

<https://www.leparisien.fr/environnement/pollution-en-ile-de-france-labsence-dassainissement-des-autoroutes-va-t-elle-entraîner-une-catastrophe-ecologique-18-10-2021-2OPF27U5RZAQPAADRF2JMXI3NY.php>

## **Autoroutes d'Ile-de-France : la grande pollution que l'Etat refuse d'évoquer**

**Trente ans après la loi faisant de l'eau un «patrimoine commun de la nation» à protéger, les eaux polluées des autoroutes franciliennes sont encore trop souvent rejetées telles quelles dans le milieu naturel en toute impunité. Et pour cause : dans la région, ces axes sont gérés directement par l'État lui-même... qui refuse fermement d'évoquer le sujet.**



Les fortes pluies lessivent les autoroutes et emportent avec elles les nombreux polluants accumulés. Trop souvent en Ile-de-France, les eaux polluées se déversent ensuite directement dans le milieu naturel. (Illustration) LP/V.B.

Particules d'échappement, carburant, huiles, usures des pneus ou de la chaussée, métaux lourds... Un cocktail toxique s'accumule sur les routes, jusqu'à ce qu'elles soient lessivées par la pluie qui ruisselle sur le bitume. Et après ? Les eaux ainsi massivement polluées sont censées être traitées. En

théorie seulement. Car en pratique, il n'est pas rare qu'elles soient directement rejetées telles quelles dans le milieu naturel, dans l'indifférence générale... ou presque : l'Association pour la sauvegarde de l'environnement de Polangis et du quai de la Marne (Asep) à Joinville-le-Pont (Val-de-Marne), compte parmi les indignés. Quarante-cinq ans qu'elle tente de faire entendre sa voix.

« On a créé l'association en 1975, au moment de la construction de l'A86-A4, à l'origine pour avoir des murs antibruit qu'on n'a toujours pas, explique Michel Rioussel, son président. Et très vite, on a vu à chaque pluie les eaux dévaler de l'autoroute et se déverser directement dans la Marne, sans passer par un bassin de décantation, rien ! » Au-delà de cette pollution chronique, le secteur est exposé à un risque de catastrophe écologique. « Que se passerait-il si un camion se renversait avec une citerne d'essence ou de produits chimiques ? interpelle Michel Rioussel. Tout finirait directement dans le ru de Polangis et la Marne, et tant pis pour tout ce qui y vit ! »

### **« Chaque nouveau préfet semble découvrir le truc »**

L'Asep n'est pas la seule à s'être emparée du problème du tronc commun A4-A86, l'autoroute la plus fréquentée du pays avec 250 000 véhicules par jour en moyenne. Les maires successifs saisissent l'État régulièrement. « Chaque nouveau préfet semble découvrir le truc, s'agace Olivier Dosne, le maire (LR) de Joinville-le-Pont. L'État n'étant pas là, une fois de plus, il faut qu'on assume », tance l'élus, qui a « bon espoir de trouver une solution avec l'Établissement public territorial ou la région ».

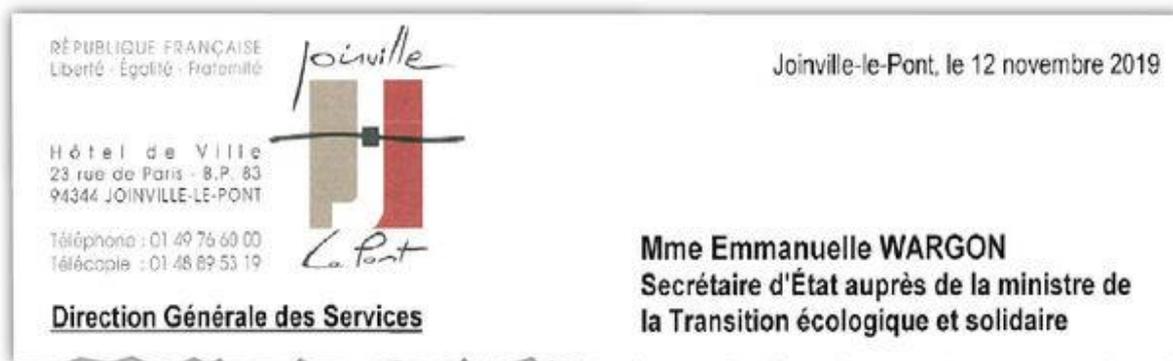


Sur le tronçon commun A4 - A86, l'autoroute le plus fréquentée de France avec 250 000 véhicules par jour, les eaux de pluie se chargent de polluants et ruissellent dans une rigole avant d'être déversées directement dans la Marne.

