

DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLUi DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH

DOSSIER SOUMIS À EXAMEN CONJOINT ET ENQUÊTE PUBLIQUE
– ADDITIF AU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Dernière date d'approbation
du PLUi :
16/09/2026

Mise en compatibilité du PLUi
Date d'approbation préfectorale :

**Document 1 – Description du projet et de son intérêt général : création d'un
parking sécurisé pour le stationnement de poids lourds sur la commune de
Burnhaupt-le-Bas (Aire de Porte d'Alsace Sud – A36)**

Version 4 – Septembre 2026

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Victorine Robert
Volume du document	DOSSIER SOUMIS À EXAMEN CONJOINT ET ENQUÊTE PUBLIQUE – ADDITIF AU RAPPORT DE PRÉSENTATION – Document 1 – Description du projet et de son intérêt général : création d'un parking sécurisé pour le stationnement de poids lourds sur la commune de Burnhaupt-le-Bas (Aire de Porte d'Alsace Sud – A36)
Version	Version 4 – Septembre 2026
Référence	E6017
Numéro CRM	ROQK08005
Chrono	DPRO_Porte d Alsace Sud_doc1.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
1	18/06/2025	V. Robert	A. MARC	Maquette
2	05/11/2025	A. MARC	A. BOLLIET	Modification suite à décision d'examen préalable au cas par cas F-044-25-C-0138 rendue le 9 juillet 2025
3	23/01/2025	V. Robert	A. MARC	Modification suite demande DDT Mention : document pour approbation
4	25/09/2026	V. ROBERT	A. MARC	Prise en compte de la modification du PLUi du 16/09/2026

DESTINATAIRES

Nom	Entité
F. PICH	APRR
M. CEBRIAN	APRR
P. DEHAY	APRR
C. CHAUD	EGIS
S. STRIFFLING	EGIS

SOMMAIRE

1 - GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUÊTE 4

1.1 - Introduction.....4

1.2 - Guide de lecture du dossier 4

2 - OBJET DE LA DÉCLARATION DE PROJET ET INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ..5

2.1 - Mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach 5

2.2 - Demande d'examen au cas par cas concernant l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach..... 5

2.3 - Concertation préalable selon le code de l'urbanisme 5

2.4 - Examen conjoint..... 5

2.5 - Enquête publique 5

2.6 - Après l'enquête publique – la déclaration de projet portant sur l'intérêt général et la mise en compatibilité..... 6

2.7 - Avis de la Commune de Burnhaupt-le-Bas..... 6

2.8 - Textes régissant l'enquête publique 6

3 - PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À DÉCLARATION DE PROJET 7

3.1 - Présentation de l'aire de service actuelle 7

3.2 - Présentation du projet de création d'un parking sécurisé poids lourds 7

3.2.1 Plan de situation 7

3.2.2 Études et décisions antérieures 8

3.2.3 Justification de l'aménagement proposé 8

3.2.4 Présentation du projet 8

3.2.5 Plan général de la solution proposée 13

3.2.6 Prise en compte des enjeux environnementaux 14

4 - MOTIVATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL..... 24

4.1 - Objectif et bénéfices du projet.....24

4.2 - Justification de l'intérêt général 24

4.2.1 À l'échelle européenne - Choix du territoire français 24

4.2.2 À l'échelle nationale - Choix des autoroutes sur le réseau APRR..... 28

4.2.3 À l'échelle du réseau APRR - Choix de l'emplacement 29

4.3 - Conclusion 31

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de l'aire existante – Porte Alsace Sud 7

Figure 2 : Plan de situation de l'Aire de service – Porte d'Alsace SUD 7

Figure 3 : Extrait fiche projet PSPL pour établissement du PIM 8

Figure 4 : Localisation du PSPL 9

Figure 5 : Cheminement hydraulique type 10

Figure 6 : Répartition des impluviums par ouvrage d'infiltration 12

Figure 7 : plan général de la solution proposée 13

Figure 8 : Localisation du site projeté par rapport à la trame verte et bleu 14

Figure 9 : Localisation des zones humides identifiées 15

Figure 10 : Carte de synthèse des enjeux écologiques 16

Figure 11 : Esquisse des mesures d'insertion paysagère..... 22

Figure 12 : Estimations de la demande et de l'offre de stationnements accessibles la nuit en 2022 25

Figure 13 : Flux de fret routier et demande de stationnements accessibles la nuit en 2022 25

Figure 14 : Estimations de la demande et de l'offre de stationnements accessibles la nuit en 2040 26

Figure 15 : Flux de fret routier et demande de stationnement en 2040 26

Figure 16 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Agrégation par État membre 27

Figure 17 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Localisation..... 27

Figure 18 : Réseau APRR et desserte de l'Europe occidentale..... 28

Figure 19 : Réseau APRR – Aires de services envisagées sur l'A36 30

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : mesures et coûts associés 17

Tableau 2 : Bilan des impacts résiduels après mesures d'évitement et de réduction des impacts – Nécessité de mesures compensatoires et de demande de dérogation CNPN 20

Tableau 3 : Nom des mesures de compensation 23

Tableau 4 : Résultat de l'analyse multicritère réalisée en vue de l'implantation d'un PSPL sur l'A36 30

1 - GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUÊTE

1.1 - Introduction

Situé au cœur de l'Europe, la position stratégique du réseau APRR répond à la fois aux besoins des entreprises du transport, des vacanciers et aux déplacements domicile-travail, ainsi que les déplacements professionnels de manière générale.

Les poids-lourds représentent environ 20% des usagers de ces infrastructures et les besoins de stationnement le long des autoroutes répondent à des problématiques réglementaires, de sécurité routière, de repos des chauffeurs, de disponibilités de service de restauration, d'hygiène et de détente.

APRR a signé en janvier 2023 un plan d'investissement mobilité (PIM) pour contribuer à l'amélioration à la fois du réseau, travailler sur la décarbonation et aider aussi les différentes mobilités à évoluer sur les réseaux autoroutiers. Dans ce cadre, APRR a notamment contractualisé avec l'Etat la réalisation de plusieurs Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur son réseau autoroutier.

Le projet des Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) se compose à ce jour de 4 opérations situées sur le réseau APRR :

- A6, Aire de service Mâcon Saint-Albain ;
- A36, Aire de service Porte d'Alsace Sud ;
- A46, Aire de service Mionnay Est ;
- A46, Aire de service Mionnay Ouest.

La localisation d'une cinquième opération est en cours d'étude.

Ce projet vise à répondre à une demande croissante des chauffeurs Poids Lourds, des sociétés de transport et des assurances, afin d'optimiser l'accueil, la sécurité des clients et la protection du fret. Ces demandes ont notamment été faites lors du Comité des usagers du réseau routier national qui s'est tenu en juin 2021.

Ces demandes sont en outre appuyées par un rapport de la Commission Européenne (« Study on Safe and Secure parking places for trucks » de février 2019) qui pointe le déficit d'offre de parkings sécurisés à l'échelle européenne. Le rapport estime la différence entre les besoins des chauffeurs poids lourds et les offres existantes à 100 000 places.

Également, à l'échelle européenne les vols de marchandises représentent à eux seuls des pertes directes estimées à plus de 8,2 milliards d'Euros par an, la plupart de ces vols étant commis quand les poids-lourds sont garés. À cela s'ajoute la problématique de l'immigration clandestine, qui concerne notamment le réseau autoroutier depuis l'Italie, Marseille et Barcelone jusqu'à Calais.

APRR a choisi d'appliquer la **norme européenne « LE STANDARD EU-PARKING »** qui offre une cohérence et transparence sur le niveau de services proposés pour chaque parking tant en termes de sécurité qu'en termes de services pour les chauffeurs routiers. Les parkings sécurisés certifiés sont vidéo surveillés 24h/24 et gardiennés de 19h à 7h les weekend et jours fériés. Ils proposent des services tels que douches, sanitaires, distributeurs, prises électriques et connexion Wi-Fi. La norme définit quatre niveaux de sécurité : bronze, silver, gold et platinum. Le niveau mis en place dans le cadre de la présente opération est le **niveau ARGENT (SILVER)**.

Le projet, objet de la présente déclaration de projet, concerne la création d'un Parking Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur l'A36 au niveau de l'aire de service de Porte Sud Alsace.

(Pour plus de détails se reporter au chapitre 3 -)

1.2 - Guide de lecture du dossier

La déclaration de projet du PSPL de l'aire de service de Porte Sud Alsace est composée des documents suivants :

- Document 1 (le présent document) : informations administratives sur la déclaration de projet, note de présentation du projet et justification de son intérêt général ;
- Document 2 : Dossier de mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach ;
- Document 3 : Annexes
 - Évaluation environnementale du projet et de la MECPLUi ;
 - Motivation de l'intérêt général du projet.

2 - OBJET DE LA DÉCLARATION DE PROJET ET INFORMATIONS ADMINISTRATIVES

2.1 - Mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, il ne peut pas être mis en œuvre. Il est possible dans certains cas de faire évoluer le document d'urbanisme pour que ses orientations et dispositions soient compatibles avec le projet. La mise en compatibilité du document d'urbanisme est une procédure administrative qui permet à un porteur de projet public de faire évoluer un document d'urbanisme afin qu'un projet présentant un intérêt général puisse être engagé.

Au titre de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, l'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent se prononcer, après enquête publique, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action, d'une opération d'aménagement, ou de la réalisation d'un programme de construction. Cette procédure de déclaration de projet emportera mise en compatibilité du PLUi.

L'aménagement de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud n'est pas compatible avec le PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach en vigueur. Cette opération ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLUi.

Par arrêté en date du 25 février 2026, le Président de la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach a prescrit une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), en vue de l'aménagement par la société APRR d'une zone sécurisée de stationnement pour poids lourds sur l'aire de repos de la Porte d'Alsace, située sur la commune de Burnhaupt-le-Bas.

Le présent dossier est le document support de l'enquête publique relative à la procédure de mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach. La mise en compatibilité du PLUi ne concerne que le périmètre du projet de l'aménagement du PSPL sur l'aire de service de Porte d'Alsace Sud (périmètre qui comprend les emprises du projet de création de l'aire de PSPL et de ces services associés).

La mise en compatibilité touchera les pièces suivantes du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach :

- Le règlement écrit du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (Zone Uc) ;
- Le plan de zonage du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (zone A, zone Ni, zone Uc, espace boisé classé).

