

# Amiante naturel dans le bitume : la nouvelle menace qui paralyse les travaux publics

- L'amiante naturel dans les chaussées oblige les donneurs d'ordre à suivre la réglementation amiante contraignante.
- Chantiers de voirie annulés, travaux de tramway retardés, surcoûts... les autorités sanitaires vont devoir trancher.

## ENVIRONNEMENT

Marion Kindermans  
@MaKindermans

Le sujet est explosif et les professionnels des travaux publics s'en remettent désormais à l'Etat. La découverte d'actinolite, une forme d'amiante naturel, dans le bitume d'un nombre croissant de chantiers fait frémir les maîtres d'ouvrage, villes et opérateurs privés confondus. « Ce sujet nous a tous pris de court et a impacté tous les projets », déclare Didier Bailly, directeur général de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris. Les Parisiens devront attendre l'automne 2018 pour aller de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières en tramway. Initialement prévu pour la fin 2017, le T3, cet énorme chantier, lancé par la Ville de Paris il y a deux ans, a pris plusieurs mois de retard à cause de la découverte d'amiante naturel. Et l'affaire n'est pas finie.

Il y a trois ans, personne n'avait connaissance de ce phénomène. Le scandale de l'amiante industriel utilisé par les entreprises dans le bâtiment ou pour améliorer la durabilité de la chaussée est bien connu. Il fait l'objet d'une interdiction depuis 1996. La nouvelle menace est bien différente. Et plus insidieuse. D'origine naturelle, l'actinolite est présente dans certains granulats extraits des carrières qui, mélangés au bitume, donnent les enrobés routiers. Elle devient potentiellement dangereuse pour la santé dès que l'on perce, rabote ou concasse. Bref en cas de travaux, même les plus bénins. Cette fibre n'a été découverte qu'à partir de 2012, lorsque la réglementation sur l'amiante a imposé aux maîtres d'ouvrage routiers de

réaliser systématiquement des prélèvements sur la chaussée. Mais en l'état actuel des connaissances, il est impossible de définir si cette actinolite est amiantifère ou pas (et donc cancérigène ou pas). Dans le doute, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), sommée de s'atteler au sujet par les collectivités et les professionnels des travaux publics, a recommandé en décembre dernier d'appliquer le principe de précaution pour protéger les travailleurs et les riverains. En clair, de suivre la réglementation amiante – la règle française étant une des plus strictes au monde. Et, donc, de faire ôter les revêtements

Plusieurs chantiers ont été bloqués.

30 % à 40 % de la voirie parisienne serait concernée.

suspects par des entreprises certifiées. C'est ce qu'a choisi de faire la Ville de Paris, quand elle a découvert en plein chantier du T3 des traces, au terme d'un millier de prélèvements. Les travaux ont alors pris une tout autre tournure. Des barrières de 2 mètres bardées de plastique sont, depuis, érigées autour des zones à risque. Des salariés équipés d'une tenue intégrale (masque, gants, combinaison) sont les seuls habilités à intervenir. Le danger venant principalement des émissions de poussières, le chantier est arrosé en permanence pour contenir la pollution. Restent ensuite les déchets à acheminer dans une installation de stockage dangereux. La partie la plus coûteuse. La ville, qui



Le prolongement du Tramway T3, lancé par la Ville de Paris il y a deux ans, a pris plusieurs mois de retard. En cause : la découverte d'actinolite dans les revêtements de la chaussée. Photo Gilles Rolle/RÉA

avait 20.000 m<sup>2</sup> de chaussée à traiter dans le cas d'amiante industriel, s'est retrouvée avec 90.000 m<sup>2</sup> « pollués » au final, « soit plus de 50 % de la surface totale du chantier », précise Didier Bailly. L'équipe élabore une cartographie des zones amiantées.

Selon plusieurs sources, 30 % à 40 % de la voirie parisienne, la capitale en comptant 1.700 kilomètres au total, serait concernée ! La facture du T3, qui était de 150 millions d'euros, « comprenait déjà une provision de 4 millions d'euros basée sur la présence connue d'amiante industriel et s'est retrouvée augmentée de 11 millions à cause de l'amiante naturel », calcule Didier Bailly.

