

Janvier 2023

A69

Présentation

Centrales à enrobés

**ATOSCA**



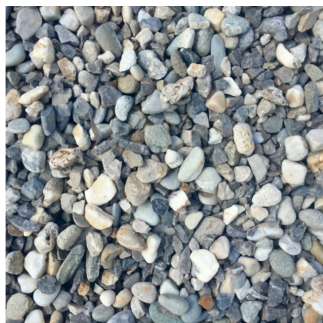
# Une centrale à enrobés temporaire, à quoi ça ressemble ?



**Exemple installation temporaire dans une carrière à St Geours de Maremne de 2018 à 2020**

# Les centrales mobiles ne sont pas des « usines à bitume » !

→ Ce sont des équipements qui permettent de fabriquer des enrobés en mélangeant 3 produits :



Cailloux (inertes)  
Chauffés à 240°



Agrégats d'enrobés  
(fraisats de chaussées  
existantes inertes)



Bitume (produit de  
synthèse issu du raffinage  
du pétrole)



Enrobés à chaud  
Mélange chargé dans  
les camions entre  
160° et 180°

- Des cuves de stockage pour le carburant nécessaire à la chauffe sont présentes sur site.
- **Bitume et carburants sont stockés** dans des cuves posées sur des enceintes étanches afin de maîtriser le risque de fuite et de pollution.
- Les eaux de ruissellement de la plateforme sont collectées, décantées et contrôlées avant rejet dans le milieu naturel.

**Le risque incendie est maîtrisé, (bâche incendie, extincteurs ...).**  
**Le dispositif incendie est vérifié par le SDIS.**

# Les composants



- 95% à 45 % du mélange = Granulats issus des carrières locales et régionales



- 20 à 50 % du mélange = Fraisats issus du rabotage de chaussées existantes rénovées

contrôlés avant rabotage et une fois sur stock

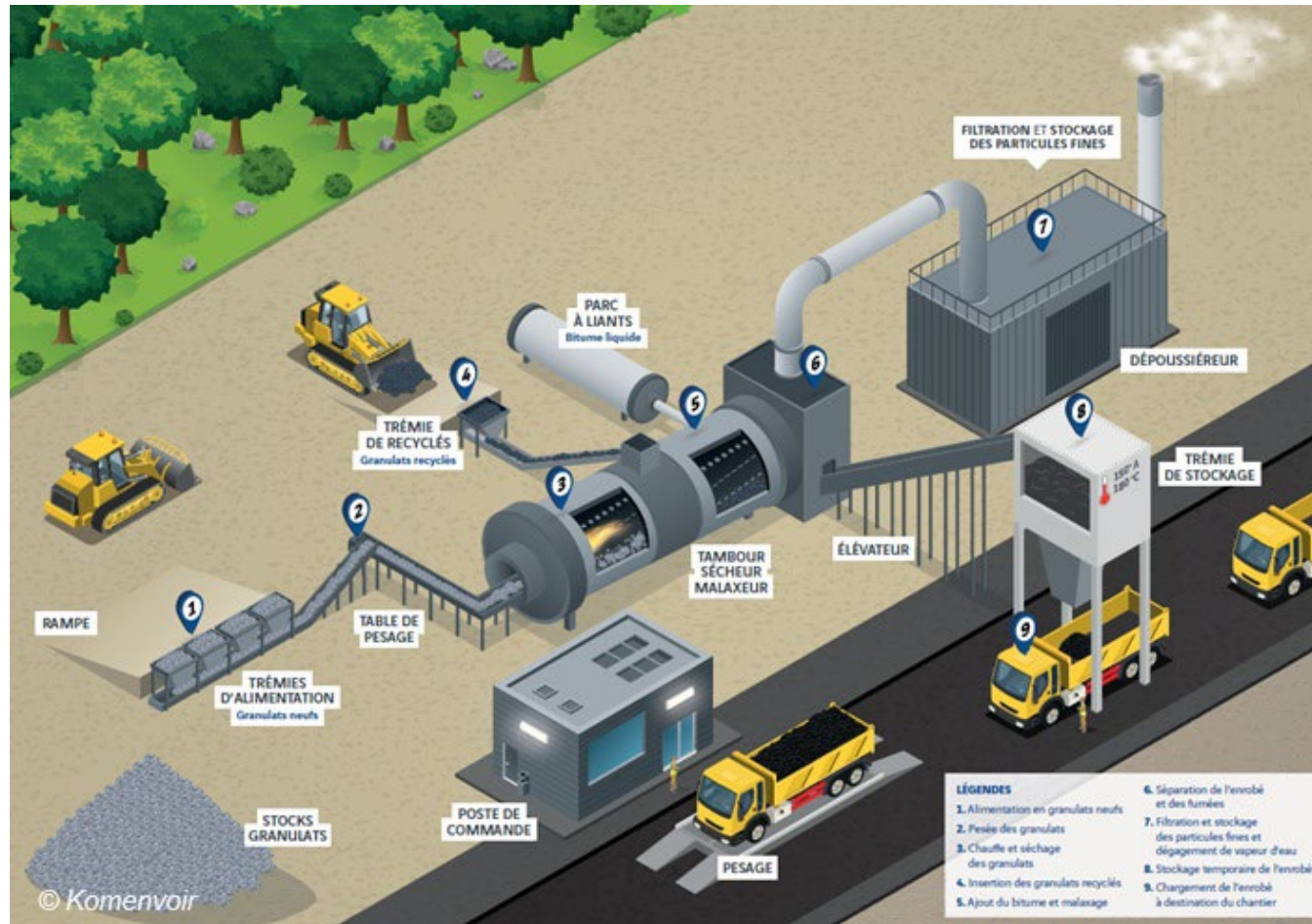
(contrôles amiante et HAP sur les fraisats > mis en décharge si dépassements des seuils)