2.2 - Demande d'examen au cas par cas concernant l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

Les évolutions proposées pour la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach sont soumises à demande d'examen au cas par cas en ce qui concerne l'évaluation environnementale.

Toutefois, le projet de PSPL, à l'origine de la demande de mise en compatibilité du PLUi, est soumis à évaluation environnementale au titre du code de l'environnement sur décision d'examen préalable au cas par cas F-044-25-C-0138 rendue le 9 juillet 2025.

Le Maître d'ouvrage décide donc de réaliser une évaluation environnementale portant à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'évaluation environnementale est présentée dans le document 3.

2.3 - Concertation préalable selon le code de l'urbanisme

Dès lors qu'elle est soumise à évaluation environnementale, la mise en compatibilité du PLUi, dans le cadre d'une déclaration de projet, est soumise à concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

Par arrêté en date du 25 février 2026, le Président de la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach a prescrit l'ouverture de la concertation.

Une concertation est ouverte avec les habitants à compter de l'application de l'arrêté du 25 février 2026 jusqu'à la réunion d'examen conjoint pré enquête publique selon les modalités définies par la délibération du conseil communautaire du 10 décembre 2025.

Dans le cadre de cette procédure, un registre de recueil des observations du public est mis à disposition en mairie de Burnhaupt-le-Bas, aux jours et heures habituels d'ouverture au public (hors fermetures exceptionnelles).

Un dossier de concertation est également mis à disposition afin de permettre au public de prendre connaissance du projet et d'en comprendre les enjeux.

L'arrêté de prescription est consultable au siège de la Communauté de Communes.

Un accueil sur rendez-vous auprès d'un agent de la Communauté de Communes est possible pour toute information relative au projet et à l'avancée de la procédure.

2.4 - Examen conjoint

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi ne nécessite pas de consultation des personnes publiques associées. Une réunion d'examen conjoint est en revanche prévue par le code de l'urbanisme (article L. 153-54 2° du code de l'urbanisme).

2.5 - Enquête publique

En application de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, l'enquête publique d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L. 153-55 du code de l'urbanisme précise :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

- 1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :
 - a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
 - b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
 - c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

La présente enquête publique portera sur :

- L'intérêt général du projet ;
- La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach au droit du projet.

L'enquête publique a pour objet d'assurer :

- L'information du public sur la mise en compatibilité et le projet qui en est la cause ;
- La participation du public au processus de décision relatif à la mise en compatibilité, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

L'enquête publique se déroule comme suit :

- Le préfet du Haut-Rhin, qui organise l'enquête, demande au président du Tribunal Administratif de nommer un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête). Le rôle du commissaire enquêteur est de participer à l'organisation de l'enquête (visite des lieux, rencontre du maître d'ouvrage, des administrations, demande de documents, ...) et de veiller à la bonne information du public avant l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Il recueille les observations des citoyens, notamment en recevant le public lors des permanences.
- L'affichage de l'avis d'enquête publique précise au public les dates, lieux et conditions de l'enquête, afin d'assurer une bonne participation.
- L'enquête elle-même permet au public, pendant une durée d'au moins trente jours, de consulter le dossier d'enquête, de rencontrer le commissaire enquêteur et d'émettre des avis ou observations sur le projet, de faire des contre-propositions, etc. Des registres sont prévus à cet effet.
- Au plus tard un mois après la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, rend public son rapport sur le déroulement de l'enquête et sur les avis et observations du public. Il rend également publiques ses conclusions sur chacun des objets de l'enquête (ici la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach et l'intérêt général du projet), dans lesquelles il donne son avis personnel et motivé.
- La proposition de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme est éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier notamment lors de l'examen conjoint, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête).

2.6 - Après l'enquête publique – la déclaration de projet portant sur l'intérêt général et la mise en compatibilité

Lorsque la déclaration de projet est décidée par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme (article R. 153-15-2° du code de l'urbanisme), le président de l'organe délibérant de l'établissement public mène la procédure de mise en compatibilité.

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent décide la mise en compatibilité du plan (article L. 153-57 du code de l'urbanisme).

L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale adopte la déclaration de projet. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi.

2.7 - Avis de la Commune de Burnhaupt-le-Bas

Conformément à l'article L5211-57 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Communauté de Communes, de la Vallée de la Doller et du Soultzbach va solliciter l'avis de la Commune de Burnhaupt-le-Bas.

En effet, « les décisions du conseil d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont les effets ne concernent qu'une seule des communes membres ne peuvent être prises qu'après avis du conseil municipal de cette commune. S'il n'a pas été rendu dans le délai de trois mois à compter de la transmission du projet de la communauté, l'avis est réputé favorable. Lorsque cet avis est défavorable, la décision est prise à la majorité des deux tiers des membres du conseil de l'établissement public de coopération intercommunal. »

2.8 - Textes régissant l'enquête publique

Les principaux textes du code de l'urbanisme régissant l'enquête publique sont les suivants :

- Les articles L.300-1 à L.300-7 concernant la déclaration de projet ;
- Les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-15 à R.153-17 concernant la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme dans le cadre d'une déclaration de projet.

3 - PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À DÉCLARATION DE PROJET

3.1 - Présentation de l'aire de service actuelle

L'aire actuelle se situe sur l'autoroute A36 dans le sens Belfort → Mulhouse au PR 11.000. L'aire est comprise dans le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) par l'État au bénéfice d'APRR.

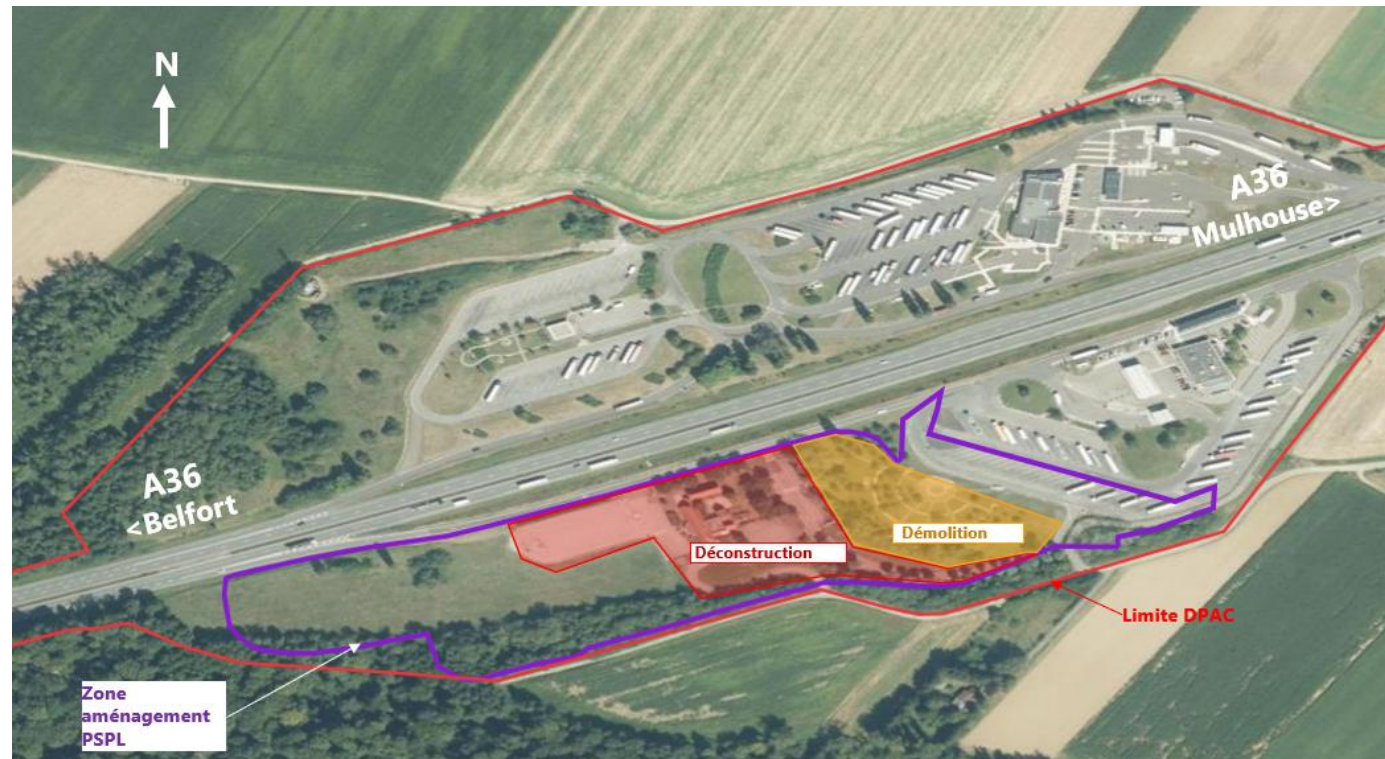


FIGURE 1 : PLAN DE L'AIRE EXISTANTE – PORTE ALSACE SUD

La composition de l'aire est déclinée avec :

- Une zone sous concédée ENI abritant :
 - une station de distribution carburants PL et VL ;
 - les bâtiments d'accueil de la clientèle ;
 - 8 bornes de recharge VL ;
 - des places VL dédiées ;
- Un bâtiment restauration avec les parkings clients et service associés situé en entrée d'aire ; il est fermé à la clientèle depuis 2023 ainsi que ses parkings associés ; l'ensemble sera déconstruit dans le cadre du projet PSPL car placé sur l'emprise de celui-ci ; Un diagnostic amiante/plomb réalisé à l'automne 2024 a déterminé la présence de ces 2 produits dans l'enceinte de ce bâtiment ce qui nécessitera un plan de retrait et des précautions particulières à mettre en œuvre lors de la déconstruction ;
- Une zone de détente/pique-nique située en entrée d'aire entre les parkings PL et la zone restaurant à déconstruire ; cette zone sera démolie dans le cadre du projet PSPL car placée sur l'emprise de celui-ci ;
- Les zones de stationnement VL/PL.

En termes de stationnement, elle possède :

- 67 places PL ;
- 37 places VL sur la zone sous concédée ;
- 32 places VL vers la zone détente/pique-nique qui seront démolies au même titre que la zone qui lui est associée.

Les circulations VL et PL sont dissociées ; on note toutefois des stationnements sauvages de PL sur les voies de circulation communes VL/PL, voire sur certaines voies réservées VL ; ce constat est le reflet d'un manque de stationnements PL sur la zone.