Son courrier (*lire déchiré*) adressé à Emmanuelle Wargon le 12 novembre 2019, resté lettre morte, résume en quelques phrases toute la situation. « C'est un sujet essentiel pour la qualité

des eaux de la Marne et donc pour l'environnement. (...) l'État ne semble pas vouloir assumer ses propres responsabilités et ce, tous gouvernements confondus. » Alors même que le [plan Baignade](#) est censé rendre la Seine et la Marne baignables à l'horizon des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

## Le courrier du maire de Joinville-le-Pont



Madame la Secrétaire d'Etat,

Je ne cesse, depuis 2008, d'interroger les services de l'Etat, de relancer les Ministres concernés, de mobiliser les parlementaires sur l'absence d'assainissement des eaux de ruissellement du tronçon commun A4A86 rejetées directement en Marne. Si je porte ce combat depuis 11 ans c'est que c'est un sujet essentiel pour la qualité des eaux de la Marne et donc pour l'environnement. Alors que la commune et l'EPT Paris Est Marne et Bois font des efforts immenses en matière d'assainissement pour éviter les rejets en Marne, l'Etat ne semble pas vouloir assumer ses propres responsabilités et ce, tous gouvernements confondus.

LP/INFOGRAPHIE. 16/10/2021

Pourtant, en 2011, à une question au gouvernement qu'Olivier Dosne lui posait, Nathalie Kosciusko-Morizet, alors ministre de l'Environnement, répondait que le « projet d'assainissement du tronçon commun A4-A86 est en cours d'études ». « Il prévoit (...) de remédier au rejet direct des polluants vers la Marne en réalisant trois stations de traitement, expliquait la ministre de l'époque. (Ce qui) nécessite des études plus approfondies et une procédure de déclaration d'utilité publique. Celles-ci devraient respectivement être réalisées en 2011 et 2012. » Dix ans plus tard, « le dossier est au point mort », déplore le maire de Joinville-le-Pont. Contactée, Nathalie Kosciusko-Morizet n'a pu être jointe.

Ce « point noir » pour l'environnement n'est pas un cas isolé, loin de là. Dans le Val-de-Marne toujours, le président du territoire Paris Est Marne et Bois s'est fendu d'un courrier à la préfète, peu avant d'être élu président du conseil départemental. Alors que « l'État sollicite le territoire dans l'objectif de dépollution de la Marne dans la perspective des Jeux olympiques », rappelle Olivier Capitanio (LR) dans son courrier, « nous ne comprenons pas que l'État ne montre pas l'exemple et nous regrettons qu'une difficulté signalée à la Direction des routes d'Île-de-France (*Dirif*) depuis des années ne soit toujours pas réglée et entraîne [une pollution du bras de Gravelle](#) à proximité immédiate d'un futur point de baignade ».

## Un sujet qui transcende les partis politiques

Cette fois, le nouveau président du conseil départemental se veut optimiste. « La nouvelle préfète s'est saisie du dossier, on est allés sur place ensemble en juillet, des réunions sont montées avec la Dirif, énumère Olivier Capitanio. Je sens qu'il y a une vraie volonté d'agir. Reste à évaluer les moyens... » Contactée, la préfecture n'a pas donné suite à nos sollicitations.

Le sujet transcende les couleurs politiques. Avant lui, les communistes du conseil départemental s'inquiétaient aussi de la situation. « Les eaux de ruissellement des autoroutes sont le parent pauvre de l'État, déplore un membre de l'ancienne équipe. [Un collecteur dans le secteur de Thiais-Rungis](#) rejette directement les eaux dans la Seine à hauteur d'Orly-Choisy : c'est juste un tuyau sans aménagement qui conduit l'eau polluée telle quelle jusqu'à la Seine, drainant un bassin versant extrêmement important incluant tout le sud du 94 et la partie nord du 91. »