**L'utilisation de fraisats permet de recycler et de réduire l'empreinte du projet sur les ressources naturelles**

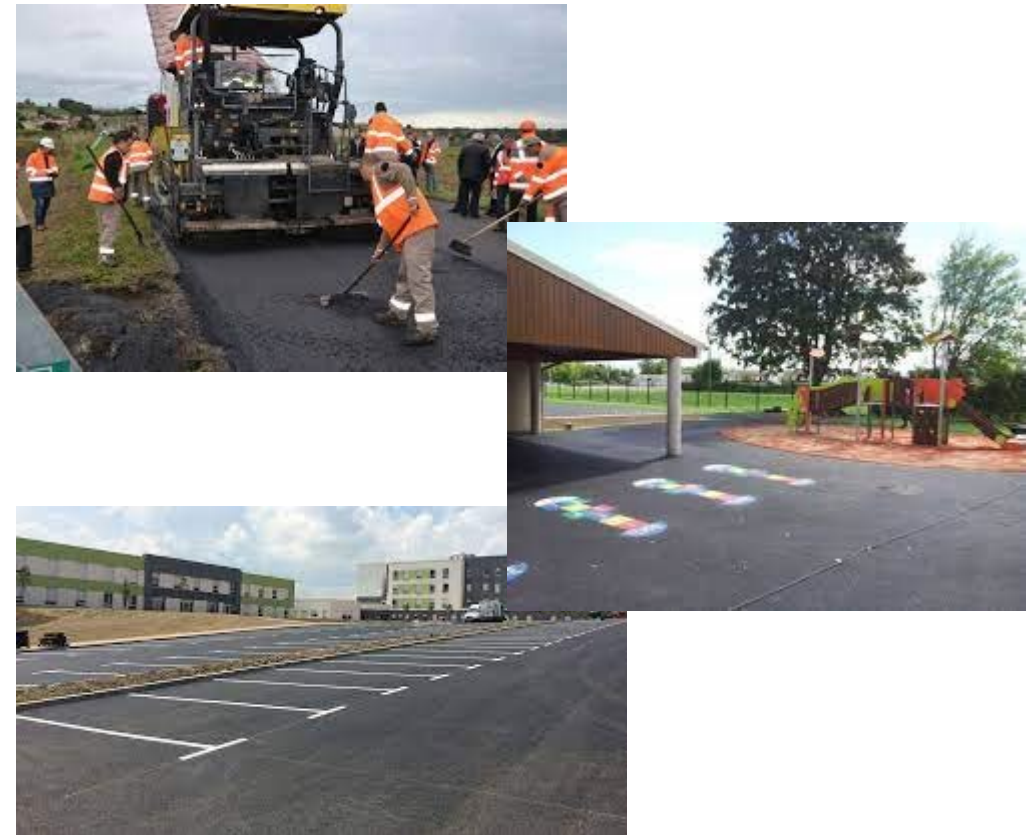


- 5 à 6 % du mélange = Bitume produit de synthèse issu du raffinage du pétrole

# Le Fonctionnement des centrales à enrobés

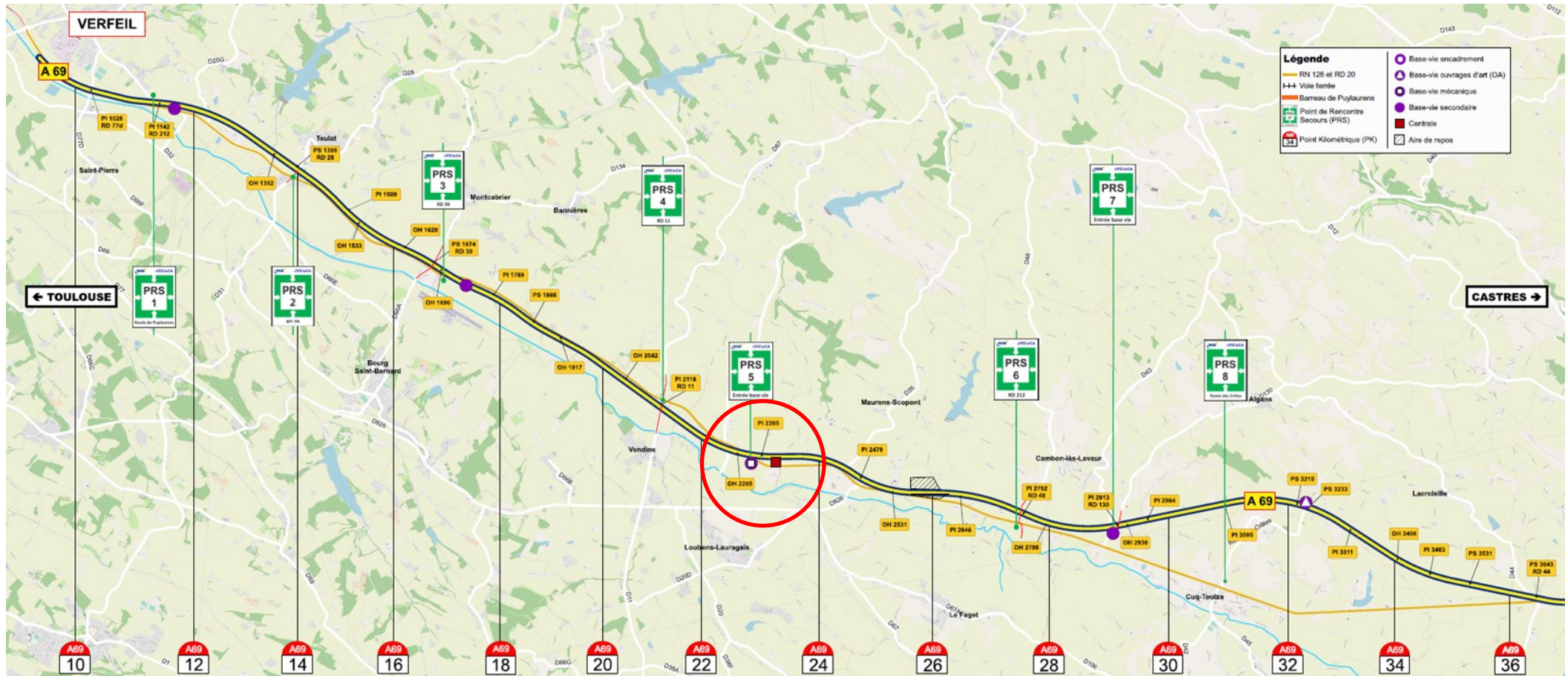


Les enrobés sont utilisés pour fabriquer des routes mais aussi des cours, des parkings ...



2 centrales  
TEMPORAIRES dédiées  
à la fabrication des  
enrobés pour la  
construction de l'A69