Un bassin de régulation des eaux pluviales situé au nord / est de l'aire dans le DPAC assure le traitement des eaux issues des voiries de l'aire.

Un accès de service situé au sud de l'aire permet à l'exploitant APRR d'accéder à l'aire de Porte d'Alsace Sud (sens Belfort → Mulhouse) via le chemin dit « du Westerfeld » ; cet accès est aussi utilisé par le personnel du sous concessionnaire ENI pour venir se garer sur le parking VL qui lui est réservé au nord/est de l'aire (au total 7 places VL).

3.2 - Présentation du projet de création d'un parking sécurisé poids lourds

3.2.1 Plan de situation

Le site objet de la présente étude est l'Aire de service Porte d'Alsace Sud située sur l'autoroute A36 au PR 11, dans le sens Beaune vers Mulhouse.

L'objectif est d'ajouter sur cette aire 179 places PL sécurisées dans l'espace disponible du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) au Sud-Ouest. Un restaurant et le parking VL annexe sont déconstruits dans le cadre de ce projet.

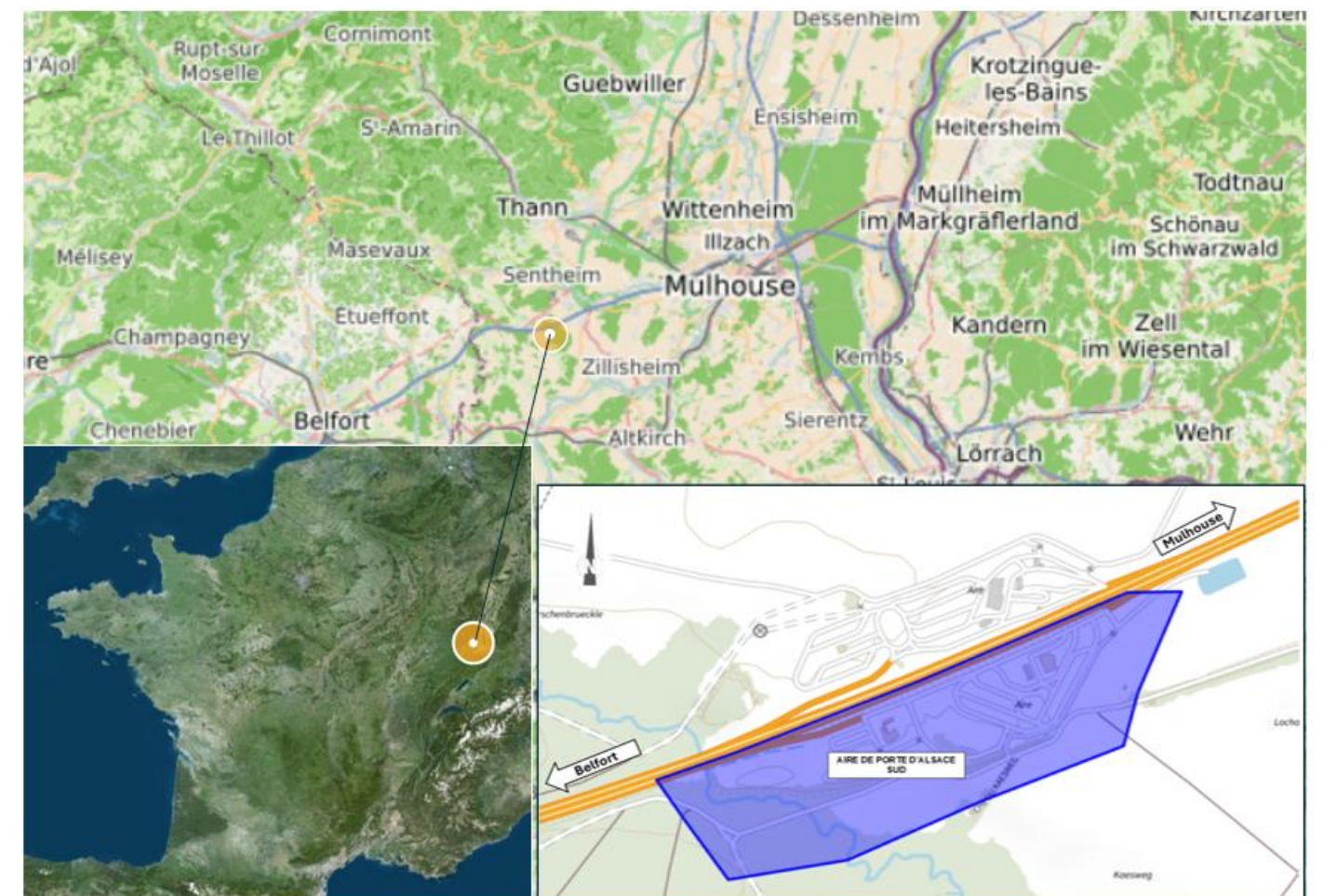


FIGURE 2 : PLAN DE SITUATION DE L'AIRE DE SERVICE – PORTE D'ALSACE SUD

3.2.2 Études et décisions antérieures

En 2020 APRR envisage de proposer à l'État des localisations possibles de parkings sécurisés sur des aires d'autoroute APRR/AREA existantes dont ceux abordés dans cette étude. Une **étude de danger** a été engagée en juin 2020 afin d'identifier et analyser les enjeux administratifs, réglementaires et techniques découlant de la réglementation sur le stationnement de marchandises dangereuses. Cette réglementation s'applique à partir d'un nombre de places de stationnement PL supérieur à 150 places.

APRR a réalisé en 2021 des **études de faisabilité** pour la réalisation des **5 Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL)** précédemment cités dont celui de l'aire de Porte d'Alsace Sud objet de la présente déclaration de projet.

APRR a signé en **janvier 2023** un **Plan d'Investissement Mobilité (PIM)** pour contribuer à l'amélioration de son réseau. Ce plan comprend la réalisation des 5 Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur le réseau autoroutier APRR. Ce plan d'investissement a été intégré dans le **décret n°2023-43 du 30 janvier 2023** approuvant les avenants aux conventions passées entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et aux cahiers des charges annexés à ces conventions.

3.2.3 Justification de l'aménagement proposé

L'aménagement proposé vise à augmenter la capacité et la sécurité de stationnement poids lourds sur l'aire de services actuelle avec la création de 179 places sécurisées.

La solution initiale au moment de la signature du Plan d'Investissement Mobilité entre APRR et l'État en janvier 2023 a peu évolué au stade d'avancement actuel des études.

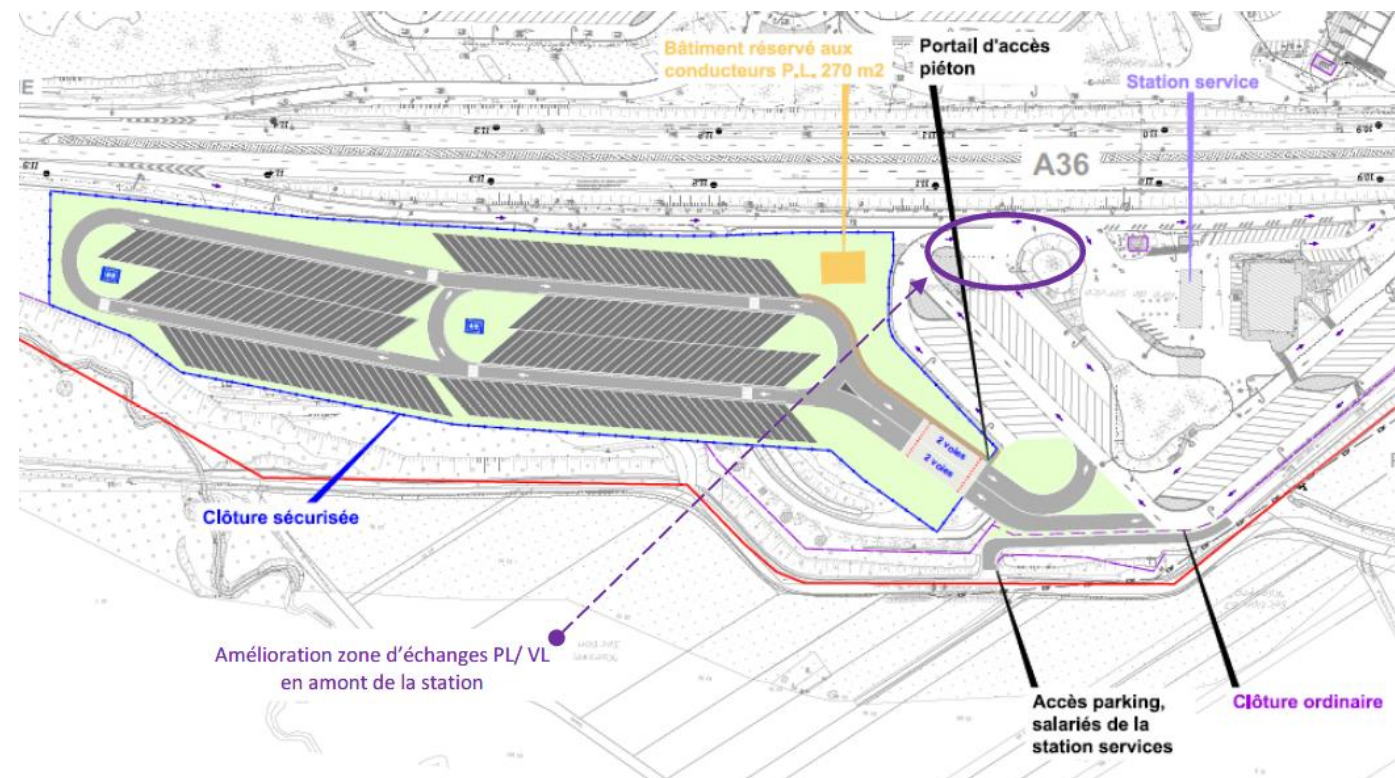


FIGURE 3 : EXTRAIT FICHE PROJET PSPL POUR ÉTABLISSEMENT DU PIM

La solution intègre :

- Les ombrières avec panneaux photovoltaïques conformément à la Loi APER et Climat & Résilience ;
- Les bornes de recharge pour véhicule électrique (IRVE) ;
- Les noues d'infiltration des eaux de pluie.