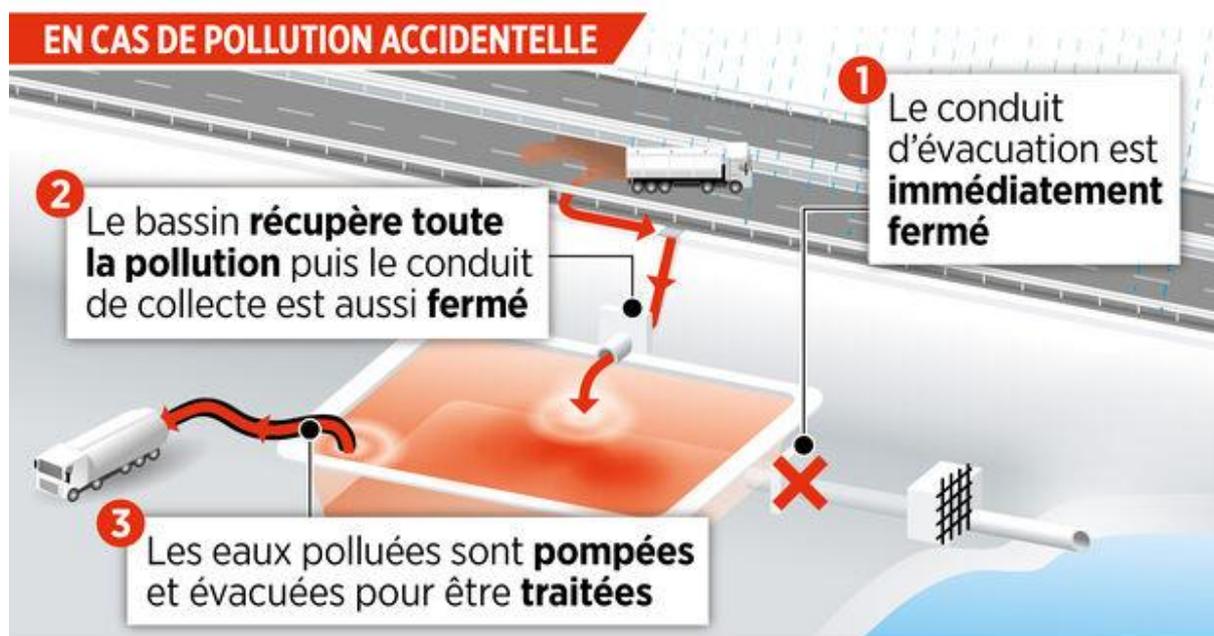
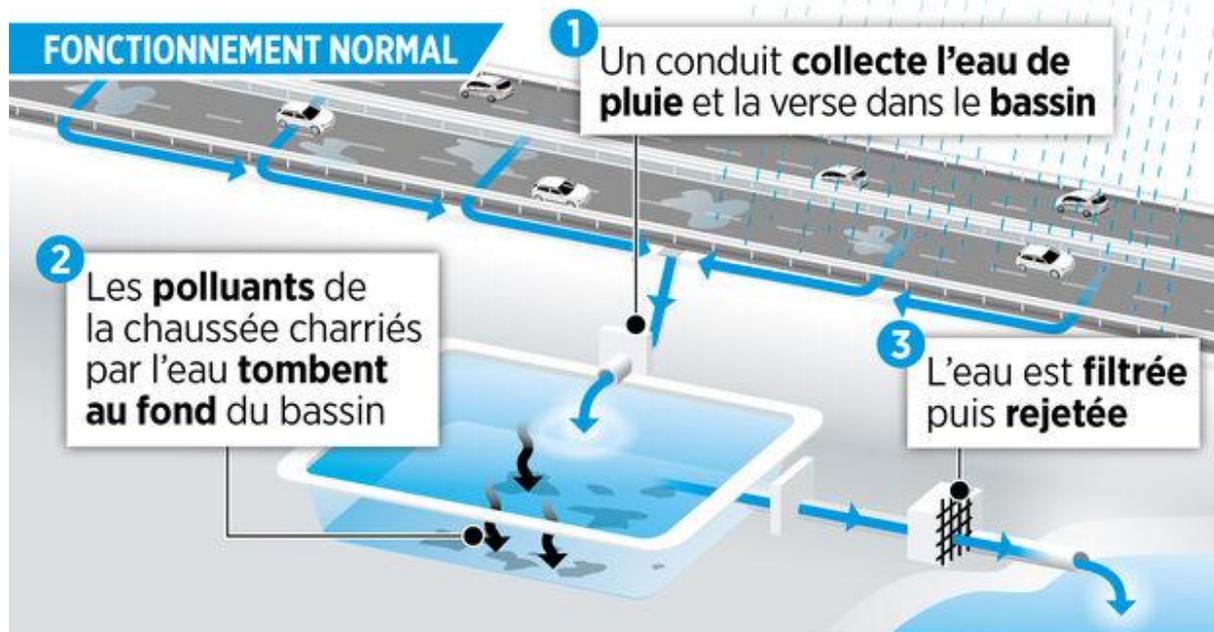
Un incident aussi coûteux qu'étonnant « a mis en exergue à quel point l'assainissement des autoroutes est oublié par l'État ». Lors de la construction de [l'extension de la ligne 14 vers le sud](#), les ingénieurs ont dessiné sa trajectoire et appelé tous les potentiels détenteurs d'un quelconque réseau souterrain sur le tracé à se faire connaître. « Le tunnelier a commencé à creuser et, le 23 octobre 2019, patatras ! Entre les stations Pont-de-Rungis et MIN-Porte-de-Thiais, il tape dans le collecteur qui amène directement l'eau de l'autoroute vers la Seine... » L'épisode a fait l'objet de plusieurs échanges entre la Dirif, le Syndicat intercommunal d'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), la Direction des services de l'environnement et de l'assainissement du 94 et la RATP, pour tenter de comprendre à qui appartient cette canalisation de 2,10 m de diamètre.

