

ÉCOLOGIE

Quand l'asphalte empoisonne les campagnes

LE 06 MARS 2023 ⌚ 10 min

En France, 500 centrales à enrobé tournent toute l'année pour fabriquer l'asphalte nécessaire à la réalisation des routes. Polluante, cette industrie suscite de plus en plus d'oppositions locales.

Par **Benoît Collet** (<url:/users/benoit-collet>)

« En 1993, on nous a dit que l'usine devait rester seulement six mois. Aujourd'hui, elle est toujours là et on compte une quinzaine de leucémies et de cas de maladie de Hodgkin dans le village. » Dans les Vosges, Philippe Germain, le président de l'Association de protection de l'environnement de Saint-Etienne-lès-Remiremont, dénonce depuis trente ans les nuisances engendrées par une centrale à enrobé installée à l'entrée de sa commune de 3 000 habitants.

Propriété d'un groupe local de BTP spécialisé dans la voirie, l'usine produit chaque année des centaines de milliers de tonnes d'asphalte, un mélange de granulats (gravillons, sable...) et de bitume¹ (url:#footnote1_6lbf8y), qui sert de liant. Pour fabriquer l'asphalte utilisé pour revêtir les chaussées, le bitume doit être chauffé entre 150 °C et 200 °C avant d'être mélangé aux granulats.

A l'approche d'une centrale à enrobé, son odeur âcre pique la gorge. A Saint-Etienne-lès-Remiremont, on n'ouvre pas ses fenêtres quand on habite trop près de l'usine. Les habitants soupçonnent aussi les fumées grises rejetées par la cheminée, un mélange de vapeur d'eau et de molécules d'hydrocarbures, d'être à l'origine de la surreprésentation de cancers dans la commune.

Retombées de benzo(a)pyrène

A force d'alerter les élus locaux, Philippe Germain a fini par obtenir de la mairie qu'elle fasse réaliser des analyses de la qualité de l'air par un bureau d'études, Biomonitor, en 2007. Les six stations de mesure posées aux alentours du site ont révélé la présence de 1 251 nanogrammes de retombées au sol d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) par mètre carré et par jour lorsque la centrale tournait, contre seulement 484 lorsqu'elle était à l'arrêt² (url:#footnote2_8skgl31).

Parmi ces HAP, une famille de molécules toxiques issues de la combustion du pétrole et autres matières carbonées, l'analyse de Biomonitor a détecté la présence de benzo(a)pyrène, la molécule considérée comme la plus cancérogène du groupe³ (url:#footnote3_70y1az6). L'Agence régionale de santé a

alors diligenté une étude épidémiologique, qui n'a pas établi de lien de causalité avec le nombre de pathologies graves dans la commune, resté sans explication depuis.

Aujourd'hui, l'exploitant veut construire une nouvelle usine à proximité pour remplacer l'équipement actuel en fin de vie et l'Association de protection de l'environnement de Saint-Etienne-lès-Remiremont a déposé un recours devant le tribunal administratif pour l'en empêcher. En août dernier, une trentaine d'associations opposées à des projets de centrales se sont fédérées au sein de la Fédération pour des alternatives au bitume pétrolier (FAB) afin de trouver un écho national à leurs revendications.

« Ces centrales sont implantées près des premières habitations par praticité. Les installer dans des zones agricoles demande une modification du plan local d'urbanisme. On demande que la règle de l'éloignement minimal de 100 mètres soit respectée, ainsi que toutes les règles élémentaires de prévention des risques », s'indigne Patrick Lorne, l'un des cofondateurs de la FAB.

Avec son association Préservons la vallée de Clairvaux, il a fait annuler un projet dans son village de Ville-sous-la-Ferté, dans l'Aube. Le juge administratif a considéré que l'installation représentait un risque de pollution des eaux ainsi que d'émanations odorantes gênantes pour les riverains.

