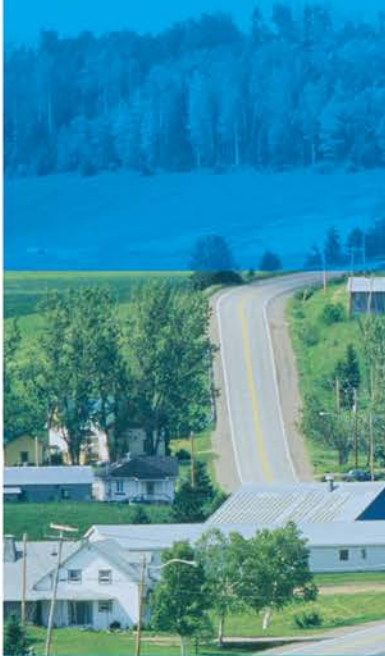


MINISTÈRE DES TRANSPORTS

# Enrobés additionnés de fibres d'amiante

Réponse à la Commission d'enquête

FÉVRIER  
**2020**



**ENROBÉS ADDITIONNÉS DE FIBRES D’AMIANTE AU  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC À LA  
QUESTION DE LA COMMISSION D’ENQUÊTE DU BUREAU  
D’AUDIENCES PUBLIQUES SUR L’ENVIRONNEMENT PORTANT  
SUR LES MODIFICATIONS AUX CADRES LÉGISLATIFS ET  
RÉGLEMENTAIRES QUI DEVRAIENT ÊTRE APPORTÉES POUR  
SOUTENIR LA VALORISATION DES ENROBÉS ADDITIONNÉS DE  
FIBRES D’AMIANTE

Préparé par : Direction générale du laboratoire des chaussées  
Direction générale de la gestion des projets routiers  
et de l’encadrement en exploitation

Ministère des Transports du Québec  
800, place D’Youville, 14<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 3P4



# PLAN DE VALORISATION DES ENROBÉS AMIANTÉS

Le ministère des Transports (MTQ) compte sur son réseau plus de 1000 km de chaussées dont le revêtement contient de l'amiante. La présence d'enrobé additionné de fibres d'amiante (EA) dans la chaussée comporte des risques pour les travailleurs lors des divers travaux liés à l'exploitation du réseau (ex.: forages, excavations, travaux d'urgence, sciage, etc.). De plus, lorsque l'EA est en fin de vie utile et doit être retiré, la gestion des résidus d'EA pose un défi en raison notamment des exigences environnementales à respecter et des quantités importantes de résidus générés.

Les Lignes directrices relatives à la gestion de béton, de brique et d'asphalte issus des travaux de construction et de démolition et des résidus du secteur de la pierre de taille<sup>1</sup> actuelles se traduisent, dans peu de cas, par la valorisation des résidus, ce qui entraîne une multiplication de petits sites répartis sur l'ensemble du réseau routier ou la disposition des résidus dans les lieux d'enfouissement techniques. Cette situation représente un risque accru d'exposition à ce type de résidus à long terme. Par conséquent, et considérant les volumes importants à gérer dans les années à venir, le MTQ préconise la mise en place d'une solution globale pour la gestion des résidus de planage des revêtements en EA qui respecte les principes de développement durable. Il est important de rappeler que le remplacement complet du revêtement d'une chaussée est inévitable à long terme. Ces travaux s'intègrent dans un plan stratégique plus global du MTQ assurant le maintien en bon état de l'actif routier et visant, entre autres, à améliorer la sécurité des usagers.