# Villeneuve-les-Lavaur

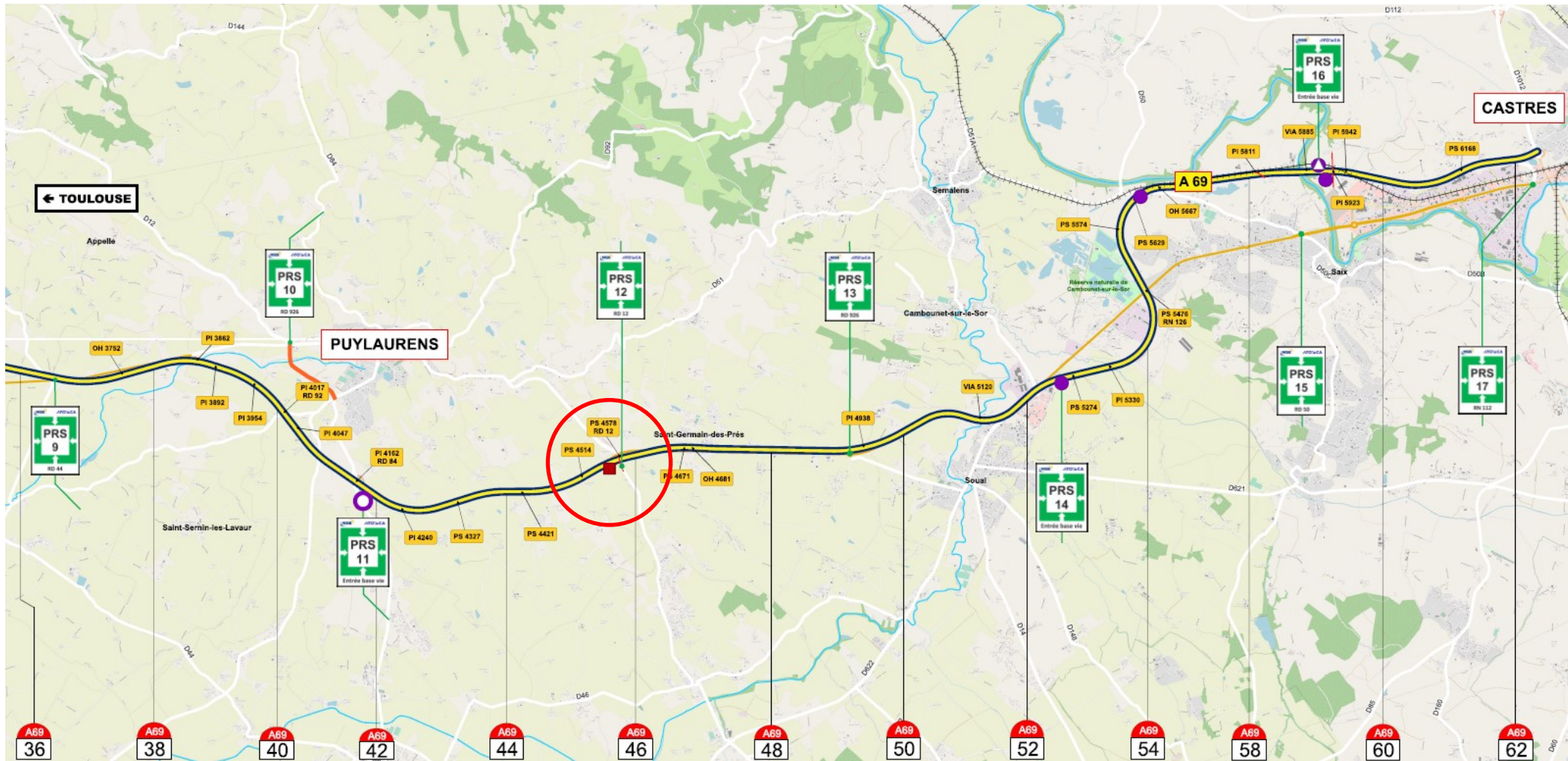


# Villeneuve-les-Lavaur (ASTECC 400)





# Puylaurens



# Puylaurens (RF500)



# Des postes mobiles régulièrement déplacés partout en France parfois à proximité d'agglomération avec des nuisances maîtrisées vis-à-vis de la population

(voir cartographie implantations récentes ).

- Ces postes mobiles sont nécessaires car les implantations existantes ne savent pas fournir les gros chantiers en même temps que leurs clients habituels et sont parfois très éloignés.
- Les implantations sont souvent contraintes par les règles d'urbanisme. Dans le cas de l'A69, la déclaration d'utilité publique a défini une bande dans laquelle le chantier doit se faire.
- L'avantage d'une implantation au droit du chantier est que les camions de granulats et de bitume arrivent par la route et les enrobés fabriqués peuvent repartir par le chantier directement sans reprendre la route.
- Les centrales ne sont pas des usines avec stockage de produits chimiques. Ce sont des équipements qui permettent de faire le mélange entre des cailloux (inertes) de recycler des agrégats d'enrobés (fraisats inertes) et du bitume (produit visqueux mais inflammable). Des cuves de stockage pour le carburant nécessaire à la chauffe sont également présentes sur site.
- Le bitume et les carburants sont stockés dans des cuves posées sur des enceintes étanches afin de maîtriser le risque de fuite et de pollution.
- Le seul risque est le risque incendie et des dispositions sont prévues sur chaque site pour le maîtriser sous contrôle du SDIS (bâche incendie, extincteurs ...)

# Goudron, enrobés, bitume ? Quelle est la différence ?

**Enrobés** : mélange de graviers, de sables, de fines et de **bitume** (utilisé comme liant).

**Il n'y a pas de goudron dans les enrobés.**

**Le bitume et le goudron sont souvent confondus.**

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le goudron était utilisé pour les routes et pour les produits d'étanchéité **mais son caractère cancérigène ayant été prouvé depuis, il est devenu synonyme de dangerosité et a été remplacé par le bitume.**

Principales différences entre goudron et bitume :

- Constitution chimique : le bitume comprend surtout des hydrocarbures saturés, tandis que le goudron est majoritairement composé d'hydrocarbures non saturés.
- Caractère cancérigène : le goudron est considéré comme cancérigène, à l'inverse du bitume. Le goudron a d'ailleurs cessé d'être utilisé dans les constructions routières depuis le milieu des années 1980.
- Adhérence : le bitume est plus adhérent et plus stable que le goudron.

**20 à 50 % enrobés recyclés** (contrôles amiante et HAP sur les fraisats > mis en décharge si dépassements des seuils)

# La réalisation des chaussées de l'A69

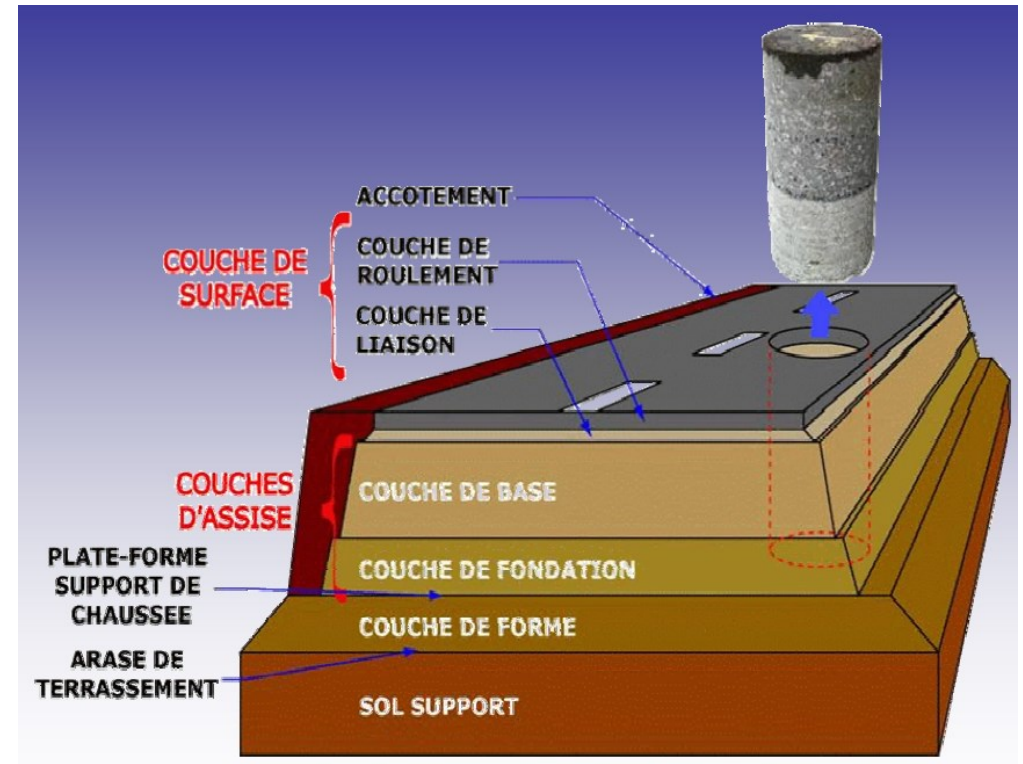
**Production** : 500 000 tonnes au total  
depuis les deux centrales



20 000 rotations de semi-remorques pour  
l'approvisionnement direct du chantier en  
enrobés par **la piste de chantier**  
essentiellement.

