excavées (bilan au 31 mars 2022) :

- **Ligne 15 Sud** : 14,6 millions de tonnes
- **Ligne 16** : 7,8 millions de tonnes
- **Ligne 17 Nord** : 1,1 millions de tonnes
- **Ligne 18** : 1,1 millions de tonnes

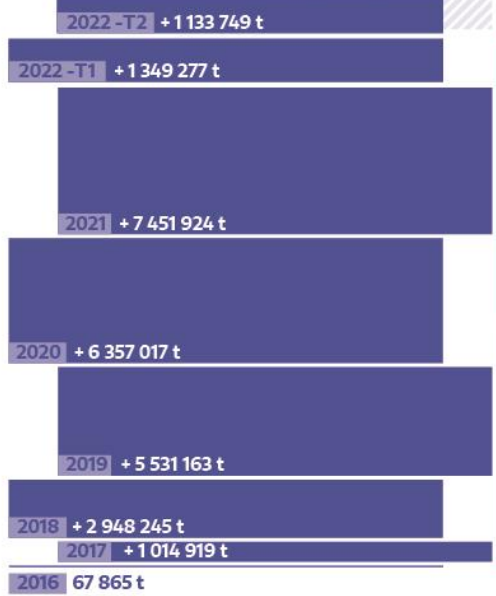
Répartition par lignes du volume de terres restant à excaver d'ici 2030 :

- **Ligne 15 Sud** : quasi terminée
- **Ligne 15 Ouest** : 5,5 millions de tonnes
- **Ligne 15 Est** : 7 millions de tonnes
- **Ligne 16** : 2,2 millions de tonnes
- **Ligne 17 Nord** : 3,3 millions de tonnes
- **Ligne 18** : 4,4 millions de tonnes

**L'INTÉGRATION DES DÉBLAIS DANS LA BOUCLE VERTUEUSE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE**  
Répartition en % vers différents types de réutilisation



**LA QUALITÉ DES DÉBLAIS**



% DE TERRES VALORISÉES ANNUELLEMENT	2019	2020	2021
	38,55%	48,87%	54,49%

**0,5%** ISDD  
Installation de Stockage de Déchets Dangereux

## Caractériser les déblais et assurer leur traçabilité

La géologie du sous-sol francilien est très complexe avec une multitude de matériaux aux propriétés chimiques et physiques très diverses qui nécessitent des traitements spécifiques. C'est pourquoi la Société du Grand Paris a fait de la caractérisation et de la traçabilité des déblais, du chantier jusqu'à l'exutoire, un axe stratégique de sa gestion des travaux.

### **Un travail de reconnaissance du sous-sol en amont**

En amont des travaux, la Société du Grand Paris a réalisé près de 6 500 sondages souterrains pour connaître la qualité des sols avant leur excavation. Cette démarche a permis de mieux connaître l'environnement souterrain du futur Grand Paris Express, d'adapter les méthodes constructives et de préparer les plans d'actions relatifs au traitement des terres. Ces sondages ont permis de constater que 98% des terres du Grand Paris Express sont des terres non-polluées pouvant être réutilisées.

Grâce à ces sondages géotechniques (carottages des sols), une estimation de la qualité des déblais a pu être faite. Cette estimation est ensuite contrôlée par les caractérisations réalisées une fois les terres excavées.

L'ensemble des terres excavées est systématiquement analysé en laboratoire, elles sont analysées tous les 200 m<sup>3</sup> excavés (ou 500 m<sup>3</sup> pour les déblais issus de tunneliers). Les entreprises de génie civil et les laboratoires travaillent ensemble depuis le début des chantiers afin d'optimiser la logistique pour que l'étape de caractérisation soit la plus fluide possible. Cette étape est essentielle dans la stratégie de gestion des déblais : les données collectées permettent d'identifier les exutoires les mieux adaptés aux terres et le dispositif de valorisation correspondant. Les données récoltées portent sur la nature des terres, leur composition et leur niveau de pollution (d'origine naturelle ou humaine).

Pour améliorer le dispositif de caractérisation, les entreprises de génie civil peuvent s'appuyer sur des solutions de caractérisation rapide, comme la solution « Diagnosol » qui permet de qualifier plus rapidement les matériaux qui sont excavés pour les évacuer vers la bonne filière. Cette solution a été identifiée dans le cadre d'un appel à projet, « le Grand Paris des déblais », lancé en 2016 par la Société du Grand Paris et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe) Île-de-France. Cette solution est maintenant à l'œuvre sur certains de nos lots de travaux (L16-2, L17-1).