### « L'État se désintéresse tellement de la question... »

Finalement, « les recherches documentaires conduisent à une fiche portant sur la réalisation d'un ouvrage d'assainissement de l'autoroute A86, dont les caractéristiques correspondent à celles de l'ouvrage rencontré », indique le rapport du département maîtrise d'ouvrage des projets de la RATP. « Un élément du réseau d'assainissement de l'autoroute que l'État n'avait pas signalé ! s'indigne un connaisseur du dossier. Il s'est alors défaussé en affirmant qu'il l'avait transféré aux collectivités des décennies plus tôt, sans jamais pouvoir en apporter la preuve. L'État se désintéresse tellement de la question qu'il ne sait même plus comment est constitué le réseau. Il faut dire que les effectifs de la Dirif fondent comme neige au soleil... »

Alors que les gestionnaires d'autoroutes concédées, comme la SAPN pour une partie des autoroutes A1, A4, A13 et A16, [communiquent largement sur leurs investissements](#) pour créer de nouveaux bassins le long des autoroutes construites avant 1992, les informations se collectent au compte-gouttes pour ce qui est des routes gérées par l'État. Contacté à plusieurs reprises pour dresser un état des lieux des points noirs en Île-de-France, ainsi que la liste des autoroutes où des travaux sont programmés ou réalisés, le ministère de la Transition écologique n'a « malheureusement pas d'éléments complémentaires ou de plus amples détails à communiquer à ce sujet ».

# Un système polyvalent conçu pour traiter les eaux de ruissellement sur l'autoroute



SOURCE : SANEF.

LP/INFOGRAPHIE. 17/10/2021

La Dirif ainsi que la police de l'eau ne sont pas plus disertes sur la question. « L'assainissement pluvial des routes et autoroutes franciliennes a été conçu, lors de leur construction, selon les normes de l'époque, avec parfois des rejets directs des eaux pluviales dans le milieu naturel, reconnaît la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT), qui chapeaute les deux services. L'État s'est engagé dans la modernisation de ces réseaux d'eau pluviale, qui se fait progressivement afin de prendre en compte les nouvelles normes de rejet, en fonction des disponibilités budgétaires et des contraintes techniques locales qui ne permettent pas toujours

de disposer facilement des terrains permettant d'installer les bassins de décantation nécessaires. »

Concrètement ? Toute demande de précision, notamment sur les travaux déjà réalisés et le calendrier des chantiers programmés, se heurte à une fin de non-recevoir. « Nous n'irons pas plus loin que la réponse précédemment fournie », conclut la DRIEAT.