Le nouvel aménagement comprend un parking sécurisé poids lourds (PSPL) de 179 places décomposées en :

- 157 places couvertes par des ombrières photovoltaïques ;
- 4 places IRVE ;
- 18 places équipées de bornes frigorifiques.

L'entrée et la sortie du PSPL sont prévues via la voirie existante de l'aire et sont contrôlées. L'ensemble du parking est encadré par des clôtures anti-intrusion et possède un système de vidéosurveillance. La circulation est à sens unique et le stationnement s'effectue en marche arrière.

Un bâtiment multi-services (BMS) fournit aux clients un espace de repos et de services (accueil, restauration, loisirs et sanitaires). Ce même bâtiment abrite aussi les locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement du parking sécurisé.

Le plan de la solution retenue présentée est visible au chapitre 3.2.5.

3.2.4 Présentation du projet

Implantation des parkings

Le projet, objet de la présente déclaration de projet, concerne la création d'un Parking Sécurisé Poids Lourds (PSPL) sur l'A36 au niveau de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud et s'inscrit dans le cadre :

- De la décision ministérielle n° 2023-43 du 30 janvier 2023 actant la réalisation de 866 places de stationnement pour poids lourds réparties sur plusieurs aires des autoroutes A6, A46 et A36 ;
- Du dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes (avenant approuvé par Décret n° 2023-43 du 30 janvier 2023).

L'objectif pour la société APRR est de créer, sur son réseau autoroutier, plusieurs parkings sécurisés (clôturés, d'accès contrôlés et surveillés) dédiés exclusivement au stationnement de poids lourds permettant :

- De répondre à une demande croissante de stationnement poids lourds (création de l'ordre de 866 places au total) ;
- De renforcer la sécurité des chauffeurs, s'y arrêtant, ainsi que la surveillance de leur chargement ;
- D'offrir aux chauffeurs, pendant leur arrêt, un niveau optimal de services.

L'implantation de l'un de ces parkings sécurisés pour poids lourds (dit PSPL) est prévue à proximité immédiate de l'aire d'autoroute existante de Porte d'Alsace Sud (Autoroute A36) et à l'intérieur du DPAC, sur la commune de Burnhaupt-le-Bas, dans le département du Haut-Rhin (68), en région Grand Est.

Le choix d'emplacement du PSPL de Porte d'Alsace Sud s'est fait selon deux critères dimensionnants :

- Il se trouve au droit de l'A36, autoroute à fort trafic poids lourds ;
- Il se trouve dans un périmètre élargi de la zone d'attractivité économique de l'agglomération de Mulhouse.

Le projet est constitué d'une zone de stationnement pour poids lourds (cf. Figure 4) dédiée à l'implantation d'un parking sécurisé de poids lourds dit PSPL.

En effet le site projeté pour l'implantation du PSPL, propriété de l'État (concédé à la société APRR), est en partie occupé par un espace anthropisé déjà artificialisé correspondant à des voiries (cf. partie Est de l'emprise sur la Figure 4).

À noter que le site projeté pour l'implantation du PSPL, est occupé :

- Par des terrains propriété d'APRR et qui s'inscrivent dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC - Autoroute A36) ;
- En partie, par des espaces anthropisés déjà artificialisés (voiries, places de stationnement) ;
- En partie, par des espaces verts (pelouses et haies) et des espaces boisés classés.

Prise en compte de la Loi APER et Climat & Résilience

À noter que, dans le cadre du projet, les exigences de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (dite loi APER) et de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi Climat et Résilience) sont prises en compte, considérant notamment que le projet prévoit :

- L'installation de systèmes de production d'énergies renouvelables sur 50 % de la surface totale du parc de stationnement (ombrières avec panneaux photovoltaïques) ;
- La mise en œuvre d'un dispositif d'infiltration des eaux pluviales, l'aménagement proposé n'atteint pas les 50 % de la surface perméable mais compense en infiltrant 84 % de l'impluvium au lieu de 50%.

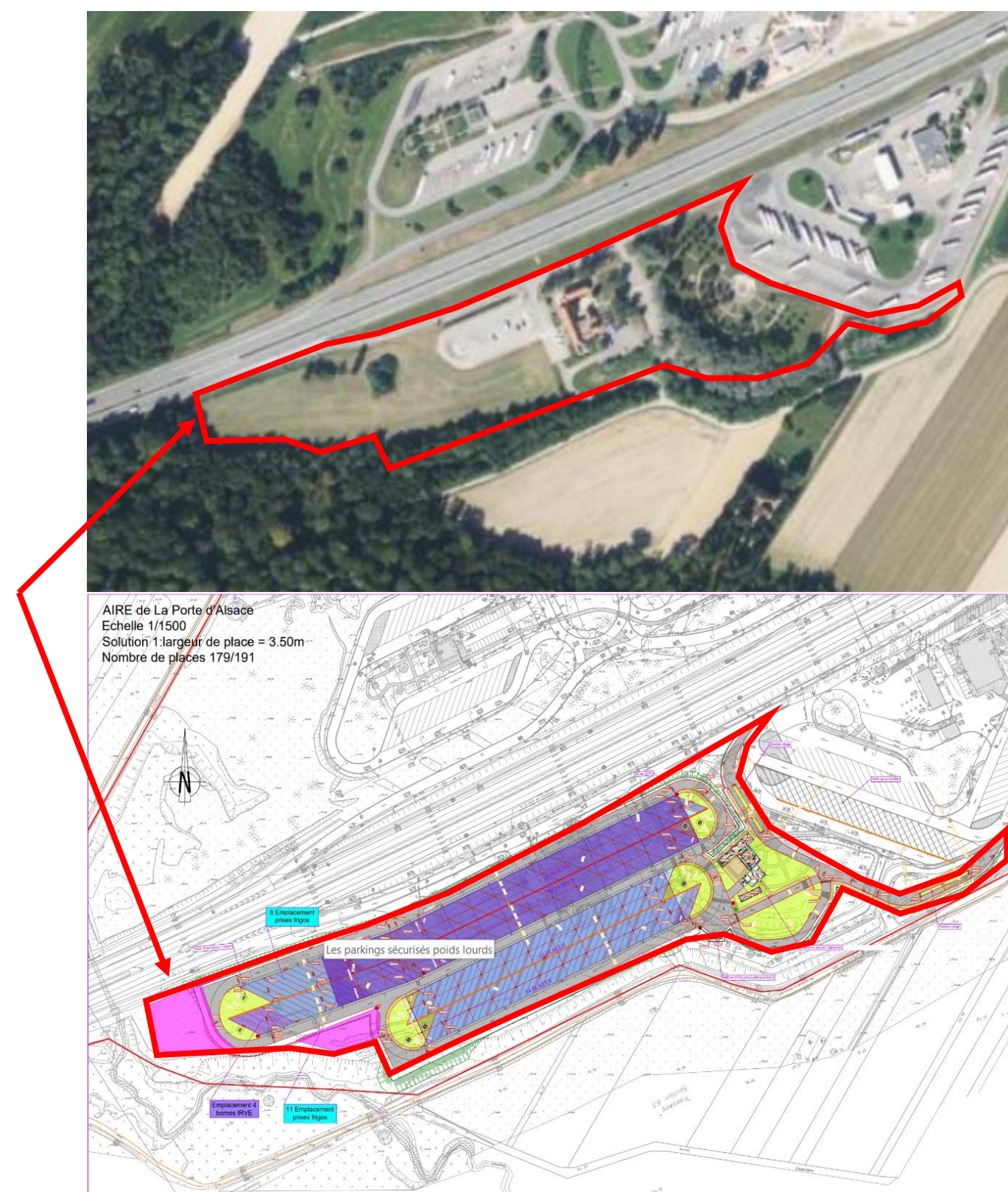


FIGURE 4 : LOCALISATION DU PSPL

Principes d'assainissement

Le réseau d'assainissement est dimensionné pour une pluie d'occurrence trentennale. Cette occurrence a été retenue suite à l'analyse réglementaire des documents de cadrage et aux entretiens réalisés avec la DDT. Ce choix permet de respecter l'ensemble des contraintes.

Les procédures envisagées sont un Porté A Connaissance modifiant la déclaration au titre de la loi sur l'eau.

L'ensemble des eaux est infiltré sur le site des PSPL via des ouvrages d'infiltration. Le type d'ouvrage d'infiltration est décrit par la suite.

Les eaux de pluie sont infiltrées au plus proche des zones où elles touchent terre.

Après vérification avec des investigations hydrogéologiques, terrains présentent des perméabilités en place suffisantes pour assurer l'infiltration. Les ouvrages d'infiltration ont été dimensionnés en cohérence avec ces perméabilités et la pluie d'occurrence trentennale.

Les eaux pluviales sont acheminées vers les ouvrages d'infiltration ou le réseau d'assainissement pluvial existant de l'aire de Porte d'Alsace Sud :

- en surface, par ruissellement, étant entendu que dans les cas où l'eau rencontre des bordures, des ouvertures sont aménagées à intervalles réguliers ;
- en sous-sol, via des collecteurs DN300 minimum, acheminant jusqu'aux ouvrages d'infiltration notamment les eaux recueillies par les ombrières à travers des descentes d'eaux pluviales ou les eaux que le nivellement de la plateforme ne permet pas d'acheminer par ruissellement en surface.