Aucun contrôle

En France, 500 usines produisent chaque année les 35 millions de tonnes d'asphalte nécessaires à la croissance et à l'entretien du réseau routier français, qui s'est agrandi de 110 257 kilomètres entre 1999 et 2019. Pour suivre le rythme, les géants du BTP et les PME multiplient les projets d'usines, souvent en zone rurale, dans des zones d'activité à l'entrée de petites communes, donc proche d'habitations. Autour de ces projets, les contestations locales se multiplient. L'exemple de Saint-Etienne-lès-Remiremont et d'autres communes ont fait école.

« Les services de l'Etat partent du principe que ces installations ne présentent pas de dangerosité particulière, même quand elles sont très proches des habitations. A Saint-Etienne-lès-Remiremont, il y a des habitations à moins de 100 mètres et un fast-food à 50 mètres de l'usine », appuie maître Alexandre Faro, qui défend actuellement trois recours devant les tribunaux administratifs, dont celui de l'association de Philippe Germain.

S'agissant du respect des normes, « il n'y a aucun contrôle des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement », pointe Alexandre Faro. Les préfetures fixent bien pour chaque centrale à bitume des seuils de rejets atmosphériques à ne pas dépasser mais n'effectuent pas une vérification directe et systématique. L'industriel est seulement soumis à des procédures d'autocontrôle une fois par an.

Au déficit du contrôle ex post, s'ajoute ex ante le « déficit démocratique » des procédures d'autorisation, pour reprendre les mots de Thibaud Delaunoy, fondateur de l'Association pour la défense de l'environnement et du patrimoine des terres d'Auxois (Adepta).

Au Val-Larrey, une petite commune bourguignonne, l'Adepta lutte contre un projet à l'entrée du village bordant l'A6. APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône), une filiale d'Eiffage, prévoit de construire une usine pour fournir l'enrobé nécessaire à la réfection de 80 kilomètres de voies. En 2014, une usine avait déjà été installée pour une opération similaire, faisant l'objet de recommandations de la préfecture pour protéger l'environnement.

« Le nouveau projet d'APRR est beaucoup plus gros, avec 500 tonnes d'asphalte produites par heure. Pourtant, en raison de la nouvelle législation qui a mis fin en 2019 à l'obligation d'étude d'impact et d'enquête publique, aucune prescription n'a été faite cette fois-ci par la préfecture pour protéger la ressource en eau », s'inquiète Thibaud Delaunois.

Un cours d'eau qui approvisionne un lac, réserve d'eau potable locale, passe à 200 mètres du site prévu. Si des particules HAP se déposent dans les champs ou les rivières, elles risquent de contaminer des organismes vivants, comme les vaches ou les poissons, par ingestion⁴
[\(url:#footnote4_62rcmjr\)](#).

Contactée par Alternatives Economiques, l'entreprise Eiffage n'a pas répondu à nos questions. De leur côté, les industriels assurent être dans les clous. Selon France Routes, le syndicat interprofessionnel du secteur qui regroupe des entreprises comme Eiffage, Eurovia ou Spie batignolles, pour ne citer que les poids lourds, la production d'enrobés émet des quantités d'hydrocarbures cinq à cent fois en dessous des seuils autorisés. L'interdiction en 1993 de l'utilisation du goudron, un sous-produit du charbon, dans la fabrication de l'asphalte aurait aussi nettement contribué à réduire les émissions de benzo(a)pyrène.

Inquiétants fraisats

Malgré ce discours rassurant, des études scientifiques ont démontré la dangerosité potentielle de ces « produits noirs ». Le Centre international de recherche sur le cancer (Circ) a classé l'exposition professionnelle aux fumées de bitume comme « peut-être cancérigènes »⁵[\(url:#footnote5_1srw6s3\)](#).

De son côté, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a souligné un « potentiel cancérigène » [\(url:https://www.anses.fr/fr/content/exposition-aux-bitumes\)](https://www.anses.fr/fr/content/exposition-aux-bitumes) de ces fumées, ainsi que des effets respiratoires, cardiovasculaires et immunotoxiques chez les travailleurs de la route chargés d'étaler l'enrobé.