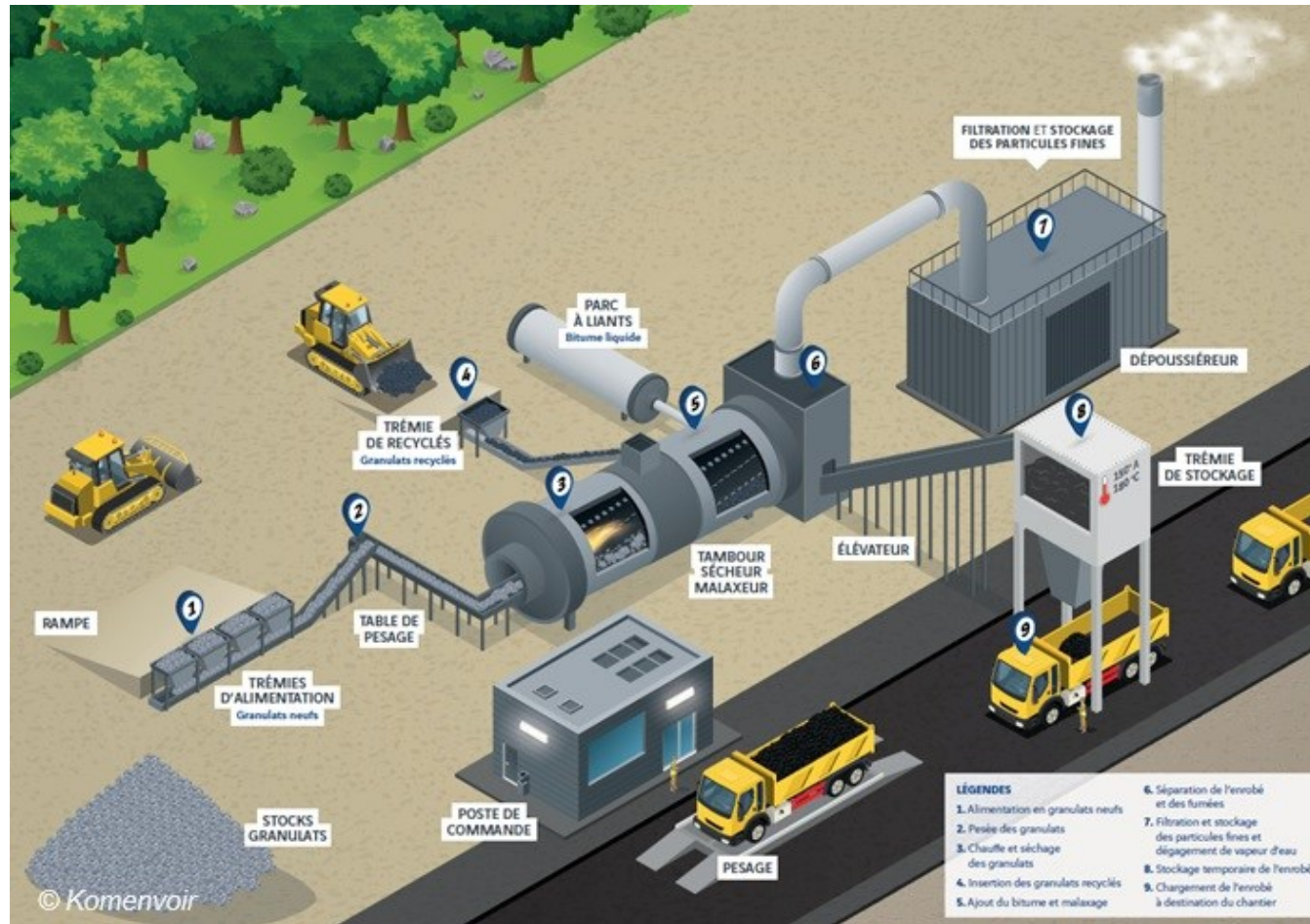
---

12 à 18 mois de fonctionnement avec une  
**période de pleine production de 6 mois**  
début **2025** après environ 1 an de  
constitution de stocks de granulats



La structure de l'A69 en enrobés c'est :  
→ 15 cm de couche d'assise  
→ 5 cm de couche de surface

# Fonctionnement des centrales à enrobés



## Ce qu'il faut retenir :

- Autorisations ICPE
- Peu de co-visibilité - habitats proches diffus
- Fonctionnement en semaine, en journée
- Bruit : en-dessous des seuils réglementaires
- Qualité de l'air :
- Technologie récente « Rétro-flux » permettant de fortement diminuer les émissions > respect des seuils réglementaires
- Carburants biosourcés ou faible émission
- Des contrôles drastiques
- Odeur : dispositifs d'atténuation des odeurs possibles

## Pour aller plus loin sur le volet réglementaire

Les deux centrales de production d'enrobés seront installées **provisoirement** le temps de la création des chaussées de l'autoroute A69. Elles seront donc démontées dès que les chaussées seront terminées et ATOSCA est tenue de restituer les terrains dans leur état agricole d'origine. **Toutes deux ont fait l'objet d'une autorisation délivrée par les préfets du Tarn et de la Haute-Garonne et leur utilisation est strictement dédiée à l'autoroute A69.**

Vous pouvez consulter :

- la demande d'autorisation dans la pièce E6 du dossier d'enquête publique environnementale : <https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse/voir?document2=65299>
- l'arrêté préfectoral et l'autorisation environnementale ici : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Projet-de-liaison-autoroutiere-Castres-Toulouse-Delivrance-des-autorisations-environnementales>

Le fonctionnement des centrales est encadré par une réglementation récente, l'arrêté ministériel du 9 avril 2019 consultable via ce lien : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000038358856> et nous sommes tenus de le respecter à la lettre.

Ce type d'installation est tout à fait classique et les 2 centrales qui seront installées sont très récentes. Elles ont déjà été implantées sur plusieurs sites dont certains en milieu urbain et à proximité de lieux accueillant du public comme des écoles (conf présentation ci-jointe). Elles bénéficient de technologies qui permettent d'être bien en deçà des seuils autorisés par l'arrêté préfectoral cité ci-avant.