Une fois caractérisées, les terres sont évacuées. La Société du Grand Paris a conçu et mis en place un outil de traçabilité, T-Rex, permettant de suivre l'acheminement des terres à la trace, du chantier à leur destination finale. Cet outil, déployé dès 2017, est une plateforme informatique collaborative permettant d'assurer le suivi en temps réel des échanges de chaque lot de déblais et de veiller au respect de la réglementation. Cet outil permet de suivre les origines, la qualité et les destinations finales des terres évacuées : les terres sont pesées en sortie de chantier mais aussi à l'arrivée sur le site de l'exutoire. La mise en place de cet outil constitue une démarche volontaire et inédite de la Société du Grand Paris qui va au-delà de ce que la réglementation impose. L'outil

de traçabilité des déblais est aujourd'hui utilisé par tous les groupements de génie civil et les gestionnaires de sites recevant des déblais. Cette approche a depuis été traduite en partie dans la réglementation nationale avec le registre national des terres excavées, à utiliser depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

#### **Partenariat avec l'Office Central de Lutte contre les Atteintes à l'Environnement et à la Santé Publique (OCLAESP)**

Dans le souci d'aller toujours plus loin en matière d'exemplarité environnementale, la Société du Grand Paris a souhaité s'associer avec l'Office Central de Lutte contre les Atteintes à l'Environnement et à la Santé Publique (OCLAESP), service de police judiciaire de la Gendarmerie Nationale pour lutter contre le crime environnementale.

L'ambition de ce partenariat est de lutter contre les trafics de déchets et toutes autres activités illégales portant préjudice à l'environnement, relatifs aux chantiers du Grand Paris Express. Cette convention présente les modalités de coopération entre le Société du Grand Paris et l'OCLAESP. Les deux parties s'engagent à partager les documents permettant renforcer la lutte contre la fraude, à étudier et analyser les menaces qui peuvent peser sur les chantiers du Grand Paris Express grâce au partage d'expérience et enfin à renforcer la communication et la sensibilisation de tous les acteurs de la chaîne de traitement des déblais.

#### **La destination des déblais**

Après leur caractérisation, les déblais sont acheminés vers différents sites de destination, soit des installations de stockage (exutoires), soit vers les filières de valorisation.

Pour faire face à l'important volume de déblais, 47 millions de tonnes sur l'ensemble du projet, la Société du Grand Paris a conclu dès 2016 des partenariats avec les exploitants de sites recevant des terres. Elle vise à leur donner une vision globale de la gestion des terres à l'échelle du Grand Paris Express, en termes de calendrier, de quantité et de qualité des déblais. Cette visibilité permet aux exploitants de développer leur offre en exutoires pour les opérations de traitement, le stockage ou la valorisation en projet d'aménagement de carrières notamment. Ce dialogue contribue ainsi à sécuriser les capacités des exutoires destinés à recevoir les déblais du Grand Paris Express.

De leur côté, les exploitants d'exutoires s'engagent à respecter les règles de gestion de la Société du Grand Paris : la traçabilité, la promotion des transports alternatifs, la valorisation des déblais, le développement d'une démarche d'amélioration continue en matière de respect de l'environnement, la contribution au développement d'exutoires en toute transparence avec la Société du Grand Paris. Ces règles sont reprises dans une charte à laquelle sont adossés les accords de partenariat.

Aujourd'hui, ce sont une cinquantaine d'exploitants représentant près de 400 sites qui ont signé la charte d'engagement avec la Société du Grand Paris. Parmi ces sites, 169 ont reçu des déblais.

#### **400 exutoires agréés par la Société du Grand Paris**

Tous les sites recevant les déblais du Grand Paris Express font l'objet d'un agrément par la Société du Grand Paris. L'agrément d'un site par la Société du Grand Paris est donné après vérification que le site candidat dispose des autorisations réglementaires requises. Tous les gestionnaires de sites s'engagent à respecter une charte des bonnes pratiques qui impose l'usage de l'outil de traçabilité T-Rex. La Société du Grand Paris fait également réaliser des audits environnementaux indépendants pour s'assurer du bon respect des règles.

L'agrément des exutoires associé aux outils de traçabilité permet à la Société du Grand Paris un suivi très précis des déblais depuis leur excavation du sous-sol jusqu'à leur destination finale en exutoire.

La Société du Grand Paris a également missionné un organisme indépendant chargé d'auditer les chantiers et les exutoires sur ce sujet de la gestion des déblais. Cet aspect participe également à la démarche RSE mise en place par la Société du Grand Paris et est, à ce titre, audité par un commissaire aux comptes.

[Visualisez l'ensemble des sites](#)