Très peu de données existent en revanche sur la dangerosité des fumées pour les riverains des centrales. Pour limiter ses rejets dans l'atmosphère, l'industrie met en place la fabrication « à tiède », où le bitume est chauffé à 110 °C, contre 180 °C dans les procédés classiques. Mais cela ne représente que 17,7 % de la production.

Les industriels mettent aussi en avant leur engagement pour le recyclage de l'asphalte. Lors des travaux de rénovation des routes, des fraiseuses mécaniques « rabotent » les chaussées et récupèrent les gravats, réincorporés ensuite dans de nouveaux enrobés. Ces « fraisats » inquiètent

les militants écologistes en raison de l'amiante et du goudron utilisés jusque dans les années 1990 dans la fabrication des routes.

« *Quid de potentielles émissions de poussière d'amiante et de fumées de goudron en cas de réutilisation de ces gravats ? Les garanties données par les industriels, basées uniquement sur l'autocontrôle, ne nous satisfont pas* », déclare Guillaume Rozenberg, membre du collectif Stop enrobé 81.

Il se bat contre un projet d'usine à asphalte d'une filiale d'Eiffage en plein cœur du parc naturel régional du Haut-Languedoc, entre les communes de Saint-Lieux-Lafenasse et Montredon-Labessonnié, sur cinq hectares de terres agricoles. La future usine prévoit d'utiliser jusqu'à 60 % de fraisats, soit une source d'économies importantes.

Pour Stop enrobé 81 tout comme pour la FAB, la législation en vigueur, qui interdit le recyclage d'enrobés contenant de l'amiante ou du goudron et impose leur destruction dans des installations de traitement spécialisées, n'est pas suffisante. Les associations craignent que les industriels ne passent par-dessus cette obligation légale faute de procédures de contrôle.

« *La réutilisation de ces fraisats implique aussi de chauffer le bitume beaucoup plus. Mécaniquement, ça fait augmenter les émissions de HAP* », poursuit Guillaume Rozenberg.

Là non plus, ni Eiffage ni Routes de France n'ont répondu aux questions d'Alternatives Economiques.

Des alternatives au bitume

« *On demande la mise en place d'alternatives au bitume plus respectueuses de la santé et de l'environnement* », revendique Patrick Lorne. Ces alternatives existent d'ores et déjà, bien qu'au stade expérimental. En 2014, l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) a mis au point l'Algoroute, un enrobé où des algues font office de liant en remplacement du bitume.

Eiffage participe au financement de ce projet de recherche. L'industriel a aussi développé un enrobé fabriqué à base de poix, un liant obtenu à partir de résine de pin. Après un premier essai dans le Gers cet été, Eiffage a posé en septembre son Biophalt sur un 1,7 km d'une route départementale près de Toulouse.

Sans bitume, la construction de routes devient aussi moins émettrice en CO₂. Si l'expérimentation se révélait concluante, le conseil départemental de la Haute-Garonne a affirmé qu'il souhaiterait généraliser ce nouvel enrobé sur ses routes. A voir aussi pour quels coûts et à la charge de qui.

Une régression du droit environnemental

Jusqu'en 2019, les centrales à enrobé étaient soumises au régime dit de « déclaration », c'est-à-dire qu'elles devaient fournir à la préfecture une étude d'impact et leur installation devait faire l'objet d'une enquête publique. Un décret d'avril 2019 modifiant la nomenclature des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) a déclassifié, entre autres, les centrales à enrobé du régime de « déclaration » pour ne plus les soumettre qu'au régime « d'enregistrement » en préfecture, qui ne suppose ni étude d'impact ni enquête publique.

© Alternatives Economiques. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle des pages publiées sur ce site à des fins professionnelles ou commerciales est soumise à l'autorisation d'Alternatives Economiques (Tel : (33) 03 80 48 10 25 - abonnements@alternatives-economiques.fr). En cas de reprise à des fins strictement privées et non commerciales merci de bien vouloir mentionner la source, faire figurer notre logo et établir un lien actif vers notre site internet www.alternatives-economiques.fr.
