

ministère de l' environnement et du cadre de vie

**laboratoire régional**  
des ponts et chaussées de  
**Nancy**

*cete  
de  
l'est*



286/80

AUTOROUTE A. 36

SUIVI du FONCTIONNEMENT DU BAC

DECANTEUR-DESHUILEUR

d'HEIMSBRUNN

campagne 79

---

JCP/MOT

OBSERVATOIRE DOLLER  
BAC DÉCANTEUR - DESHUILEUR  
D'HEIMSBRUNN

---

AUTOROUTE A.36

---

SYNTHESE DES RESULTATS D'ANALYSE  
1979

oOo

Au cours des mois de Novembre 1979 à Février 1980, le Laboratoire Régional de l'Équipement de NANCY - CETE de l'EST - a réalisé quatre cycles d'analyses sur les effluents liquides et solides stockés dans le bac décanteur-deshuileur (b.d.d.) situé à HEIMSBRUNN en bordure de l'autoroute A.36, entre MULHOUSE et BELFORT.

Les autorisations de réaliser ces prélèvements et analyses nous ont été accordées par la Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône, Centre d'Entretien de BELFORT.

## 1 - CARACTÉRISTIQUES DU SITE

### 1.1. - L'AUTOROUTE

L'autoroute A.36, dans la zone qui intéresse le b.d.d. est en remblai continu de 1,50 m à 2,00m. La pente longitudinale est très faible, de l'ordre de 4 ‰ à 5 ‰. La traversée de la zone des captages AEP de MULHOUSE a nécessité la collecte des eaux de ruissellement qui se fait par des caniveaux latéraux bétonnés.

Un dernier groupe remarquable est celui composé par le chrome et le nickel qui sont fréquemment associés dans les alliages de carrosserie. Les teneurs sont significatives.

Pour le reste, il semble qu'aucune concentration notable ne soit à attribuer directement à la route et à son exploitation.

### 3 - CONCLUSION

Quatre cycles d'analyses ont été réalisés sur le bac décanteur deshuileur d'HEIMSBRUNN qui recueille les eaux de 4 km de chaussées de l'autoroute A. 36 - BELFORT - MULHOUSE.

Le bassin versant autoroutier est totalement imperméabilisé, et présente une protection complète latérale par glissières de sécurité galvanisées. Le profil en long très plat (pente maxi 0,5 %) induit une décantation importante dans les larges caniveaux bétonnés, puis après évaporation une élimination éolienne sans doute assez importante se produit dans l'environnement.

Il apparaît, après considération de ces conditions particulières du site, que les analyses mettent en valeur :

- une décantation importante dans le bac.
- une forte adsorption métallique sur les particules décantées.
- un deshuilage efficace.
- un milieu aqueux correctement traité à l'exutoire.

Toutefois, ne maîtrisant pas la totalité des caractéristiques du site (trafic, météorologie, entretien, conditions de ruissellement et concentration) nous insistons sur le fait que les résultats d'analyses ne reflètent qu'un état des lieux au jour de l'analyse, sans aucune autre considération. En particulier, appréhendant mal les phénomènes de remise en suspension, de désorptions et nombre d'autres paramètres, il est impossible de définir un rendement de ce bac. Malgré un dimensionnement de l'ouvrage assez réduit et une fréquence d'entretien faible, il n'en reste pas moins que la pollution mesurée y est significative et doit être considérée comme une approche valable des éléments polluants apportés par l'exploitation d'une autoroute.

La mise en évidence de l'importance déterminante de la décantation des particules dans le processus d'épuration des effluents routiers, conduit à préconiser un entretien régulier du bac afin de s'affranchir des phénomènes de remises en suspension et de relargage. C'est sous cette réserve que l'efficacité du système qui semble vérifiée par l'évolution du milieu naturel situé à l'aval, pourra être maintenue.

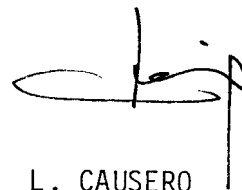
Rédigé le 31 Mars 1980  
par J.C. PILLOY

Le Chef de Groupe

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a horizontal line and a long, upward-pointing tail.

B. HUSSON

au Directeur

A handwritten signature in black ink, featuring a large, horizontal loop followed by a vertical line and a small flourish at the top.

L. CAUSERO