#### **Gestion des déblais à risque pyritifère**

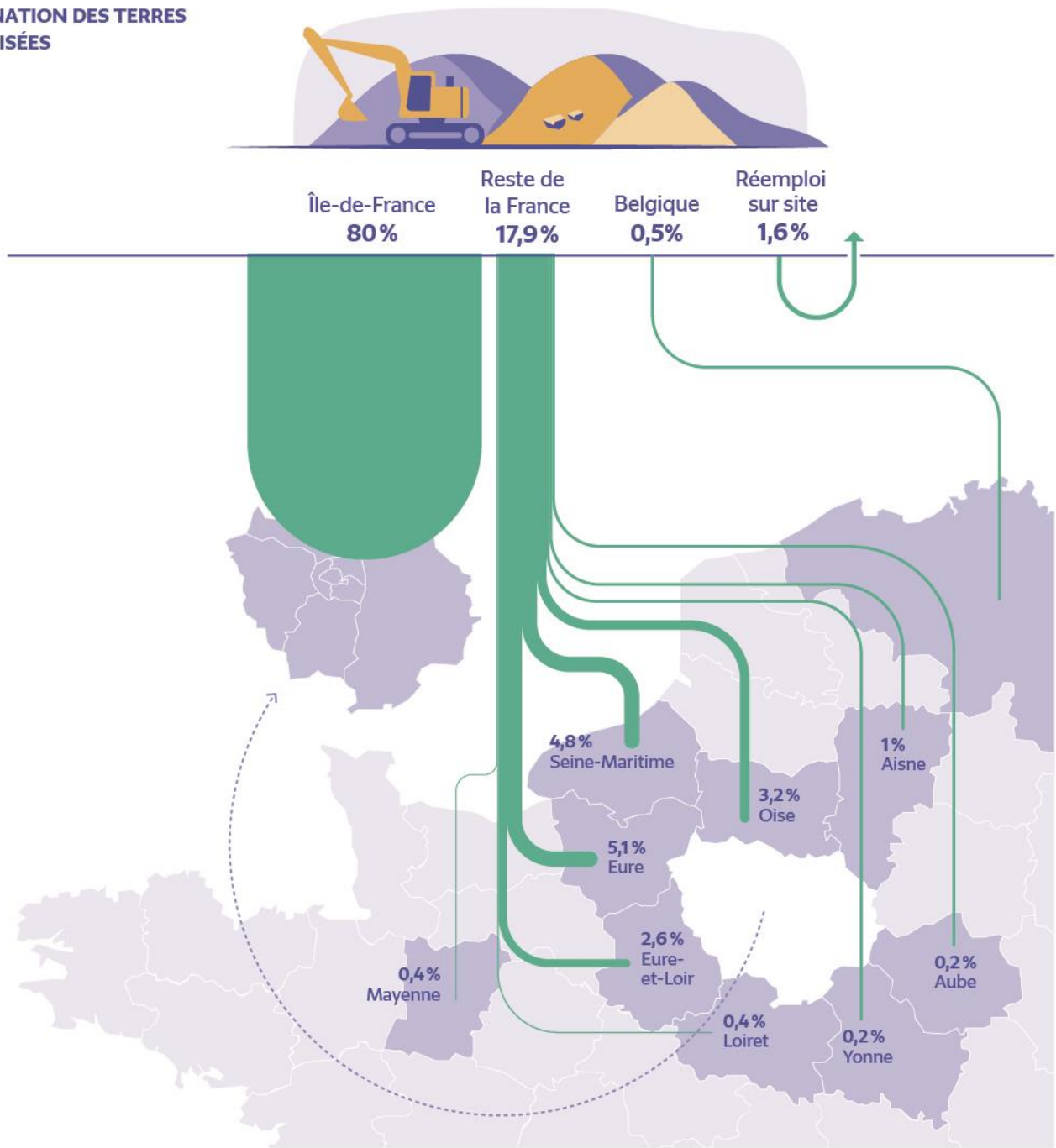
Suite à un incident relié à la présence de pyrite dans des déblais issus du chantier Eole sur le site de Sandrancourt géré par Lafarge, l'administration a demandé à mettre en œuvre des procédures dédiées afin d'encadrer et de minimiser ce risque.

Le protocole proposé par la Société du Grand Paris a été validé pour une application sur la ligne 15 Sud. Celui-ci générant des surcoûts importants (analyses additionnelles, traitement différencié, acceptation sur seuls sites autorisés), il a été circonscrit aux seules lithologies (roches, terres) identifiées comme à risque. Il propose une caractérisation complémentaire et, suivant les résultats de celle-ci, peut entraîner un traitement et/ou une évacuation vers des exutoires spécifiques, autorisés par l'administration.

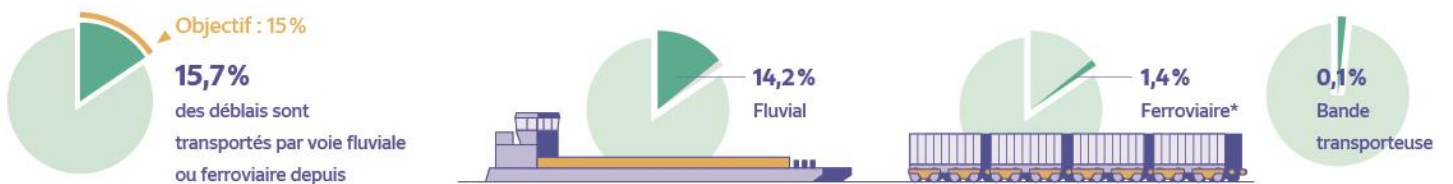
Depuis, l'administration a demandé à étudier ce risque sur l'ensemble des excavations du Grand Paris Express. Une expertise de ce risque est toujours en cours.