Le cheminement hydraulique type est présenté sur la coupe ci-dessous :

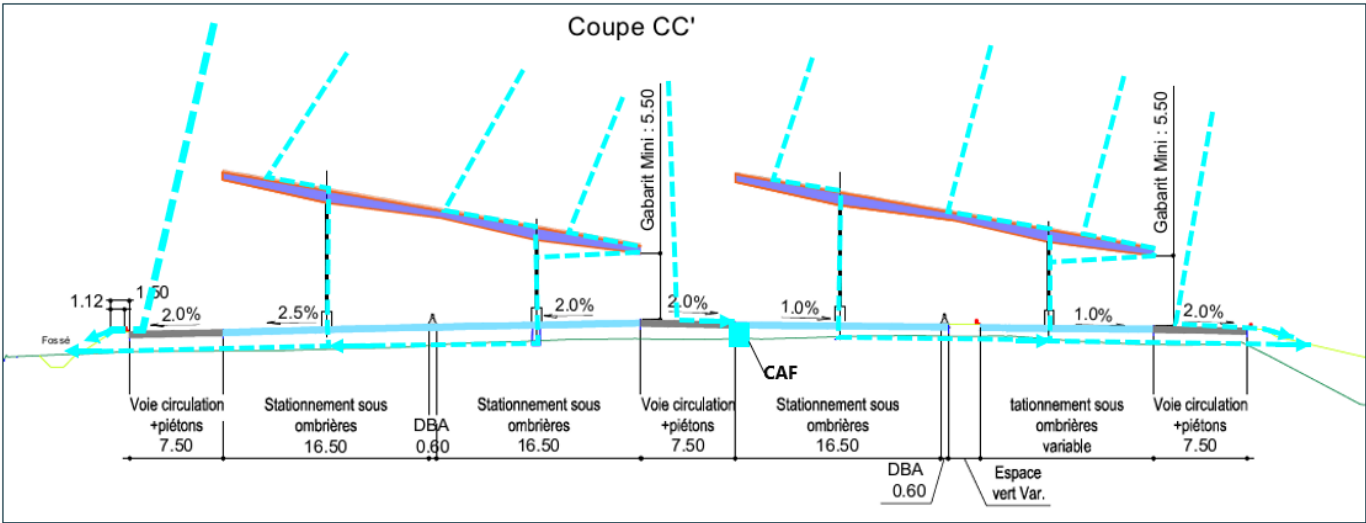


FIGURE 5 : CHEMINEMENT HYDRAULIQUE TYPE

Prise en considération de la pollution sur les PSPL

En ce qui concerne les risques de pollution :

- L'accès étant interdit aux PL de transport de matières dangereuses (TMD), le risque de pollution accidentelle lié à un tel transport n'est pas à craindre.
- Les risques de fuite de carburants provenant des réservoirs des PL (déversements liés à la malveillance, endommagement de réservoirs, incendie) ou de fluides de fonctionnement moteur, sur les voiries et emplacements de stationnement sont pris en compte comme une pollution chronique dans les guides de référence. Dans le cas du projet, la présence d'ombrières sur la quasi-totalité des emplacements de stationnement élimine le phénomène de lessivage des places couvertes. Le risque de lessivage se limite donc aux voies de circulation et aux 18 emplacements de recharge pour les camions frigorifiques, les places avec recharges IRVE n'étant, a priori, pas concernées. Les volumes d'eau potentiellement concernés par cette pollution chronique, le cas échéant, sont donc peu importants. Par ailleurs, la note du Setra EEC n°83 a démontré l'inefficacité des ouvrages industriels pour traiter ce type de pollution (en dehors des stations-service). En effet, les faibles concentrations en hydrocarbures véhiculés par les eaux de ruissellement de plateforme et les formes sous lesquelles se trouvent ces polluants ne sont pas compatibles avec un traitement par ce type d'ouvrage. Dans ce contexte, la solution de traitement de cette pollution ponctuelle prévue est une solution curative avec l'intervention en cas de besoin du patrouilleur équipé d'un kit anti-pollution (équipement de base dans le véhicule de patrouille) ou du gardien formé à l'utilisation de ce type d'équipement (équipement présent dans le local gardien) considérant qu'il est présent les nuits en semaine ainsi que les week-ends.

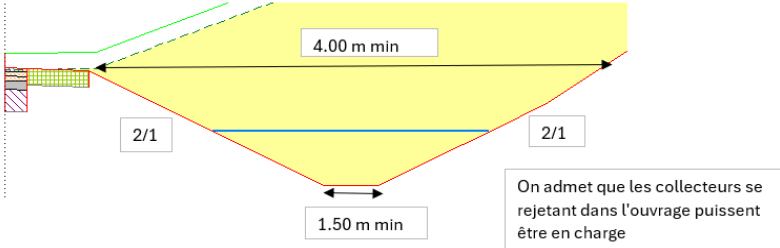
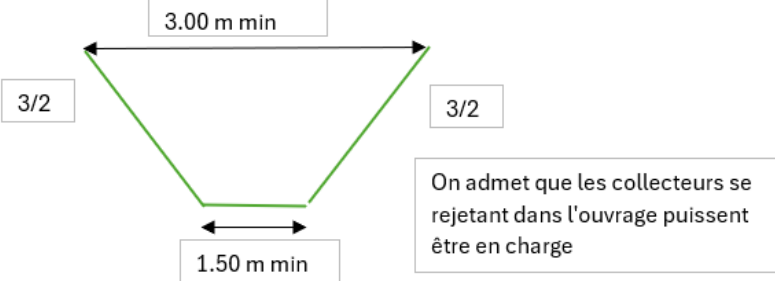
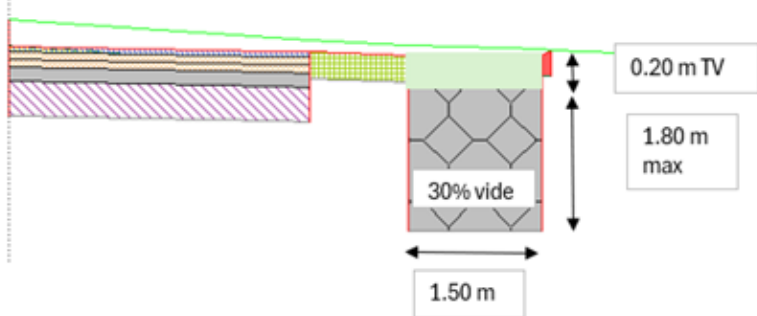
Ainsi le traitement de la pollution chronique se fait directement par les dispositifs d'infiltration , considérant que compte tenu de la couverture des places de stationnement par ombrières, les eaux collectées sont faiblement chargées en polluants ; le dispositif prévu permet un abattement des matières en suspension avec un rendement de 90 %.

Ouvrages d'infiltration type

Les ouvrages d'infiltration type sont présentés ci-dessous. Le choix d'application dépend avant tout des surfaces disponibles.

Une infiltration optimale est obtenue avec des pentes latérales des ouvrages qui sont les plus douces possibles, ainsi :

- une pente optimale de 1V/3H a été recherchée pour le calage des ouvrages d'infiltration ;
- les pentes sont raidies à 1V/2H ou 3H/2V dans les cas où les emprises sont trop contraignantes.

Application	Nom	Ouvrage
Largeur disponible >4m	Noue ou bassin d'infiltration	
Largeur disponible 2m < L < 4m	Fossé d'infiltration	
Largeur disponible L < 2m	Tranchée d'infiltration	

Les talus et fonds d'ouvrage seront recouverts de 30 cm de terre végétale.

Le fond des ouvrages pourra être planté avec des végétaux type joncs ou autres spécimens restant déterminer, afin de permettre une absorption partielle des eaux recueillies, alors que les talus pourront plutôt être recouverts de végétaux rasants type floraux ou autres.

La répartition des impluviums par ouvrage d'infiltration est présentée sur le schéma ci-dessous :

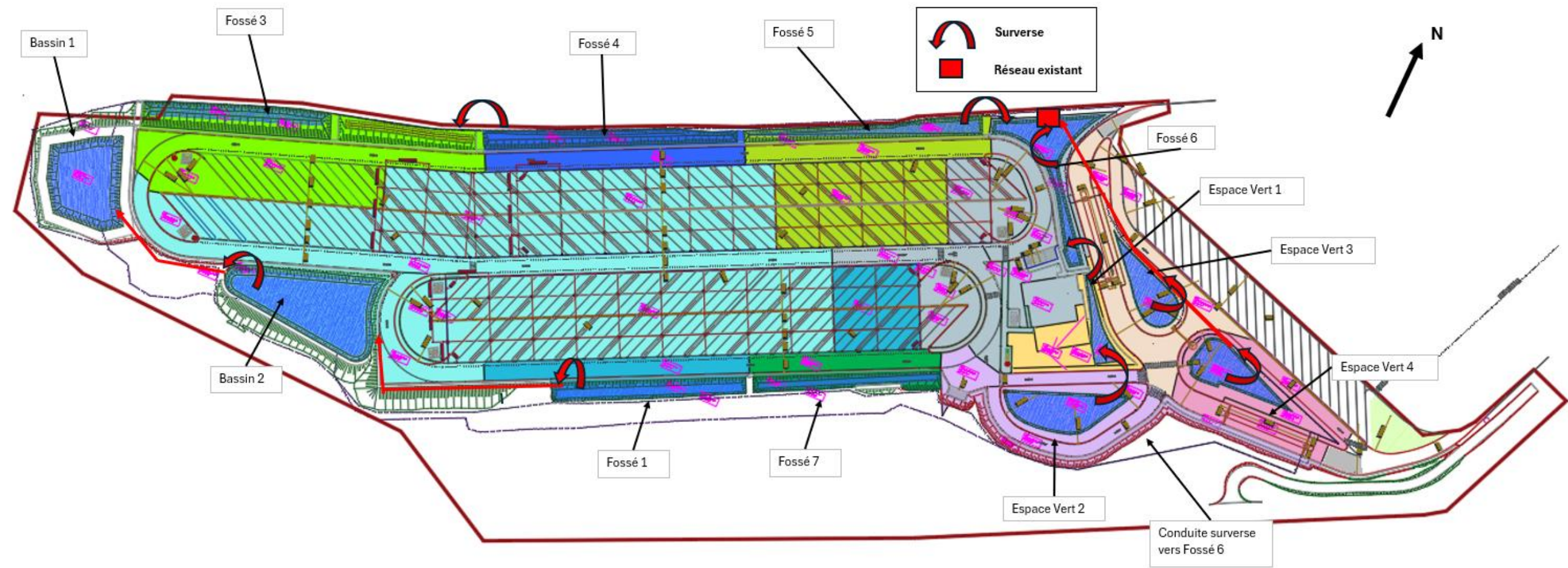


FIGURE 6 : RÉPARTITION DES IMPLUVIUMS PAR OUVRAGE D'INFILTRATION

Les ouvrages d'infiltration prévus sont les suivants :

NOM DE L'OUVRAGE D'INFILTRATION	OUVRAGE D'INFILTRATION TYPE
FOSSÉ 1	FOSSÉ D'INFILTRATION
BASSIN 2	BASSIN D'INFILTRATION
FOSSÉ 3	FOSSÉ D'INFILTRATION
FOSSÉ 4	FOSSÉ D'INFILTRATION
FOSSÉ 5	FOSSÉ D'INFILTRATION
FOSSÉ 6	FOSSÉ D'INFILTRATION
FOSSÉ 7	BASSIN D'INFILTRATION
ESPACE VERT 2	INFILTRATION SUR ESPACE VERT
ESPACE VERT 3	INFILTRATION SUR ESPACE VERT
ESPACE VERT 4	INFILTRATION SUR ESPACE VERT
ESPACE VERT 1	INFILTRATION SUR ESPACE VERT
BASSIN 1	BASSIN D'INFILTRATION