La solution projetée comprend l'établissement graduel de sites permanents de valorisation de ces résidus dans les emprises du MTQ. Ces sites de valorisation seraient choisis afin qu'ils ne soient pas impliqués dans des travaux d'élargissement ou de reconfiguration des routes adjacentes, et répondraient aux besoins du MTQ et des milieux dans lesquels ils seraient implantés. Le MTQ souhaite pouvoir aménager, au fil des projets d'enlèvement, une vingtaine de sites dans ses emprises afin de valoriser le fraisât amianté stabilisé (FAS)<sup>2</sup>, sous forme de buttes ou en modifiant des talus de remblai routiers. Chaque site devrait permettre la valorisation d'environ 40 000 m<sup>3</sup> de FAS selon les besoins en aménagement. Ces aménagements devront répondre à un réel besoin du milieu à l'égard d'au moins une des fonctions prévues : écran brise-vent, écran visuel, écran antibruit ou repère visuel. De la même manière, l'utilisation des matériaux pour modifier les pentes d'un remblai routier existant ou pour constituer une berme<sup>3</sup> doit répondre à un réel besoin d'améliorer la sécurité routière ou la stabilité d'un remblai.

---

<sup>1</sup> MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP), 2009. Lignes directrices relatives à la gestion de béton, de brique et d'asphalte issus des travaux de construction et de démolition et des résidus du secteur de la pierre de taille, Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques en milieu terrestre, ISBN 978-2-550-56288-7, 51 pages. [En Ligne]  
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/valorisation/lignesdirectrices/beton-brique-asphalte.pdf>

<sup>2</sup> Stabilisation des résidus par l'ajout d'un liant bitumineux.

<sup>3</sup> Banquette aménagée à la base d'un talus de remblai ou de déblai pour en assurer la stabilité.



Un groupe de travail interministériel composé de représentants du MTQ, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et du ministère de la Santé et des Services sociaux a donc été formé en décembre 2018 afin d'élaborer un plan de gestion des EA présents sur le réseau routier sous la gestion du MTQ.

Bien que Lignes directrices permettent quelques avenues de valorisation des enrobés amiantés, celles-ci sont limitées et ne permettent pas la réalisation du plan de valorisation. Afin d'optimiser les Lignes directrices, un projet pilote a été autorisé par le MELCC dans la municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton (Estrie) le 24 septembre 2019. Ce projet pilote vise à retirer des EA, à les stabiliser sur place dès leur enlèvement et à les valoriser dans l'aménagement des pentes du remblai routier menant ultimement à la construction d'un écran en bordure de l'autoroute 55.

La nouvelle pratique de valorisation qui sera mise à l'essai dans ce projet pilote consiste à utiliser les FAS pour adoucir la pente d'un talus bordant l'autoroute 55. Ce projet pilote marquera le début d'une série de projets ou de phases de valorisation échelonnés sur plusieurs années sur ce site dont l'un des objectifs est d'améliorer la sécurité routière sur ce tronçon. Le site recevra lors du projet pilote un volume d'environ 19 000 m<sup>3</sup> de FAS et permettra de valoriser, au terme de toutes les phases à venir au cours des 10 prochaines années environ, un volume total avoisinant 200 000 m<sup>3</sup>. Le projet pilote permettra de mettre à l'essai et de documenter la performance de différentes composantes du projet en vue de leur intégration dans les futurs documents officiels ainsi que les documents contractuels.

Plus particulièrement, le réaménagement du talus prévu au cours du projet pilote permettra d'amorcer l'adoucissement de la pente dans le but d'améliorer la sécurité routière et éventuellement de retirer la glissière de sécurité bordant l'autoroute 55 sur environ 2/3 du site. Par la suite, si des analyses à cette fin étaient favorables, le MTQ songe à augmenter davantage la hauteur du talus par l'ajout de couches subséquentes de FAS pour construire des buttes brise-vent afin d'atténuer le problème de poudrière qui affecte ce secteur. Cette pratique diffère en partie de celle permise dans les Lignes directrices principalement à l'égard de l'utilisation du FAS, de la quantité plus importante de FAS utilisé et de son emplacement dans l'ouvrage à construire.

En conclusion, le MTQ recommande la modification des Lignes directrices afin qu'elles permettent le plan de gestion des EA qui sera établi par le groupe de travail interministériel.