## Pour aller plus loin sur le volet santé publique

Nous vous invitons à lire l'article très complet que Routes de France a publié sur son site Internet

<https://www.routesdefrance.com/les-actions-de-la-profession/les-actions-de-la-profession-2/le-bitume-histoire-dun-materiau-routier/>

notamment le paragraphe « Bitume et Santé » où vous pourrez lire que les très nombreuses études réalisées n'ont pas révélé de risques accrus pour les personnels des entreprises exposés au bitume durant toute leur carrière professionnelle.

Il n'y a donc pas plus de risques pour les populations qui restent, compte-tenu de la localisation des centrales et de leur aspect temporaire, très éloignées, à plus d'1 kilomètre pour les premières écoles concernées.

Sachez que nous n'avons jamais eu de plaintes pour nuisances liées à des sujets de santé publique sur nos implantations, y compris en milieu urbain (cf implantations récentes – slides 15 à 24 – sur les 5 dernières années).

**Le seul risque industriel sur site est le risque incendie** en raison de températures à l'intérieur des malaxeurs et des cuves de stockage de carburants (le bitume est quant à lui peu inflammable compte tenu de sa viscosité).

Pour cela, **les installations sont contrôlées par le SDIS** sur plan et sur site avant leur mise en œuvre, puis régulièrement durant leur fonctionnement. Un contrôle électrique est réalisé suite à l'installation de ces usines puis annuellement. Ces usines font aussi l'objet d'un entretien régulier pour maintenir tous les systèmes de surveillance en état de fonctionner (comme les sondes de contrôle des températures) mais aussi tous les systèmes de sécurité (comme les extincteurs). De plus, le personnel des usines est formé au fonctionnement en sécurité de l'outil industriel et à la manipulation des systèmes de sécurité.

Néanmoins devant les inquiétudes exprimées nous nous sommes engagés auprès des maires sur la réalisation des mesure de suivi extra réglementaires autour des deux sites afin de rassurer la population : **nous nous engageons à mettre en place un capteur sur l'école la plus proche de chaque centrale**. Nous consultons en ce moment même des prestataires et organismes pour que la mise en place du capteur soit réalisée rapidement. Nous informerons les collectivités du type de capteur et des paramètres que nous proposerons pour ces suivis avant leur implantation.



## Pour aller plus loin sur le volet productions agricoles

La réglementation impose pour répondre au dossier de cessation d'activité d'avoir réalisé des sondages et des analyses de pollution de sol en lien avec l'activité des usines avant la mise en service et après le démantèlement de la centrale.

Pour les sols autour des centrales, nous savons qu'une étude réalisée sur des sols, situés à proximité de plateformes permanentes de ce type, aux abords des autoroutes françaises a démontré qu'il n'y avait pas d'incidence sur les terres agricoles alentour. En revanche nous ne sommes pas en mesure de vous communiquer cette étude car elle n'a pas été mise à disposition du public par le concessionnaire qui l'a diligentée.

**Néanmoins, et comme nous avons eu déjà l'occasion de l'annoncer lors de nos réunions en mairies, nous nous engageons à réaliser des analyses sur certains paramètres des sols sur les potagers ou production les plus proches des centrales : l'une avant mise en service de la centrale et l'autre avant récolte.**

## Pour aller plus loin « Savez-vous VRAIMENT ce qu'il y a dans ROUTES ? »

Film réalisé par La Fédération Nationale des Travaux Publics pour découvrir le fonctionnement des centrales qui seront installées à Villeneuve-les-Lavaur et Puylaurens.



<https://www.youtube.com/watch?v=OA6481zUQuc>

Savez-vous VRAIMENT ce qu'il y a dans nos ROUTES ?