3.2.5 Plan général de la solution proposée

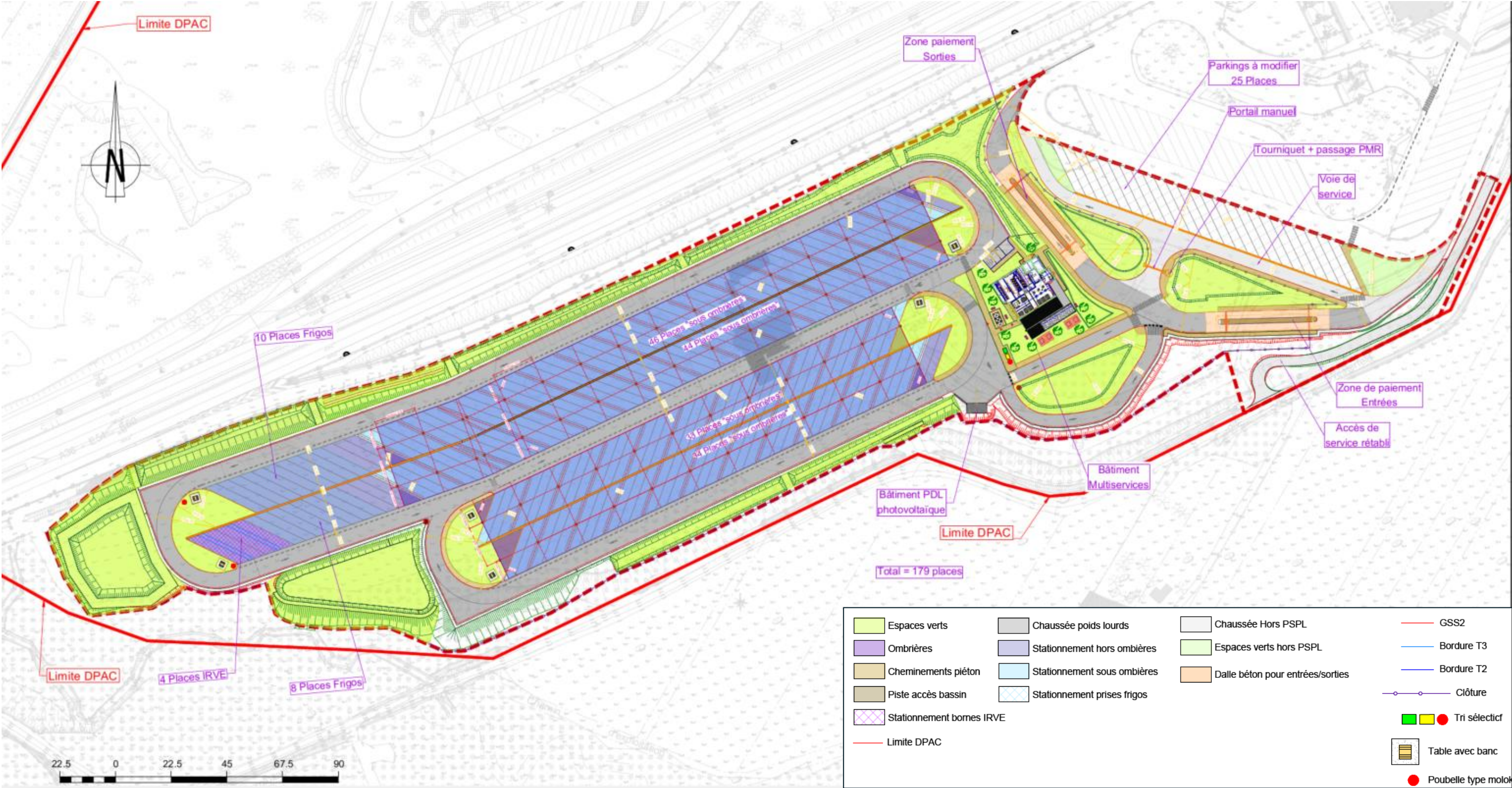


FIGURE 7 : PLAN GÉNÉRAL DE LA SOLUTION PROPOSÉE

3.2.6 Prise en compte des enjeux environnementaux

Prise en compte de la biodiversité

L'analyse des enjeux en lien avec le milieu naturel et la biodiversité a été faite, par un bureau d'étude spécialisé, au travers :

- D'une analyse bibliographique des espaces naturels remarquables, de la faune, de la flore et des habitats protégés ou encore des continuités écologiques inventoriées présentes à l'échelle de l'aire d'étude éloignée ;
- D'une étude de terrain spécifique relative à la flore, aux habitats et à la faune, réalisée sur l'aire d'étude rapprochée et sur la durée d'un cycle biologique complet (1 an).

Les figures suivantes localisent les enjeux en termes de trame verte et bleue, de zones humides et de faune flore.

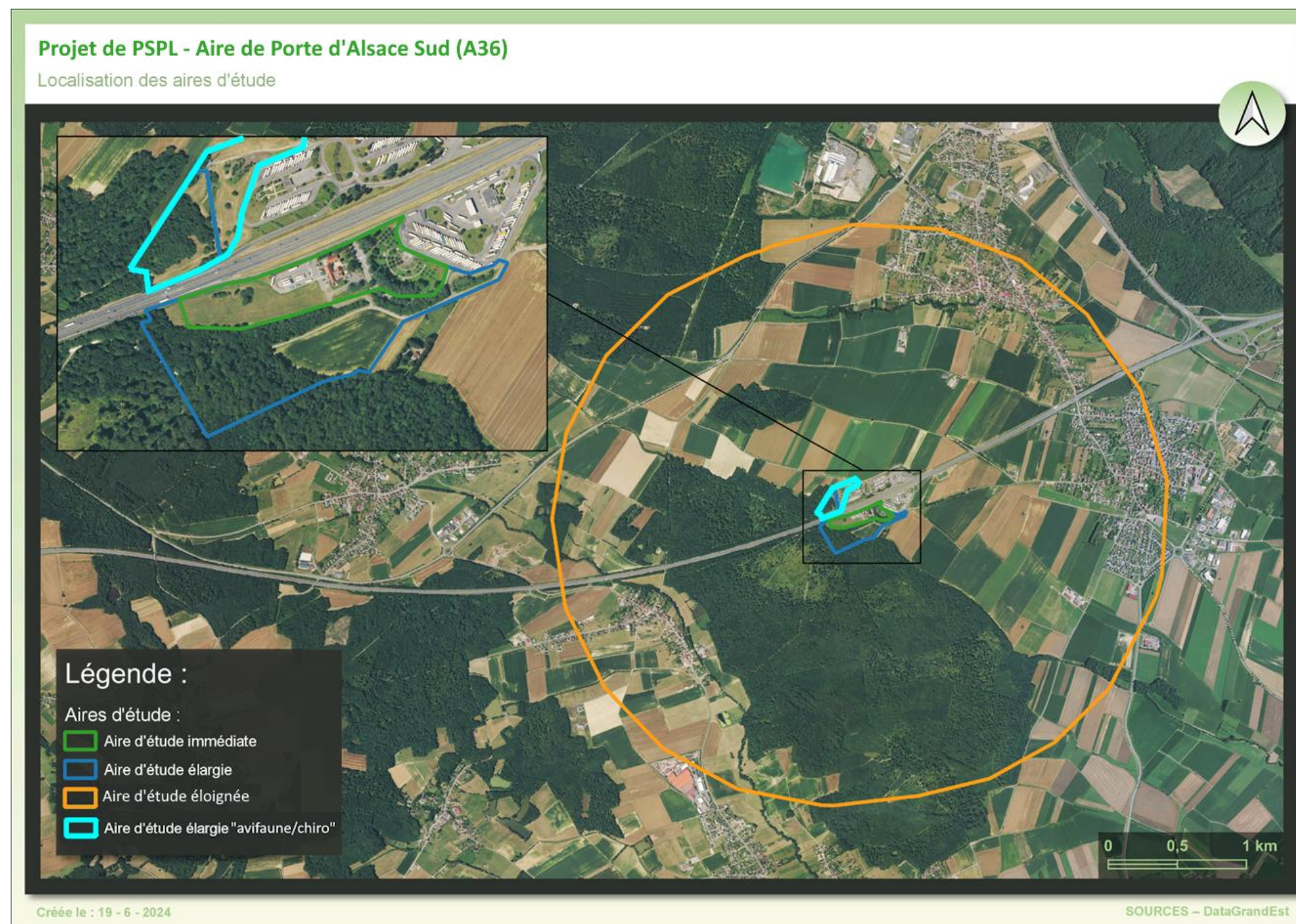


FIGURE 8 : LOCALISATION DU SITE PROJETÉ PAR RAPPORT À LA TRAME VERTE ET BLEU

(Source : Atelier des territoires)

CREATION D'UN PARKING POID LOURDS SUR L'AIRE D'AUTOROUTE DE LA PORTE D'ALSACE

Cartographie des zones humides réglementaires impactées par le projet



NB : Zone d'impact temporaire signalée sur la présente carte non considérée car s'agissant d'un fossé d'assainissement pluvial dont la portée n'est pas réglementaire.

FIGURE 9 : LOCALISATION DES ZONES HUMIDES IDENTIFIÉES

(Source : Atelier des territoires)

Projet de PSPL - Aire de Porte d'Alsace Sud (A36)

Cartographie des enjeux écologiques liés au milieu naturel



Créée le : 27 - 2 - 2025

SOURCES – Géoportail

FIGURE 10 : CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

(Source : Atelier des territoires)

Des mesures d'évitement et de réduction des impacts, mais aussi d'accompagnement, ont été proposées et sont d'ores et déjà (évitements dans le cadre des études de conception notamment) ou seront mises en œuvre lors de la réalisation du projet afin de préserver la biodiversité.