## DESTINATION DES TERRES VALORISÉES



## TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA ROUTE : L'OBJECTIF DES 15% DÉPASSÉ



## Privilégier les transports alternatifs à la route

Afin de limiter les nuisances autour des chantiers (bruit, poussières, congestion routière...) et l'impact environnemental (GES<sup>1</sup>) du transport des déblais, la Société du Grand Paris s'est engagée à privilégier ou à imposer, partout où c'est techniquement possible, les modes d'évacuation alternatifs à la route, soit par voie fluviale, ferroviaire ou au moyen d'une bande convoyeuse. Pour atteindre cet objectif, la Société du Grand Paris s'est fixé l'objectif d'évacuer à partir de ses chantiers environ 15% des terres par voie fluviale, ferroviaire ou bande transporteuse. Sur l'ensemble des chantiers du Grand Paris Express, ce sont 280 000 camions qui seront évités sur les routes grâce à l'évacuation de 7 050 000 tonnes de terres par mode alternatif.

Pour atteindre cet objectif, les marchés de génie civil comportent une obligation de recourir au transport fluvial, ferré ou par bande transporteuse lorsque c'est techniquement possible. A ce jour, la Société du Grand Paris a dépassé son objectif avec 16,2% des déblais évacués par ces deux modes.

La plateforme ferroviaire à proximité du chantier de la gare Bry-Villiers-Champigny a permis d'évacuer 370 000 tonnes de déblais des tunneliers Abby et Malala par voie ferrée et quatre plateformes fluviales ont été identifiées à proximité immédiate des sites d'excavation :

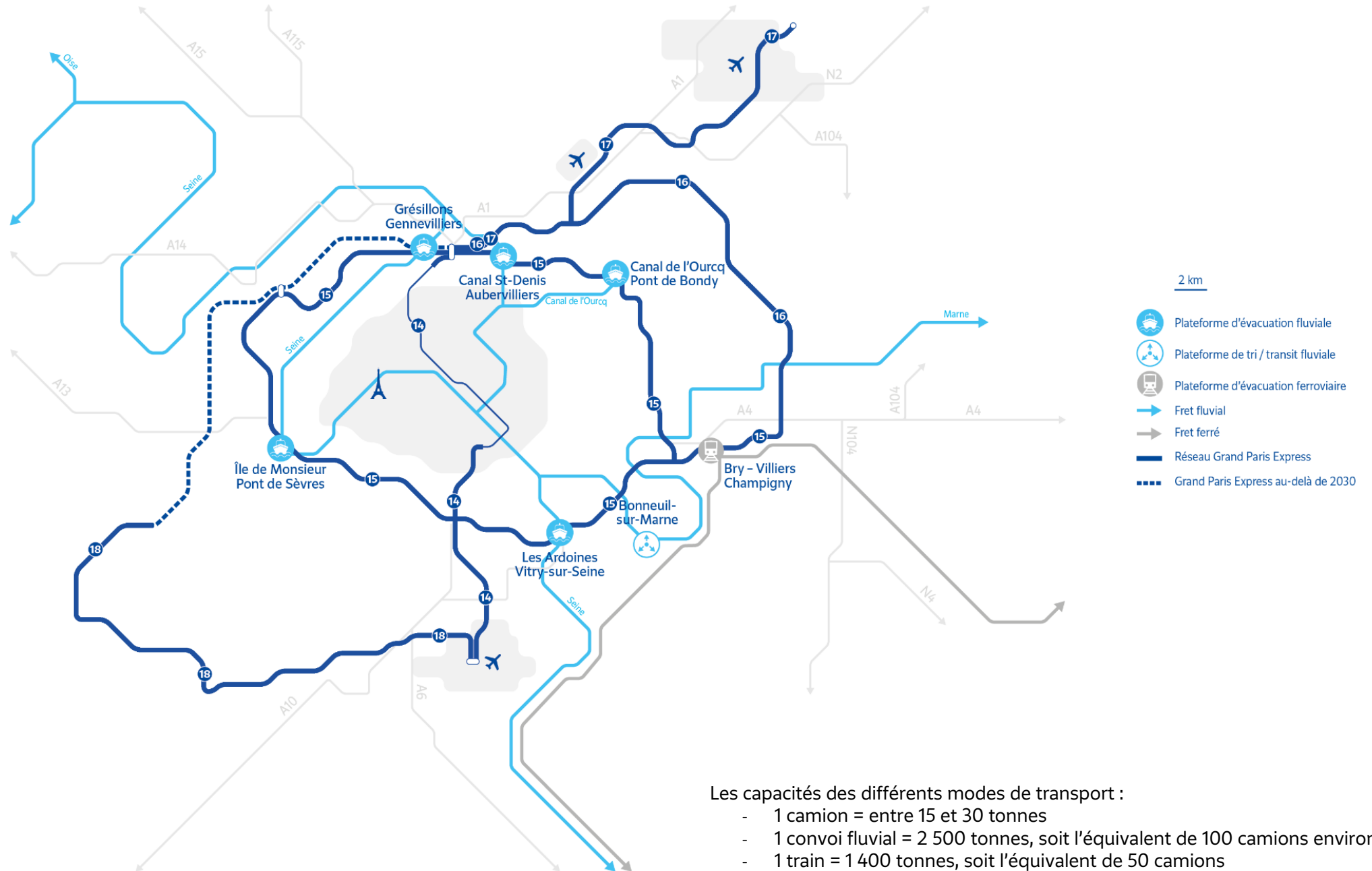
- Canal Saint-Denis à Aubervilliers : cette plateforme a permis d'évacuer les 456 645 tonnes du tunnelier Sarah sur la ligne 16 ;
- Les Ardoines à Vitry-sur-Seine : cette plateforme a permis d'évacuer 943 182 tonnes de déblais extraites par 3 tunneliers Aby, Marina et Dieneba de la ligne 15 sud ;
- Île de Monsieur – Pont de Sèvres : cette plateforme a permis l'évacuation de 399 999 tonnes des déblais du tunnelier Laurence (ligne 15 sud) ;
- Canal de l'Ourcq – Pont de Bondy : cette plateforme pourra servir à l'évacuation des marins de la ligne 15 Est ;
- Les Grésillons à Gennevilliers : cette plateforme pourra servir à l'évacuation des marins de la ligne 15 Ouest.