S'abonner

7,4 k



Partager

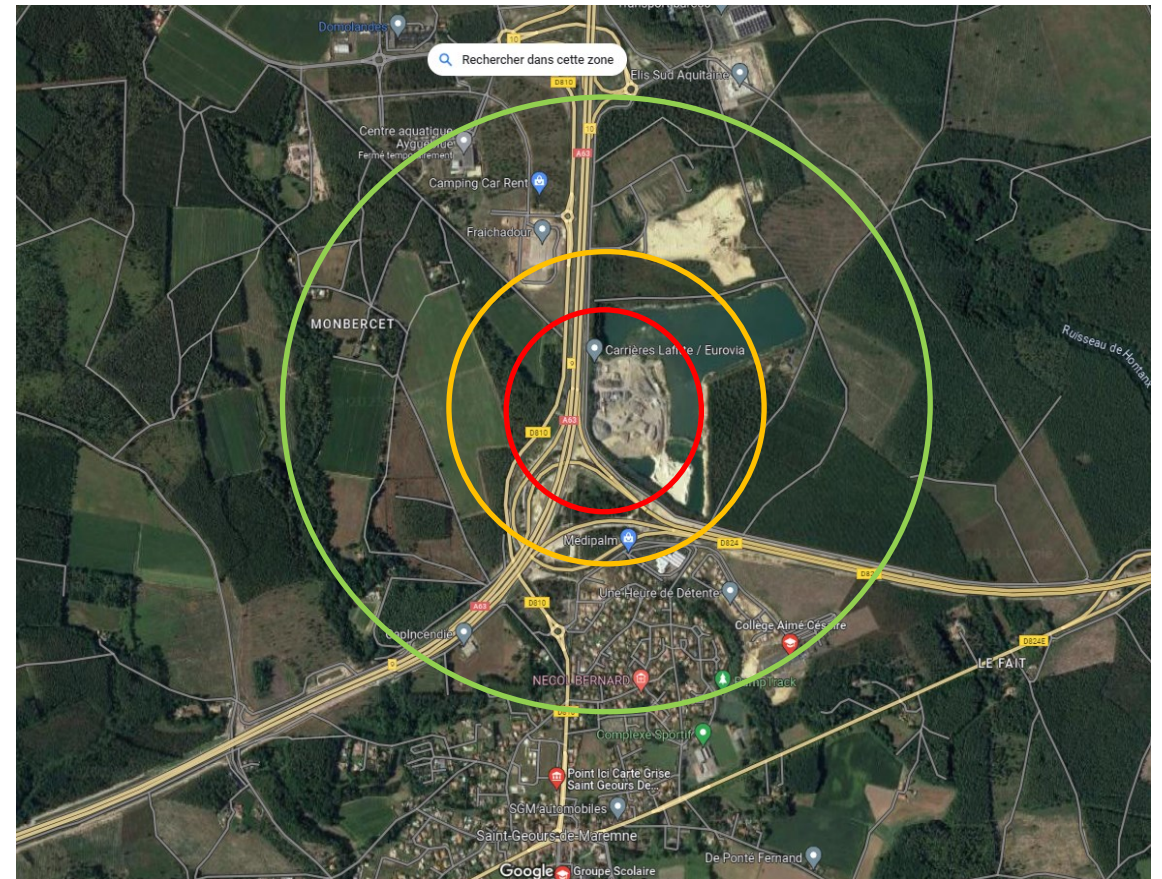
Télécharger



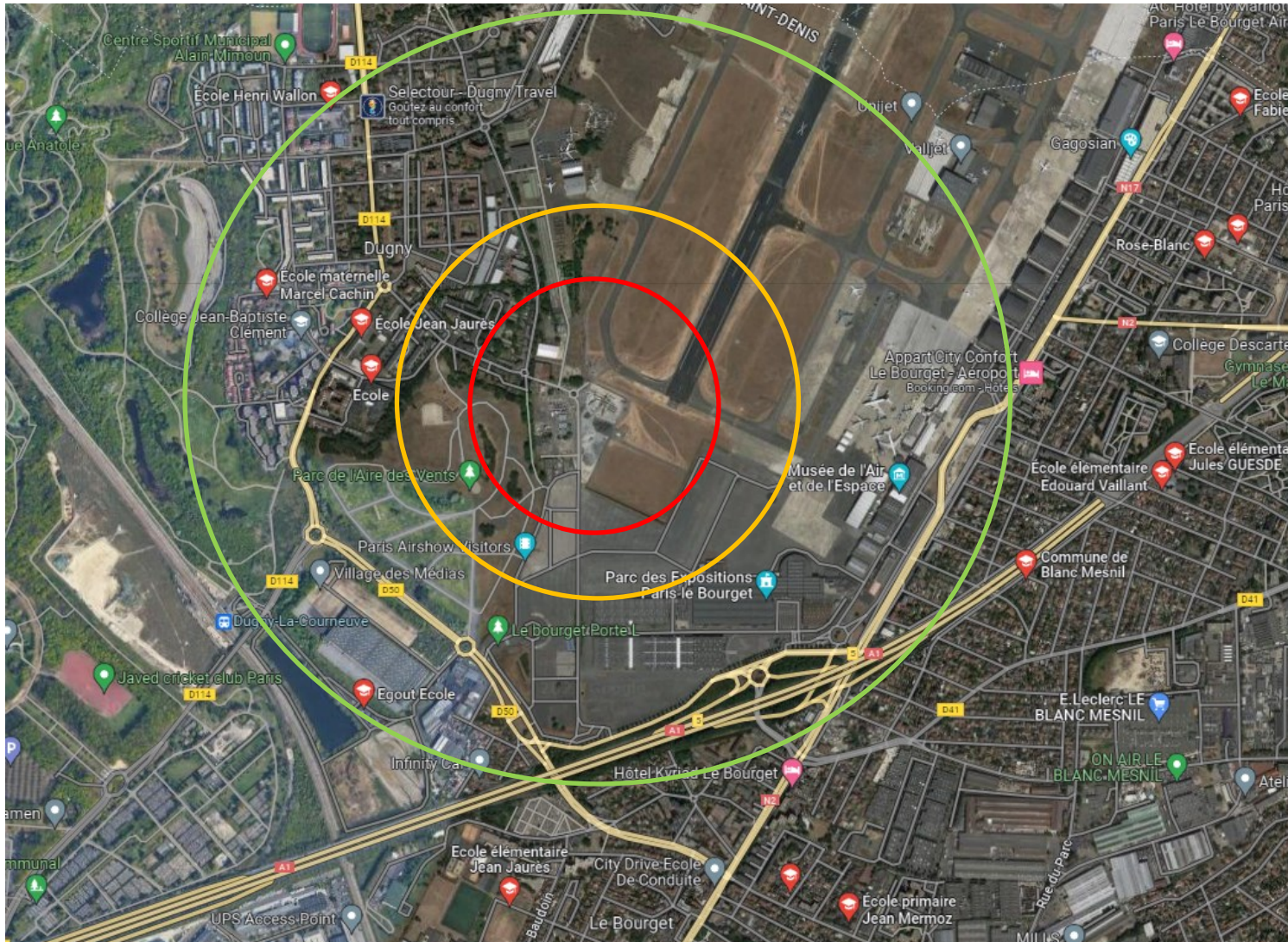
# Implantations des postes sur les 4 dernières années



# Poste NGE ASTEC 400 Saint-Geours-de-Maremne (40) 2018-2020



# Poste NGE ASTEC 400 - Le Bourget (93) -2020



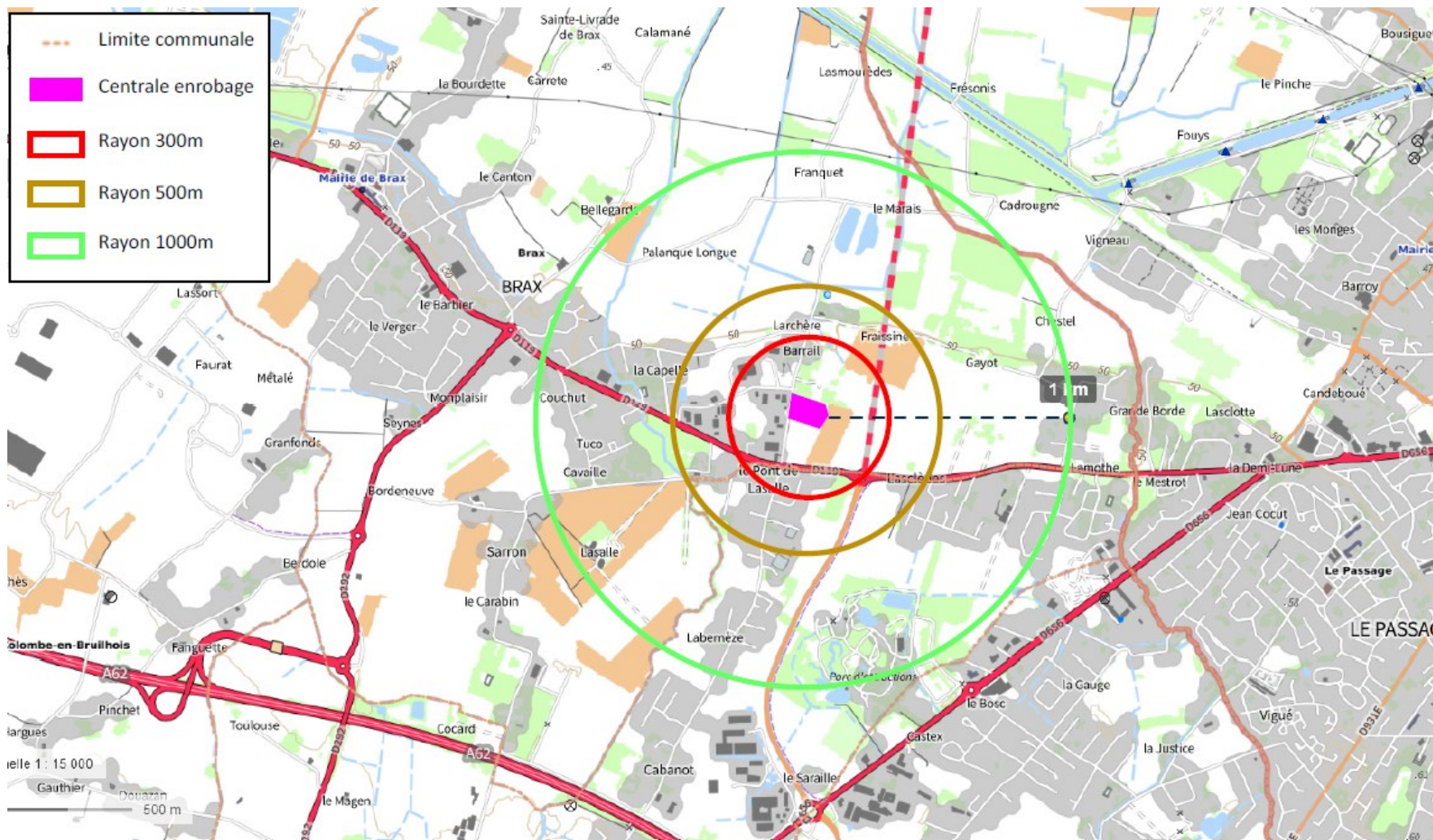
# Poste NGE ASTEC 400 - Roissy (95) -2023