TABLEAU 1 : MESURES ET COÛTS ASSOCIÉS

Thématique	Mesures	Coût en € HT
Mesures d'évitement		
Toutes thématiques	ME 1 : Évitement des enjeux	Intégré au coût du projet
Biodiversité	ME 2 : Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires	Intégré au coût du projet
Paysage	ME 3 : Évitement des atteintes paysagères et patrimoniales en phase travaux	Intégré au coût du projet
Paysage	ME 4 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation	Intégré au coût du projet
Mesures de réduction		
Population et santé humaine Biodiversité	MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier	Intégré au coût du projet
Population et santé humaine	MR 2 : Réduction des risques liés aux sites et sols pollués (ou potentiellement pollués)	Intégré au coût du projet
Population et santé humaine Biodiversité	MR 3 : Réutilisation de certains matériaux (optimisation déblais/remblais)	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MR 4 : Dispositifs de pompage et de rejet d'eaux de fond de fouille	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat Biodiversité / Zones humides	MR 5 : Mesures pour la réalisation des travaux au droit ou à proximité des fossés	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MR 6 : Assainissement pluvial provisoire	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MR 7 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MR 8 : Gestion des eaux usées en phase travaux	Intégré au coût du projet

Thématique	Mesures	Coût en € HT
Terres, sol, eau et climat	MR 9 : Mise en place d'ombrières photovoltaïques sur la zone de stationnement	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat Biodiversité	MR 10 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat Biodiversité	MR 11 : Gestion des eaux usées en phase exploitation	Intégré au coût du projet
Population et santé humaine	MR 12 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 13 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèces végétales protégées et patrimoniales	10 000 € HT
Biodiversité	MR 14 : Dégagement des emprises aux périodes de moindre sensibilité pour la faune	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 15 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase travaux	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 16 : Respect des techniques de défrichement et débroussaillage	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 17 : Abattage doux des arbres à cavités	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 18 : Mise en place de dispositifs limitant le passage et l'installation de la petite faune sur les zones de chantier	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 19 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèces animale protégées	12 000 € HT
Biodiversité	MR 20 : Mise en place de clôtures définitives adaptées aux espèces concernées	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MR 21 : Remise en état des terrains à vocation environnementale ou paysagère	Intégré au coût du projet

Thématique	Mesures	Coût en € HT
Population et santé humaine	MR 22 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase exploitation	Intégré au coût du projet
Biens matériels et activités	MR 23 : Remise en état des zones de chantier et des accès	Intégré au coût du projet
Biens matériels et activités	MR 24 : Dévoiement des réseaux existants	Intégré au coût du projet
Biens matériels et activités	MR 25 : Gestion des déchets de chantier	Intégré au coût du projet
Paysage Biodiversité	MR 26 : Renforcement de l'intégration paysagères	Intégré au coût du projet
Mesures de suivi		
Biodiversité	MS 1 : Suivi écologique du chantier	60 000 € HT
Terres, sol, eau et climat	MS 2 : Suivi du niveau de la nappe	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MS 3 : Suivi des conditions météorologiques	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MS 4 : Suivi de l'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets	Intégré au coût du projet
Terres, sol, eau et climat	MS 5 : Suivi de l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse importante	Intégré au coût du projet
Paysage	MS 6 : Suivi des mesures en faveur du paysage	Intégré au coût du projet
Population et santé humaine	MS 7 : Suivi des modifications des accès des riverains, équipements et activités / organisation des déplacements	Intégré au coût du projet
Population et santé humaine	MS 8 : Suivi des mesures en faveur du cadre de vie Erreur ! Source du renvoi introuvable.	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MS 9 : Suivi des mesures en faveur du milieu naturel Erreur ! Source du renvoi introuvable.	Intégré au coût du projet

Thématique	Mesures	Coût en € HT
Terres, sol, eau et climat	MS 10 : Entretien et contrôle de l'efficacité et de la capacité des ouvrages d'assainissement pluvial	Intégré au coût d'exploitation, d concessionnaire.
Paysage	MS 11 : Suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers	4 000 € HT
Biodiversité	MS 12 : Suivi de compensation en faveur du milieu naturel	215 000 € HT sur 30 ans
Biodiversité	MS 13 : Suivi de compensation en faveur des zones humides	Intégré au coût du projet
Mesures d'accompagnement		
Toutes thématiques	MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MA 2 : Lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase travaux	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MA 3 : Mise en place d'un cahier des charges de gestion des espaces enherbés	Intégré au coût du projet
Biodiversité	MA 4 : Lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase exploitation	Intégré au coût du projet
Mesures de compensation		
Biodiversité	MC 1 : Recréation de milieux prairiaux favorables à l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille - Recréation de zones humides	A titre indicatif (piste en cours) : 90 000 HT (hors foncier)
Biodiversité	MC 2 : Création de structures favorables aux espèces animales cibles comprenant : MC 2A : Recréation de sites de reproduction pour le Triton palmé et la Salamandre tachetée MC 2B : Création de structures favorables à la ponte de la Couleuvre helvétique	MC 2A : 3 000 euros HT pour une mare d'environ 40 m² 3 mares 3*3000 = 9 000 euros HT MC 2B : 1 000 euros HT un hibernaculum / site de ponte 2 hibernaculums 2*1000 = 2 000 euros HT MC 2C : Une partie de la mesure est intégrée dans les couts de projet via

Thématique	Mesures	Coût en € HT
	MC 2C : Recréation de structures favorables au Muscardin et au Hérisson d'Europe	les haies intégrées au plan paysager en zone sud. Pour compléter le linéaire manquant, les haies sont plantées en zone Nord. 50 000 euros HT

Les impacts potentiels et leur niveau, les mesures prévues ainsi que les impacts résiduels et leur niveau (après prise en compte des mesures d'évitement et de réduction) sur les espèces et leurs habitats sont synthétisés dans le Tableau 2.

Malgré l'application de mesures d'évitement et de réduction d'impacts, il s'avère qu'après prise compte de ces mesures, **les impacts résiduels sont négligeables à fort**. Ainsi, le projet de réalisation de parkings sécurisés poids lourds sur l'aire d'autoroute « Portes d'Alsace Sud » :

- Aura des incidences résiduelles ne pouvant être considérées comme négligeables sur des éléments physiques réputés nécessaires au repos et à la reproduction d'espèces protégées (cf. Tableau 2) ;
- Entraînera la probable destruction d'individus d'espèces animales et végétales protégées (destruction d'individus d'espèces végétales protégées : Ophioglosse vulgaire) ;
- Nécessitera la capture et l'enlèvement d'individus d'espèces protégées.

À ce titre, le projet est soumis à la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ; et afin de pouvoir compenser les incidences du projet, le porteur de projet doit proposer une série de mesures en faveur des espèces impactées (cf. chapitre Compensation).

TABEAU 2 : BILAN DES IMPACTS RÉSIDUELS APRÈS MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION DES IMPACTS – NÉCESSITÉ DE MESURES COMPENSATOIRES ET DE DEMANDE DE DÉROGATION CNPN

Taxon / Espèce / Habitat		Incidence potentielle du projet au niveau de l'emprise	Niveau d'impact potentiel au niveau du projet	Mesures			Impact résiduel	Nécessité de mesures compensatoires / Demande de dérogation espèces protégées
				Nécessité	Mesures d'évitement	Mesures de réduction		
Habitat biologique à enjeu de conservation	Aulnaie à Circée de Paris et Laîche espacée	Destruction d'une frange de l'habitat	Faible	NON	/	/	Faible	NON
	Prairie de fauche à Avoine élevée et Centaurée jacée	Destruction quasi-totale de l'habitat	Fort	NON	/	/	Fort	OUI
	Fourré à Ronce bleutée et Saule cendré	Destruction totale de l'habitat	Faible	NON	/	/	Faible	NON
	Roselières à Phragmites australis	Probable dégradation de l'habitat	Faible	NON	/	/	Faible	NON
Espèces végétales protégées et patrimoniales	Ophioglosse vulgaire et Ophrys abeille	Destruction de station	Fort	OUI	X	X	Fort	OUI
Amphibiens	Salamandre tachetée et Triton palmé	Destruction d'habitat de reproduction	Moyen	OUI	X	X	Moyen	OUI
		Destruction d'habitat terrestre	Faible	OUI	X	X	Faible	NON
Reptiles	Couleuvre helvétique, Lézard des murailles et Orvet fragile	Destruction d'habitat favorable (aire de repos et de reproduction)	Faible	OUI	X	X	Faible	OUI
Cortège d'oiseaux des milieux anthropophile / ubiquiste		Destruction potentielle d'individus	Moyen	OUI	X	X	Négligeable	NON
		Destruction d'aires de repos et de reproduction	Moyen	OUI	X	X	Négligeable	NON
Cortège d'oiseaux des milieux forestiers		Destruction potentielle d'individus	Moyen	OUI	X	X	Négligeable	NON
		Destruction d'aires de repos et de reproduction	Moyen	OUI	X	X	Négligeable	NON
Insectes	Orthoptères patrimoniaux (Criquet ensanglanté et Criquet vert-échine)	Destruction d'habitat favorable (aire de repos et aire de reproduction)	Faible	OUI	/	/	Faible	NON
		Destruction d'individus	Faible	OUI	/	/	Faible	NON
Mammifères (hors chiroptères)	Muscardin et Hérisson d'Europe	Destruction d'habitat favorable (aire de repos et aire de reproduction)	Moyen	OUI	X	X	Faible	OUI
		Destruction d'individus	Moyen	OUI	X	X	Faible	NON
	Loir gris et Putois d'Europe	Destruction d'habitat favorable (aire de nourrissage) Destruction d'individus	Faible	OUI	X	X	Négligeable	NON
				OUI	X	X		NON
Chiroptères		Destruction de gîtes potentiels	Moyen	OUI	X	X	Faible	OUI
		Destruction de sites de chasse / modification des routes de vol	Faible	OUI	X	X	Négligeable	NON

Aménagements paysagers

Les éléments naturels, tels que les haies bocagères et les corridors écologiques, en périphérie de l'emprise du projet sont préservés afin de maintenir la biodiversité et la structure du paysage. Il est prévu de conserver ces éléments afin de préserver la qualité paysagère existante et une continuité écologique.

Pour accompagner le projet de l'Aire de Porte d'Alsace, une série de mesures d'insertion paysagère est définie pour limiter l'impact visuel des infrastructures (cf Figure 11 : Esquisse des mesures d'insertion paysagère)

Les aménagements paysagers projetés privilégient des dispositifs végétaux ponctuels ou structurants, adaptés aux zones techniques, en renforçant les effets de transition paysagère.