Paris n'est pas la seule ville touchée. Dès les premiers prélè-

vements positifs, en Bretagne et à Bordeaux notamment, les salariés ont exercé leur droit de retrait et certaines villes ont stoppé les chantiers. « En 2014 et 2015, beaucoup de travaux ont été bloqués dans toute la France », admet Jean-Baptiste de Prémare, délégué général de l'Union des syndicats de l'industrie routière française (Usirf). Pour sortir de ces méandres, l'Anses a de nouveau été saisie. Exploitants de carrière, entreprises routières, collectivités locales sont suspendus aux nouvelles préconisations qui seront rendues début 2017.

**Lire l'éditorial de Daniel Fortin**  
Page 10

## 5 QUESTIONS À... GUILLAUME BOULANGER

Adjoint chargé des risques liés à l'air à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses).

« Beaucoup de secteurs pourraient être concernés »



## Saint-Brieuc freiné sur sa nouvelle ligne de bus

Alors que la ville construit une ligne de bus en site propre, la découverte d'amiante naturel sur le premier kilomètre du chantier augmente la facture de 15 %.

Stanislas du Guerny  
— Correspondant à Rennes

C'est un contrôle inopiné des services de la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (Carsat) qui a déclenché, il y a deux ans, la procédure de détection d'amiante actinolite dans le chantier de réalisation de la ligne de bus en site propre de Saint-Brieuc. « Venus sur le site, les inspecteurs de cet organisme nous ont demandé d'effectuer un diagnostic des poussières émises par un engin de rabotage », indique Jean-François Quéré, le responsable du projet à Saint-Brieuc Agglomération. Suite à des prélèvements effectués tous les 50 mètres, le laboratoire sollicité et agréé par les pouvoirs publics a détecté la présence d'actinolite dans dix-sept d'entre eux. Le chantier a

été immédiatement stoppé et sécurisé par une clôture pour empêcher toute intrusion. « D'importantes précautions ont ensuite été prises pour le personnel chargé d'éliminer les gravats contaminés. » Les salariés ont été équipés de combinaisons spéciales étanches et de masques protégeant l'ensemble du visage. Les engins de chantier chargés du décroûtage étaient arrosés en permanence pour éviter que les poussières ne s'envolent.

Un tracé de 8 kilomètres

Les camions de récupération des gravats étaient munis de rampes d'aspiration, toujours pour éviter la moindre émanation. Tous les déchets ont ensuite été évacués dans un centre de traitement agréé de classe 2. Enfin, des analyses de l'air ont été effectuées sur les trottoirs, dans les commerces et les entrées d'immeuble. Elles se sont avérées toutes négatives. « Ces différentes étapes ont retardé de trois mois cette première phase du chantier long de seulement 1 kilomètre », révèle Jean-François Quéré. Le surcoût a



La présence d'actinolite sur la ligne de bus a entraîné un surcoût évalué à 615.000 euros. Photo Sipa

été évalué à 615.000 euros, soit une hausse de 15 % de la facture au départ fixée à 5,5 millions d'euros. La ligne de bus en site propre prévue par la ville de Saint-Brieuc s'étendra, dans sa phase finale, sur 8 kilomètres.

Les équipes de Saint-Brieuc Agglomération devront anticiper la présence d'actinolite partout sur le tracé. « L'an prochain on valancer les travaux de 2 kilomètres supplémentaires, des sondages sont en cours, il semblerait que la présence d'amiante soit moins marquante », estime Jean-François Quéré. Pour les zones polluées qui seront repérées dans les prochains tronçons, la décision pourrait être de « les confiner » ce qui évitera les manipulations dangereuses. Après avoir tâtonné auprès de plusieurs laboratoires qui ne maîtrisent pas forcément cette expertise, la collectivité s'adresse au laboratoire breton Laboce. Dépendant des conseils départementaux, ce laboratoire est un des rares à avoir mis au point une méthodologie d'analyse reconnue dans l'amiante naturel. ■

● Pourquoi préconiser la réglementation amiante dans le cas de l'amiante naturel ?