# Poste NGE ASTEC 400 - Sansac (15) -2022



# Poste MALET RF500 - BRAX (47) -2020



A62 – AGEN/VALENCE D'AGEN (Automne 2020)  
Chemin du Barrail – 47310 BRAX



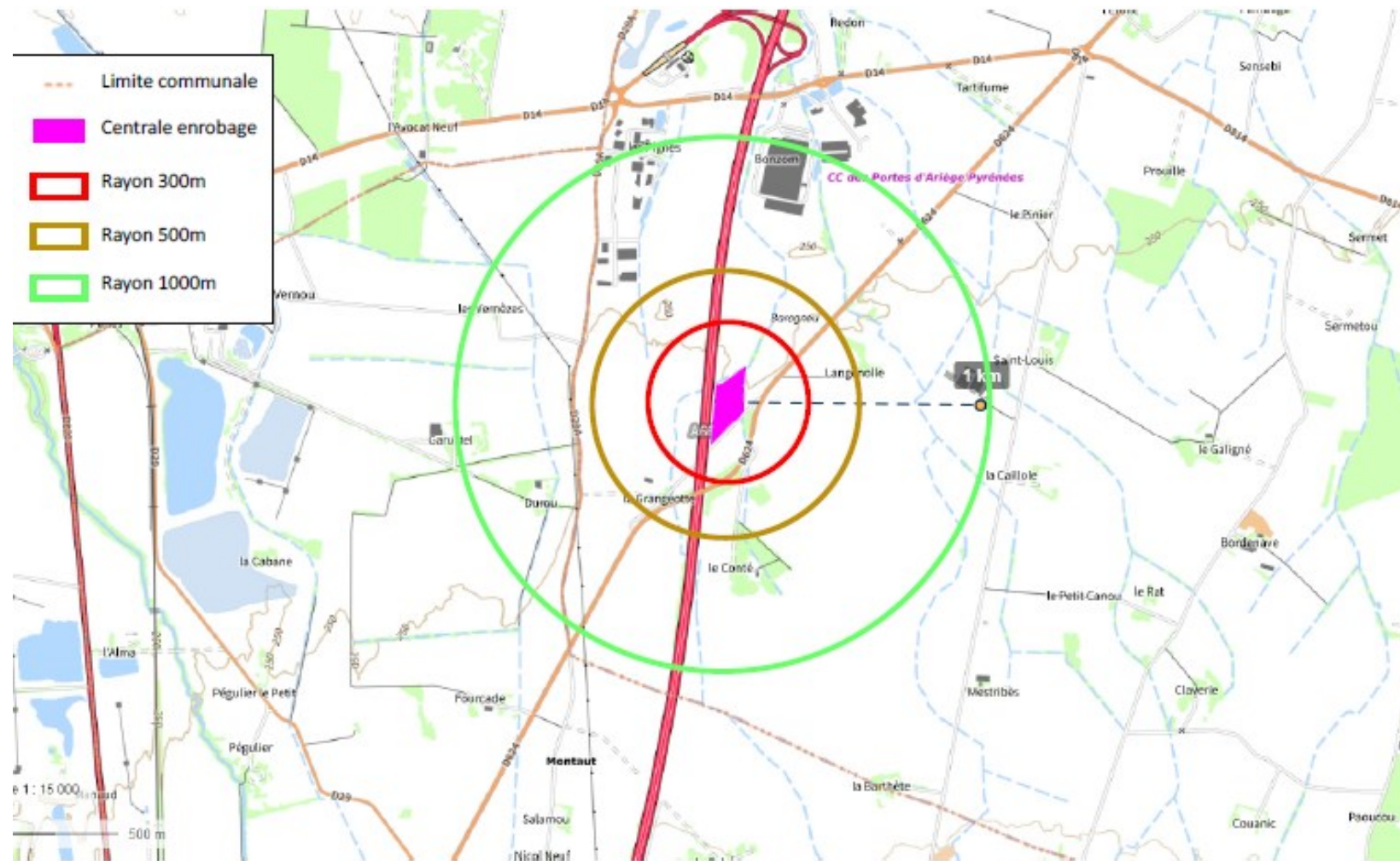
# Poste MALET RF500 - PISSOS (40) - 2021