## **Les volumes de pollution sont connus**

Pourtant, en 2014, le ministère de l'Écologie de l'époque, interrogé par Jean-Louis Masson, sénateur de Moselle inquiet de la pollution d'une rivière par les eaux de pluie d'une portion de l'A4, apportait une réponse plus ferme : « L'autoroute A4 ayant été mise en service en 1976, les sociétés concédantes autoroutières n'étaient alors pas encore soumises à ces exigences environnementales. Toutefois, à la suite de la parution de la loi sur l'eau de 1992, elles ont dû réaliser les travaux nécessaires afin d'intercepter les pollutions dues au ruissellement des eaux pluviales en provenance de leurs voiries. Il arrive cependant que les travaux n'aient pas encore été réalisés partout. Si une pollution est constatée à la suite d'une mauvaise gestion des eaux pluviales provenant de l'autoroute A4, le préfet peut être saisi (...) pour fixer des prescriptions spécifiques afin d'y remédier. Si cela s'avère justifié, le préfet pourra alors imposer à la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) de régler les pointes de pollution dont elle est la source via l'installation d'ouvrages de gestion et de traitement des eaux pluviales. »

Seulement en Île-de-France, la plupart des autoroutes ne sont pas confiées à des opérateurs privés mais gérées directement par les services de l'État... qui se refuse à communiquer sur ce qu'il s'impose ou non.

Il est pourtant bien au fait de la pollution engendrée par les routes. En 2002, [un rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques](#) sur la qualité de l'eau et assainissement en France consacrait une annexe à [l'eau de pluie sur les autoroutes et les aéroports](#), basée sur l'audition de deux directeurs de recherche du laboratoire central des Ponts et Chaussées. « La circulation automobile est à l'origine de plusieurs dépôts polluants : hydrocarbures (huile et essence), oxydes d'azote (issus des gaz d'échappement), chlorures (sels de déverglaçage), métaux provenant des pneus (zinc, cadmium), des freins (cuivre), ou de la chaussée (érosion de revêtements en bitume, zinc des glissières de sécurité) », entame le rapport.

L'étude de la qualité des eaux de pluie en milieu périurbain, effectuée sur une chaussée d'autoroute régionale (A11 à Nantes), a permis de chiffrer précisément les volumes de pollution : « Une autoroute de taille moyenne (25 000 véhicules par jour) produit une tonne de matières en suspension par kilomètre et par an, dont 25 kg d'hydrocarbures, 4 kg de zinc, 0,5 kg de plomb. Le sablage, mélange de sable et de sels, représente un apport de matière de l'ordre de 5 à 10 tonnes par kilomètre. » Le tronçon A4-A86, lui, est dix fois plus fréquenté.

## **Des milliards de litres de d'eau polluée potentiellement rejetés chaque année**

Premier enseignement : les indicateurs de pollutions dans les eaux de ruissellement de l'autoroute étudiée sont supérieurs à ceux d'un aéroport régional. Pire encore, ils ont été

comparés « aux valeurs réglementées des rejets des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et des limites de qualité pour la production d'eau destinée à la consommation humaine ». Les résultats sont sans appel : « L'importance des matières en suspension, des hydrocarbures et des chlorures observés dans les eaux de ruissellement des eaux d'autoroutes excède très largement les valeurs réglementaires précitées. »

Si les autorités ne communiquent pas, elles ont pourtant bien réalisé des aménagements, notamment en créant [des canalisations le long de l'autoroute A6 en Essonne](#), pour diriger ces eaux polluées vers une station de traitement. Seulement, « ce n'est pas la solution, s'agace un hydrologue en campagne contre la imperméabilisation des sols. Alors que les petites pluies pourraient parfaitement être traitées sur place, par filtration avec des plantes et minéraux adaptés avant de gagner le sous-sol, on engorge les stations qui ne peuvent pas faire face. C'est comme mettre un verre d'eau au pied d'une gouttière : ça déborde. Alors qu'un petit jardin absorbe l'eau et que des aménagements bien choisis filtrent la pollution. »

En Île-de-France, la Dirif gère « 1 300 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées, où circulent 10 000 à 250 000 véhicules par jour selon l'axe, l'équivalent de 2 500 terrains de foot ». Avec 650 millimètres de précipitations par an, soit 650 litres par mètre carré, la multiplication donne le tournis : une douzaine de milliards de litres de d'eau polluée potentiellement rejetée dans le milieu naturel chaque année.