Pour faciliter le recours à l'évacuation fluviale de terres, la Société du Grand Paris a signé une convention de partenariat en octobre 2018, avec Haropa – Ports de Paris, la Ville de Paris, Voies Navigables de France et l'État, pour favoriser l'utilisation de la voie fluviale pour l'évacuation des terres et l'approvisionnement des chantiers du Grand Paris Express. Ce partenariat a permis de mettre en place une plateforme de transit de déblais sur le Port de Bonneuil-sur-Marne. Cette plateforme a accueilli une partie des terres (terrassément et tunnelier) du lot T2B de la Ligne 15 Sud allant de Bry-Villiers-Champigny à Créteil l'Échat. Ce sont 2,3 millions de tonnes de déblais qui ont transité par cette plateforme, en arrivant par voie routière pour y être caractérisés et triés avant de repartir vers les exutoires adéquats par voie fluviale et routière. La plateforme sera également utilisée pour l'évacuation des déblais de la ligne 15 Est.

---

<sup>1</sup> Gaz à effet de serre

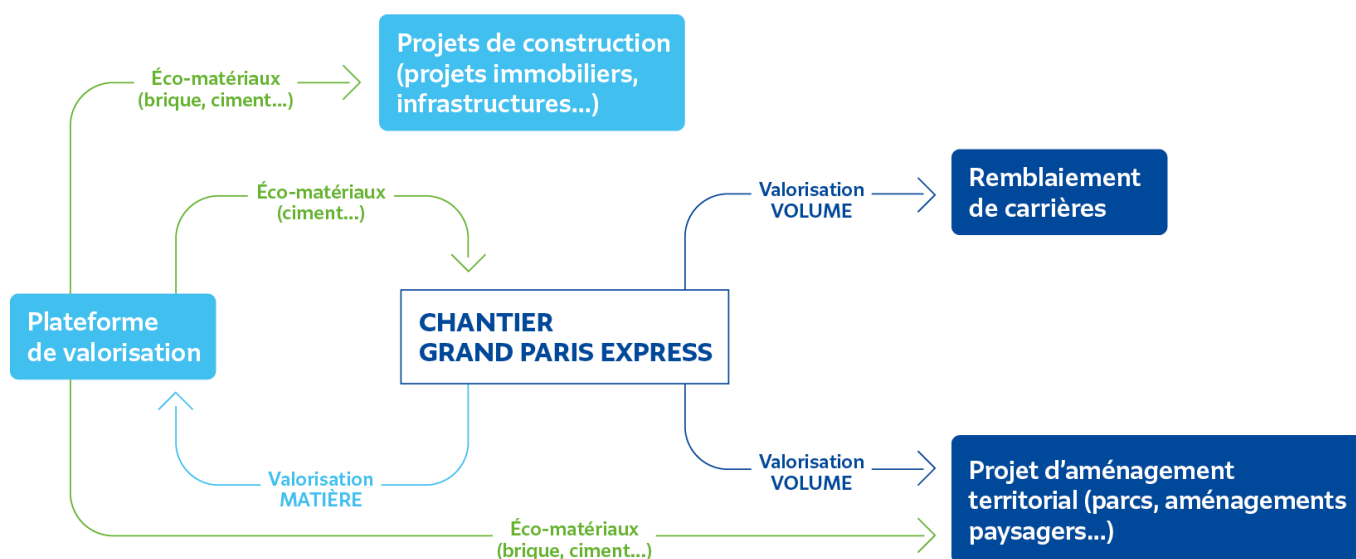
# DES ALTERNATIVES À LA ROUTE POUR LE TRANSPORT DES TERRES DU GRAND PARIS EXPRESS



# La valorisation des terres du Grand Paris Express

Dès 2012, la Société du Grand Paris s'est engagée à valoriser 70 % de ses terres excavées, en application de la Directive cadre Européenne et de la loi de Transition Énergétique de 2008. Pour ce faire, elle a entrepris un travail exploratoire visant à identifier les solutions de valorisation possibles. La Société du Grand Paris distingue deux types de valorisation : volume et matière.