**A63 – SALLES / SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE (Printemps 2021)**

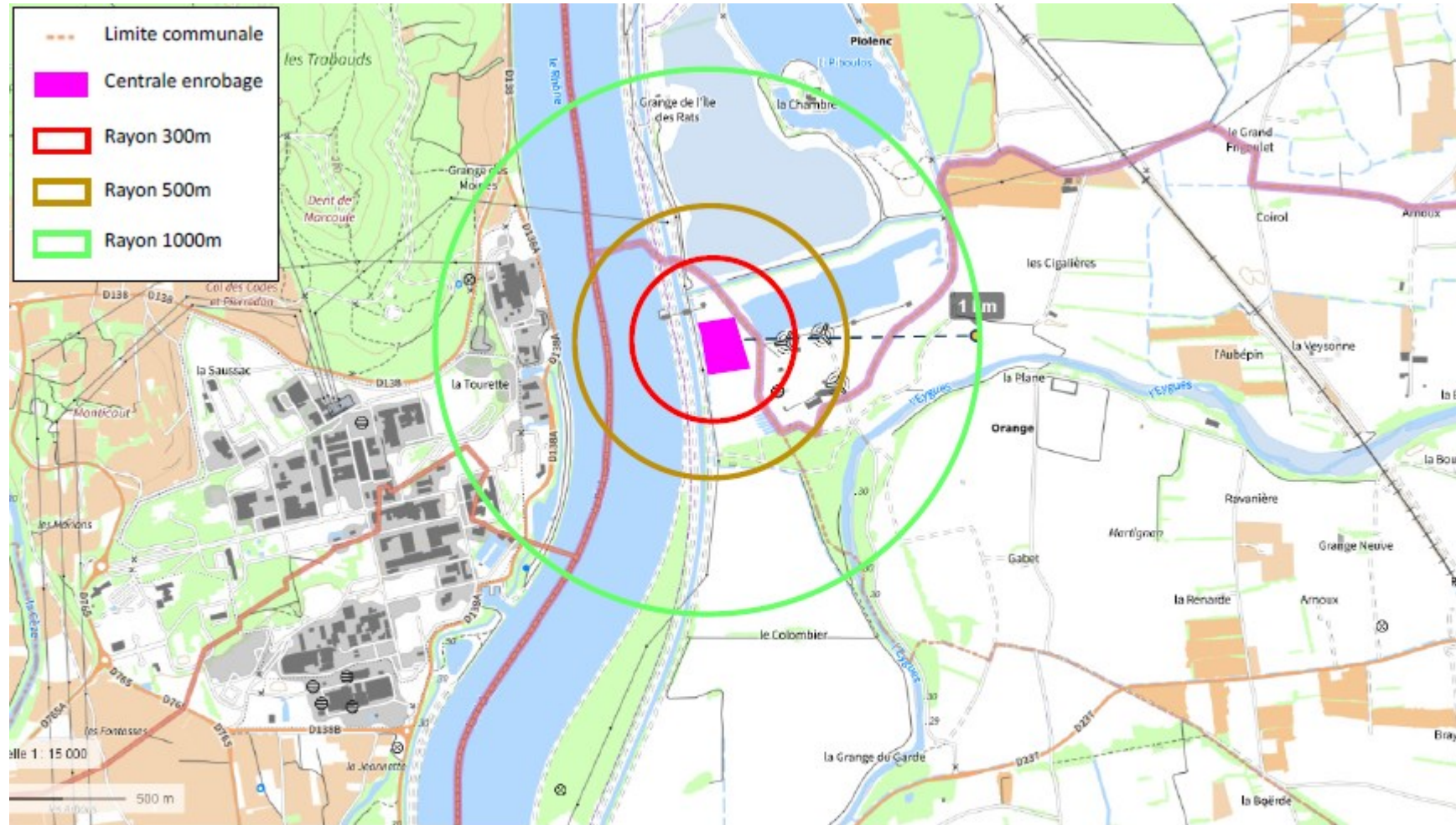
**40410 PISSOS**

# Poste MALET RF500 - MAZERES (09) - 2021



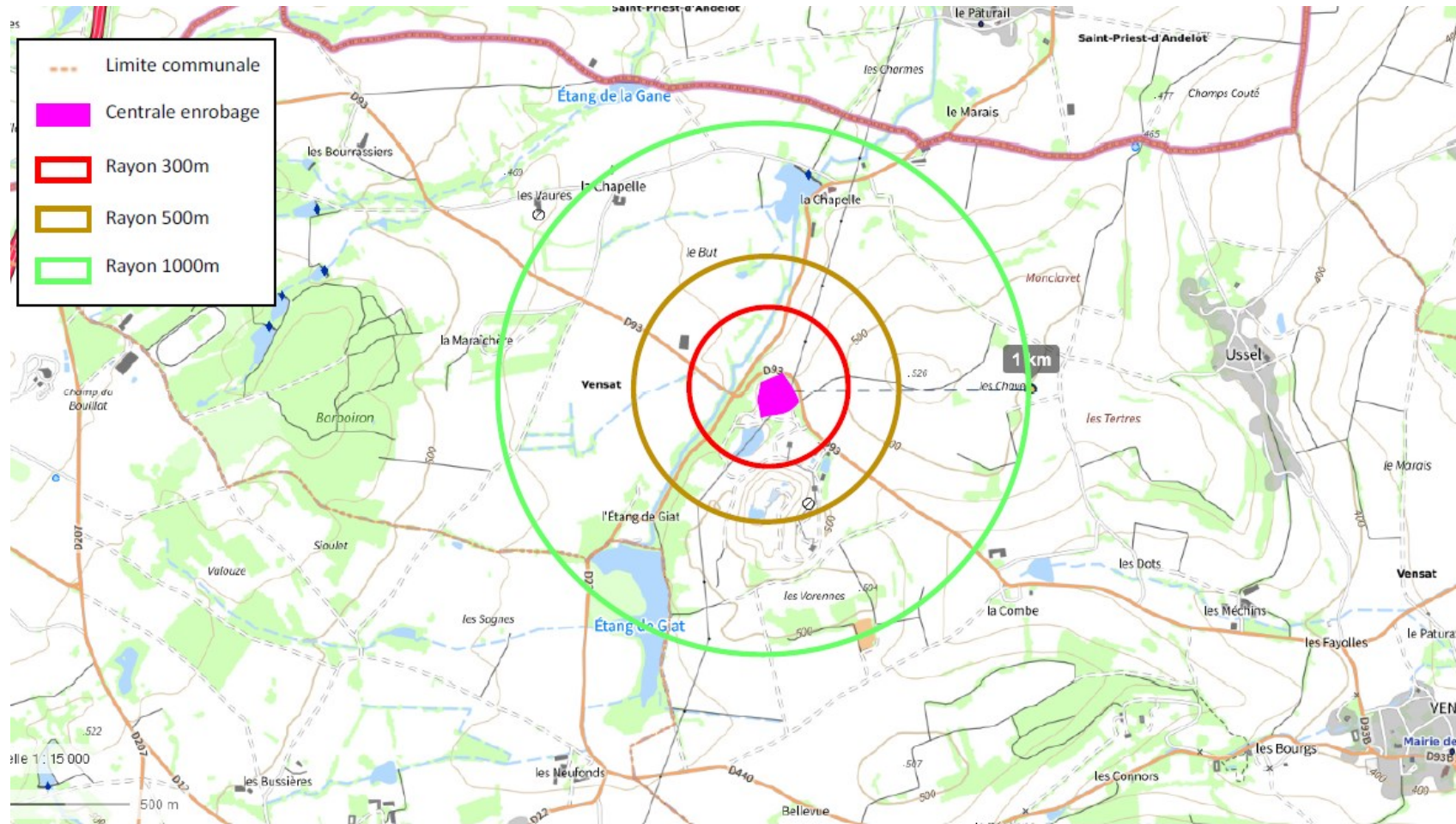
**BIFURCATION A66/A61 / MAZERES (Été 2021)**  
**09270 MAZERES**

# Poste MALET RF500 - CADEROUSSE (84) - 2021-2022



A7 – AVIGNON NORD / AVIGNON SUD (Automne 2021 et Printemps 2022)  
84860 CADEROUSSE

# Poste MALET RF500 - VENSAT (63) - 2022



A71 – BIZENEUILLE / SAINT-PIEST EN MURAT (Automne 2022)  
63260 VENSAT

## Un dispositif pour informer le territoire :



[www.a69-atosca.fr](http://www.a69-atosca.fr)



Un numéro vert : 05 67 29 09 69



Des journaux de chantier



Des visites du chantier



Des informations dans les boîtes aux lettres des riverains proches et en Mairie