Le principe d'analogie avec l'amiante commercialisé prévaut pour l'instant. Ces amiantes naturels ont les mêmes compositions chimiques et peuvent avoir les mêmes dimensions que les fibres qui ont été commercialisées dans le bâtiment entre les années 1970 et 1990. Ils peuvent être inhalés au niveau pulmonaire. On ne peut pas exclure un risque pour la santé de l'homme.

● Y-a-t-il eu des études menées dans d'autres pays ?

Très peu. Mais les rares qui l'ont été vont dans ce sens. Une étude menée dans les mines aux Etats-Unis indique des risques de cancers pulmonaires qui pourraient être liés à ces amiantes naturels. D'autres études réalisées sur l'animal confirment cette hypothèse. Ce faisceau de données convergentes nous a décidés à appliquer pour l'instant la réglementation amiante. Mais nous sommes dans une phase transitoire. Nous attendons que les pouvoirs publics tranchent.

● Peut-on dresser une cartographie des lieux concernés ?

L'amiante naturel peut se retrouver partout. Plus de 4.000 carrières

produisent les granulats qui servent à fabriquer les enrobés routiers. Les filons où se trouve l'actinolite peuvent se situer dans différentes formations géologiques réparties sur le territoire. Seules certaines régions seraient moins concernées comme dans le Nord. A Paris, 30 % à 40 % de la voirie pourrait être touchée.

● A part les travaux routiers, d'autres secteurs sont-ils touchés ?

Des émissions pourraient se produire lors de travaux en carrière ou lors d'un creusement de tunnel, mais également si l'on perce dans un mur en béton construit avec ces granulats. Beaucoup de secteurs pourraient être concernés : le bâtiment, les travaux publics, ainsi que les carrières.

● Que répondez-vous aux professionnels qui attendent des réponses ?

Nous avons à nouveau été saisis au début de l'année. Nous lançons une étude de filière pour savoir plus précisément où sont utilisés ces granulats. Nous allons aussi tenter de mieux évaluer l'émission de ces particules d'amiante naturel par les granulats. L'expertise sera rendue publique au premier trimestre 2017. *Propos recueillis par - M. K.*

# *Amiante et précaution*

Par **Daniel Fortin**

C'est une bombe soigneusement enfouie sous le bitume de nos routes. Son nom ? L'actinolite, un composant naturel potentiellement amiantifère contenu dans de nombreuses carrières d'où sont extraits certains granulats dont on fait les revêtements. Depuis quelques mois, c'est le cauchemar des industriels comme des pouvoirs publics. Car, si aucune étude scientifique à grande échelle n'a été menée jusqu'ici, les premiers tests semblent formels. Cette forme naturelle d'amiante pourrait se révéler aussi dangereuse pour la santé que l'est l'amiante industriel. Les collectivités locales comme les pouvoirs publics ont saisi l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation et du travail pour le déterminer. En attendant, il a été recommandé d'arrêter ou de mieux protéger la plupart des chantiers présentant un risque. Rien qu'en région parisienne, de 30 à 40 % de la voirie seraient concernés. Nous voici en plein dans la définition du principe de précaution dont la France s'est faite la championne en l'inscrivant même dans sa Constitution : faut-il, en attendant la publication de travaux scientifiques incontestables, prendre malgré tout des mesures conservatoires, quitte à freiner l'activité é menacer l'emploi ou tourner le dos au progrès ? Voici des années que les entreprises dénoncent, à juste titre, cet abus de frilosité propre à décourager l'initiative. Sauf que dans le cas précis de l'amiante, l'argument est peu recevable. Pour avoir trop tardé à prendre les mesures nécessaires sur l'amiante industriel, la France s'est offert la plus grosse catastrophe sanitaire de son histoire. Elle paie encore aujourd'hui un lourd tribut en vies humaines et en dépenses sanitaires, de l'ordre de 1 milliard d'euros par an. Il faut donc traiter en effet avec beaucoup de précaution ce sujet. La profession de travaux publics est du reste la première à réclamer une étude incontestable pour savoir comment s'adapter. Ce qu'elle demande, c'est que les résultats arrivent rapidement.