## UTILISER LES TERRES EN RESSOURCES



- > **Valorisation « MATIÈRE »**  
Déblai transformé et utilisé comme matériau de construction en substitution d'une ressource naturelle (brique, ciment, granulats...)
- > **Valorisation « VOLUME »**  
Déblai utilisé pour la réalisation de remblai, avec ou sans traitement préalable (tri, dépollution...)

À ce jour, 49,4 % des terres excavées ont été valorisées dont 20,4 % ont été utilisées pour le comblement de carrière. Cette solution permet de stabiliser des terrains souvent inutilisés pour leur offrir de nouveaux usages tels que les parcs paysagers ouverts au public ou les aménagements urbains.

La valorisation volume représente aujourd'hui 96% de la valorisation, il s'agit principalement de remblaiement de carrières de granulats, de gypse ou encore de l'aménagement urbain.

### Le projet de Villeneuve-sous-Dammartin

Le volume de valorisation ne comprend pas les 41% de déblais participant au projet d'aménagement de butte paysagère situé à Villeneuve-sous-Dammartin, en Seine-et-Marne. En effet, ce site ECT était initialement prévu pour une installation de stockage de déchets inertes mais son projet d'aménagement paysager à terme, « Les Yeux du ciel », une œuvre d'Antoine Grumbach, a permis à la préfecture de reconnaître son statut de valorisation paysagère.

Ce projet d'aménagement n'ayant pas justifié initialement la création de l'installation de stockage pour recevoir des terres des chantiers du Grand Paris Express, ce site n'est pas pour autant reconnu par la Société du Grand Paris comme étant strictement un site de valorisation.

La valorisation matière est plus difficile à mettre en œuvre, principalement du fait du faible nombre de filières structurées pour absorber les cadences issues de nos chantiers. La Société du Grand Paris a identifié ainsi plusieurs filières à développer :

- **Le réemploi sur site** : 1,5% des terres excavées à ce jour.  
Les terres excavées sont utilisées pour le réaménagement du site même d'excavation. Du fait du contexte majoritairement densément urbain du projet, cette solution reste limitée en termes de volume.

Dans le cadre du passage au sol d'une partie du viaduc de la ligne 18, des merlons vont être aménagés de part et d'autre des voies à partir des déblais excavés pour le tracé. Ils permettront de sécuriser les voies et de limiter les nuisances dues au passage des rames.

- **La réutilisation** : 45,6% des terres excavées à ce jour.  
Les terres sorties du chantier sont réutilisées sur d'autres chantiers du Grand Paris Express ou autre.

Au sein des chantiers de la Société du Grand Paris, plus de 19 000 tonnes de terres excavées sur la ligne 15 Sud ont pu être réutilisées sur le chantier du Centre d'Exploitation d'Aulnay par exemple.

La Société du Grand Paris a passé un accord de partenariat avec l'entreprise Valgo qui réaménage le site d'une ancienne raffinerie, près de Rouen. Plus de 576 200 tonnes ont ainsi été acheminées par barge directement depuis les chantiers du Grand Paris Express de la ligne 15 Sud, des lots T2A et T3A principalement, pour cette reconversion de friche industrielle.

De même, la Société du Grand Paris travaille avec la SAFER depuis 2016 au réaménagement du parc de la plaine du Sempin (Seine-et-Marne). Plus de 374 400 tonnes ont ainsi été acheminées, notamment par bande convoyeuse notamment, depuis le site de départ du tunnelier Mireille pour l'aménagement d'un parc urbain.

- **Le recyclage** : 2,2% des terres excavées à ce jour  
Les terres sont triées pour récupérer les matières réutilisables afin d'être recyclées dans la production d'autres matériaux.

La Société du Grand Paris a passé un accord de partenariat avec l'entreprise Solvalor qui recycle les déblais pour en récupérer les granulats. Plus de 229 000 tonnes ont ainsi été recyclées.

Les terres peuvent aussi être utilisées dans des usines pour la production de matériaux de construction. La Société du Grand Paris travaille notamment avec Calcia pour la production de ciment dans les Yvelines. Ainsi, entre 2018 et 2020, 145 000 tonnes de matériaux excavés du lot T3C ont été dirigés vers la cimenterie de Gargenville pour la production de matériaux de construction utilisés sur ce même lot.

Pour atteindre son objectif de 70% de valorisation des terres, la Société du Grand Paris continue de chercher de nouvelles filières de valorisation qui permettront d'atteindre cet objectif. Compte tenu du volume important de déblais généré par la construction du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris souhaite jouer un rôle moteur en matière de valorisation des déblais pour tout le secteur du BTP et entraîner avec elle tous les acteurs, publics et privés, pour structurer de nouvelles filières de valorisation.

#### **Ligne 15 Est : Marché Gestion et d'Emploi des Matériaux Excavés (GEME)**

La gestion des déblais n'a pas été incluse aux lots 1 & 2 du marché de conception-réalisation de la ligne 15 Est, la Société du Grand Paris a en effet mis en place un marché dédié spécifiquement à la gestion des déblais dont le titulaire sera notifié en même temps que le titulaire du lot de conception-réalisation. Ce marché doit permettre d'offrir la visibilité nécessaire au futur gestionnaire de déblais pour anticiper les volumes à traiter et développer les outils de valorisation adéquats. Cette consultation fixe comme objectif un seuil de valorisation global à 85% et un seuil dédié à la valorisation matière, une grande place sera accordée aux innovations et aux optimisations proposées par les candidats.

### **Une démarche partenariale**

Pour atteindre ses objectifs de valorisation, la Société du Grand Paris s'appuie sur de nombreux partenaires.

En matière de recyclage, au-delà des besoins propres aux chantiers du Grand Paris Express, plusieurs solutions ont été développées pour être mises en place en partenariat avec les collectivités locales. C'est le cas du projet mené avec Néo-Eco qui va permettre d'obtenir des éco-matériaux (matériaux intégrant des matières recyclées) à partir des terres des lignes 15 Est et 15 Ouest (en partenariat avec Plaine-Commune, Est-Ensemble, Paris Est-Marne & Bois ou la Métropole du Grand Paris). Le projet aura pour effet d'initier ou de participer au développement de filières économiques circulaires locales en réutilisant les terres pour la fabrication de briques de terre crue, de béton, de matériaux routiers, de liant hydraulique ou encore de terre végétale.

Ainsi, la Société du Grand Paris a signé un accord de partenariat avec Plaine Commune en avril 2019 pour le développement des filières éco-matériaux et la valorisation des terres issues des chantiers du Grand Paris Express. Avec cette convention, la Société du Grand Paris adresse un signal fort aux maîtres d'ouvrages, entreprises et industriels du BTP actifs sur le territoire pour les inciter à valoriser les déblais, à limiter leur transport, et ainsi à réduire l'impact des travaux sur l'environnement et le quotidien des habitants. Les cahiers des charges des donneurs d'ordres pourront progressivement s'adapter et privilégier l'utilisation des éco-matériaux issus de ces filières de valorisation pour une meilleure préservation des ressources naturelles.

Ce partage d'expérience s'adresse aussi à d'autres maîtres d'ouvrages de grands projets d'infrastructures. Des partenariats avec Tunnel Europe Lyon Turin et Aéroports de Paris ont ainsi été signés en 2021 pour échanger et mettre en œuvre les pratiques les plus exemplaires en termes de gestion et de valorisation des déblais et d'utilisation de matériaux recyclés.

Pour poursuivre cette démarche de recherche de partenariat, [la Société du Grand Paris a renouvelé trois appels à manifestation d'intérêt \(AMI\) pour la valorisation des déblais](#). Les trois premiers AMI pour la valorisation des déblais, lancés en 2019, avaient déjà permis de consolider des filières de valorisation pour une partie des millions de tonnes de terre déjà excavées. Ces 3 AMI concernent :

- Les projets d'aménagement portés par les collectivités publiques. L'objectif de cet AMI appelé Ligne Terre est d'identifier des nouveaux sites tels que des terrains en déshérence, par exemple, qui pourront être réaménagés en parcs ou jardins publics avec les terres du Grand Paris Express ;
- Les projets d'aménagement portés par des maîtres d'ouvrage privés ;
- Le développement des plateformes de valorisation matière des déblais, qui transformeront les déblais en écomatériaux ou écoproduits.

La phase de consultation est ouverte jusqu'au 31 décembre 2024 et la Société du Grand Paris analysera les candidatures au fil de l'eau afin de mesurer l'opportunité de signer de nouveaux partenariats. Ces accords permettront d'enrichir les solutions proposées dans nos dossiers d'appel d'offres ainsi que sur nos marchés déjà en exécution.

## **L'innovation au service de la valorisation des déblais**

Pour trouver d'autres solutions de valorisation, l'innovation est un levier majeur. C'est pourquoi la Société du Grand Paris a lancé plusieurs appels à projet afin d'identifier des solutions de valorisation concrètes. C'est le cas de l'appel à projet Ligne Terre. Cet appel à projet a été mené par la Société du Grand Paris auprès des collectivités locales afin de redonner vie à des espaces inexploités (jardins partagés, parcs urbains, aires de sport, etc.) en utilisant les terres naturelles issues des chantiers du Grand Paris Express.

La Société du Grand Paris prendra en charge, après signature d'un accord de partenariat, les études de faisabilité des projets retenus et pourra proposer d'intervenir en tant que maître d'ouvrage par délégation pour conduire ces aménagements.

Dans le cadre de cet appel à projets, plusieurs types d'aménagements sont possibles en fonction de la nature des déblais :

- Aménagements paysagers (extension de parcs urbains, écologie urbaine : noues paysagères, trame verte et bleue, équipements sportifs, terres végétalisées...);
- Stabilisation et remblaiement d'anciennes carrières (à ciel ouvert ou en souterrain);
- Réduction d'une nuisance sonore ou visuelle (par la création de merlons);
- Réhabilitation et confinement d'un sol pollué.

Cet appel à projet a permis d'identifier 6 sites pouvant être aménagés avec des terres issues des travaux du Grand Paris Express, qui ont fait l'objet de conventions de partenariat.

### **Cycle Terre : les matériaux de construction en terre crue**

Le projet Cycle Terre permettra quant à lui la transformation des terres excavées en matériaux de construction en terre crue. Le projet est piloté par la ville de Sevrans en partenariat avec la Société du Grand Paris, les Laboratoires IFFSTAR, CraTERRE, Amaco et Sciences Po Paris. Les nouveaux matériaux alimenteront le projet « Sevrans Terre d'Avenir », un projet d'aménagement du territoire initié par la ville de Sevrans qui se veut écoresponsable et durable. Initialement, les déblais issus du chantier de la gare Sevrans-Livry devaient servir à la fabrication de ces briques mais le processus normatif et assurantiel ne permettant pas aujourd'hui d'utiliser ce gisement, il a été choisi d'utiliser des terres d'autres chantiers du Grand Paris. Les terres des chantiers du Grand Paris Express devraient à terme être utilisées.

### **Des déblais issus de tunnelier pour conforter des terrains**

En 2021, la Société du Grand Paris a initié un partenariat avec le Conseil départemental du Val-de-Marne pour étudier le comblement d'anciennes carrières souterraines non accessibles depuis la surface. Cette technique, innovante par son échelle et le type de produit de comblement, assurera le confortement de terrains qui rendra possible l'accueil du grand public sur de nouvelles zones du parc des Lilas à Vitry-sur-Seine. Les études sont en cours et devraient aboutir à une première expérimentation en 2022.

A une échelle plus réduite (500 m<sup>3</sup>), un coulis de comblement a été utilisé à l'été 2021 par la société Terbis à partir des matériaux du Grand Paris Express pour le confortement de terrain miné par d'anciennes carrières à Bagnolet. Avec sa solution Solpur, Terbis avait été l'un des finalistes de l'appel à projets Le Grand Paris des Déblais lancé par la Société du Grand Paris et l'ADEME en 2016.

### **Mieux prescrire les éco-matériaux issus de terres excavées**

Afin de boucler la boucle, en plus d'inciter à mieux valoriser ses terres excavées, la Société du Grand Paris a recherché dans ses propres chantiers les applications possibles pour les produits issus de la valorisation matière. Elle a ainsi fixé des attentes dédiées sur ses marchés des lignes 15 Ouest et Est. Pour encourager d'autres maîtrises d'ouvrages dans cette voie, dans une logique opérationnelle, elle a créé en 2021 un [catalogue des matériaux](#) proposés par ses partenaires issus du recyclage des terres excavées du Grand Paris Express, avec les fiches techniques de ses produits et leurs prix afin de rassurer les futurs utilisateurs sur les performances et le coût de ces matériaux.



Dans une approche commande publique, elle a créé et diffusé début 2022 un guide de l'économie circulaire autour des terres excavées, appelé « [Matières à faire](#) ». Expliquant sa démarche, le contexte réglementaire et les possibilités de prescriptions, la Société du Grand Paris met à disposition de tout acheteur public ou privé un ensemble d'outils pour favoriser l'économie circulaire des déblais.



## La carrière de gypse du Massif de Montmorency

Une carrière stratégique pour l'économie nationale

Exploité depuis 200 ans, le gisement de gypse du massif de Montmorency est aujourd'hui le plus important et l'un des plus purs de France. Plus de 600 000 tonnes y sont extraites chaque année pour alimenter à la fois des sites de fabrication de plâtre ainsi que des cimenteries du Nord de la France et de Belgique.

### Les chiffres clés du site

- 1418 ha autorisés
- 50 salariés et sous-traitants permanents
- **610 000 tonnes** de gypse extraites par an
  - 260 000 tonnes → ciment, agriculture
  - 350 000 tonnes → plâtre
- 650 000 m<sup>3</sup> en moyenne de remblai / an

### Un partenariat signé en 2017 entre Placo® et la Société du Grand Paris pour optimiser la valorisation des déblais gypsifères du Grand Paris Express

A travers cette convention, Placo® s'est engagé à réserver en Ile de France 50% de ses volumes de remblais pour les déblais de terres gypsifères des chantiers du nouveau métro. Les 4 carrières franciliennes de l'entreprise sont habilitées à recevoir ces matériaux, dont celle du massif de Montmorency.

Elle s'inscrit dans une économie circulaire globale du chantier. En effet, du fait de la nature des sols et sa localisation proche de la capitale, elle est un exutoire privilégié pour valoriser les déblais de terre naturelle du Grand Paris.

Ce partenariat est gagnant – gagnant pour tout le monde : la Société du Grand Paris qui doit valoriser ses déblais et Placo® qui doit remblayer ses carrières.

**Pour aller plus loin :**

- [Schéma de gestion et de valorisation des déblais](#)
- [Carte des sites de valorisation des déblais](#)

**Contacts presse :**

Jérémy Huppenoire – [jeremy.huppenoire@societedugrandparis.fr](mailto:jeremy.huppenoire@societedugrandparis.fr) – 06 34 47 16 18

Pierre Monzo – [pierre.monzo@societedugrandparis.fr](mailto:pierre.monzo@societedugrandparis.fr) – 06 15 05 72 64