En bord de route, les plantations s'appuient spécifiquement sur des essences fastigiées, permettant de créer une verticalité végétale sans gêner la circulation ni empiéter sur les zones de sécurité.

L'ensemble de ces interventions vise à reconstituer ou consolider les continuités végétales, notamment en travaillant la lisière Sud-Ouest pour atténuer l'exposition des ombrières et de refermer une limite paysagère sensible. Ainsi, les plantations contribuent à structurer les espaces et à réduire les perceptions frontales du projet, en respectant les contraintes fonctionnelles et en préservant la lisibilité générale de l'aire.

Pour renforcer l'intégration paysagère et limiter les perceptions visuelles résiduelles, il est prévu :

- Plantation d'essences locales (aulnes, charmes, noisetiers, érables champêtres) en haies ou bosquets autour des zones techniques pour créer un écran visuel doux et évolutif ;
- Entretien raisonné des espaces verts et maintien d'une diversité végétale permettant une intégration paysagère durable ;
- Suivi post-réalisation des plantations pour assurer leur reprise et ajuster la densité végétale si nécessaire ;
- Maîtrise de l'éclairage nocturne pour limiter la visibilité du site la nuit depuis les routes et zones habitées éloignées.

En complément, le fond des ouvrages d'infiltration pourra être plantés avec des hélophytes type iris, salicaire, épilobe hirsute, lysimaque vulgaire, scirpe, carex ou autres spécimens à déterminer, lesquels permettront une absorption partielle des eaux recueillies alors que les talus seront recouverts d'un mélange grainier adapté de type prairie humide en bas de fossé jusqu'à mi-hauteur de talus et berge sur le haut du talus.

Compensation

Compensation zone humide

Les aires d'étude immédiate et élargie interceptent six zones humides identifiées selon les critères végétation ou pédologie. La superficie totale de zones humides réglementaires identifiées lors des investigations réalisées est **de 2,34 ha dont 1,37 ha définis sur le critère pédologique**.

Au regard du type d'aménagement prévu, la réalisation du projet nécessite la reconstruction d'une plateforme adaptée à la future circulation. De ce fait l'intégralité de la zone du projet devra être remaniée (remblais ou déblais) afin de garantir la bonne mise à niveau du terrain lors des travaux.

Ces derniers induisent la destruction de zones humides spontanées reposant sur des matériaux remaniés :

- un talweg et une petite dépression concernant le stationnement,
- un versant humide en marge au droit futur talus dans l'aulnaie.

Bien que ces zones humides se soient formées spontanément après l'aménagement de l'aire d'autoroute (sur des terrains non naturels), la présence de milieux humides ou de flore patrimoniale confèrent un intérêt fonctionnel, tant écologique qu'épuratoire et hydrologique à ces espaces. Leur alimentation en eau est principalement liée aux apports météoritiques ainsi qu'au eaux de ruissellement collectés uniquement au sein des espaces aménagés.

La perte de ces derniers induira donc une perte de biodiversité, ainsi que des rôles hydrologiques et épuratoires qui seront évalués en détail dans le cadre de l'élaboration des mesures compensatoires.

La surface de zones humides détruites est de 0,9 ha.

À ce stade des étude, l'évaluation des besoins en compensation s'appuie sur l'estimation de coefficients d'ajustement prévisionnels en lien avec les enjeux identifiés à ce stade d'étude (habitats, espèces, fonctionnalités écologiques) et ne présage pas de ceux qui seront retenus dans le cadre du dossier au titre de la Loi sur l'Eau qui sera déposé à un stade plus avancé des études.

Le besoin compensatoire en zone humide représente une superficie d'au **moins 1,17 ha à 1,8 ha** selon le coefficient retenu (de 1,3 à 2).

Compensation Faune / Flore

Au terme de l'étude faune / flore réalisée, il s'avère que malgré l'application de mesures d'évitement et de réduction, des incidences résiduelles pouvant être considérées comme non négligeables subsistent :

- Consommation d'habitats d'espèces protégées : Lézard des murailles, Muscardin et Hérisson d'Europe ;
- Destruction d'individus d'espèces végétales protégées : Ophioglosse vulgaire ;
- Dérangement et/ou destruction potentielle d'individus d'espèces animales protégées : Salamandre tachetée, Triton palmé, Couleuvre helvétique, Lézard des murailles, Orvet fragile, chauves-souris, Muscardin et Hérisson d'Europe.

En revanche, les incidences résiduelles sur l'avifaune sont considérées comme négligeables.

Considérant les impacts résiduels potentiels attendus, à ce stade de définition du projet, les mesures compensatoires suivantes sont envisagées :

TABLEAU 3 : NOM DES MESURES DE COMPENSATION	
Thématique	Mesures
Biodiversité	MC 3 : Recréation de milieux prairiaux favorables à l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille - Recréation de zones humides
Biodiversité	MC 4 : Création de structures favorables aux espèces animales cibles comprenant : MC 2A : Recréation de sites de reproduction pour le Triton palmé et la Salamandre tachetée MC 2B : Création de structures favorables à la ponte de la Couleuvre helvétique MC 2C : Recréation de structures favorables au Muscardin et au Hérisson d'Europe

Ces différentes mesures de compensation des incidences du projet sur des espèces protégées seront affinées à l'avancement du projet.

Compensation agricole

Le projet a été soumis à examen préalable au cas par cas, la réalisation de l'étude préalable agricole ne s'impose pas, de même que la mise en œuvre de mesures de compensation agricole.

4 - MOTIVATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

- La démarche de motivation de l'intérêt général du projet est présentée dans son intégralité en annexe dans le document 3 de la présente déclaration de projet. Le présent chapitre constitue un résumé.

4.1 - Objectif et bénéfices du projet

Le projet vise à créer des parkings sécurisés pour poids lourds (PSPL) sur le réseau autoroutier APRR, afin de répondre à la demande croissante de stationnement pour les transporteurs, d'améliorer la sécurité des chauffeurs et des marchandises, et d'offrir de meilleurs services (restauration, hygiène, détente). Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un plan d'investissement signé avec l'État en 2023, pour contribuer à l'amélioration à la fois du réseau, travailler sur la décarbonation et aider aussi les différentes mobilités à évoluer sur les réseaux autoroutiers. Dans ce cadre, APRR a notamment contractualisé avec l'État la réalisation de Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur son réseau autoroutier.

L'objectif global est de renforcer la sécurité, la qualité de vie et la protection des marchandises transportées.

Les implantations de ces parkings sécurisés ont été choisies sur des sections d'autoroute à fort trafic notamment en termes de pourcentage poids lourds et à proximité de grandes agglomérations.

4.2 - Justification de l'intérêt général

L'intérêt général du projet est justifié au regard de deux rapports de la Commission Européenne relatifs aux besoins actuels et futurs en matière de stationnements sécurisés pour poids lourds :

- Le rapport « Study on Safe and Secure parking places for trucks – Final Report – ISBN 978-92-76-00675-6 – 2019 » de février 2019, dénommé ensuite « rapport de février 2019 » ;
- Le rapport « Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU – Final Report – MOVE/C1/SER/2023-138 » de janvier 2025, dénommé ensuite « rapport de janvier 2025 ».

4.2.1 À l'échelle européenne - Choix du territoire français

Rapport de février 2019

Le rapport de février 2019 mentionne, à la date de son état des lieux, une pénurie d'installations permettant à la fois le stationnement sûr et sécurisé des poids lourds et un niveau minimum de services pour répondre au bien-être social de leurs chauffeurs, installations dénommées par la suite « aires de stationnement sécurisées ».

Il pointe, à l'échelle européenne (UE28), une pénurie de stationnements sécurisés :

- En 2018, il y avait un déficit de 95 674 places de stationnement pour poids lourds à l'échelle de l'UE28 ;
- Sur 300 000 places disponibles la nuit, seulement 46 801 étaient sécurisées, dont 6 611 certifiées ;
- La France, parmi d'autres pays, manque d'aires de stationnement sécurisées certifiées.

Selon ce rapport, à l'échelle européenne, l'établissement d'un réseau plus dense d'aires de stationnement sécurisées avec une définition claire des niveaux de sécurité (certification) permettrait à l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (chargeurs, chauffeurs, assureurs, ...), et la société dans son ensemble, de bénéficier à la fois d'une amélioration :

- De l'approvisionnement, du fait d'une meilleure protection des chauffeurs, du fret et du matériel de transport ;
- Et de la sécurité routière, grâce à des chauffeurs mieux reposés et moins stressés.

Rapport de janvier 2025

Sont présentées dans ce rapport la demande globale de stationnements accessibles de nuit estimée pour l'année 2022, année de référence de l'état des lieux, sa distribution spatiale ainsi que leur développement d'ici 2040, année de projection de l'étude.

Les demandes estimées pour 2022 et 2040 sont ensuite comparées à l'offre globale de stationnements accessibles de nuit pour ces mêmes années, étant entendu que pour la projection 2040 deux scénarii sont envisagés :

- Scénario 1 – Pas d'investissement futur supplémentaires ;
- Scénario 2 – Poursuite des tendances actuelles en matière d'investissement avec de nouveaux projets de stationnements sécurisés certifiés, basés sur les tendances 2018-2024.

À la suite des enquêtes réalisées et après échanges avec les experts et les parties prenantes des études menées, le rapport indique, qu'à l'échelle européenne (UE27) sont constatés :

- En général, un nombre insuffisant d'aires de stationnement ouvertes et adaptées aux chauffeurs de poids lourds, notamment la nuit ⇒ 87 % des sociétés de transport ont déclaré être insatisfaites ou très insatisfaites de la disponibilité du stationnement dans l'UE ;
- En particulier, un manque d'aires de stationnement sécurisées (dites SSPAs, certifiées ou non), notamment dans un contexte de promotion de l'égalité des sexes et d'inclusivité des genres et ethnies dans le secteur des transports routiers ⇒ 80 % des chauffeurs ont été confrontés à une menace pour leur sécurité et/ou à une situation dangereuse pendant que le véhicule était stationné ; étant entendu que la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Portugal, et l'Espagne sont les pays dans lesquels les chauffeurs pensent qu'il y a le plus grand besoin de parkings sécurisés (pays dans lesquels ils s'arrêtent le plus et avec le plus grand nombre de commentaires négatifs sur les zones de stationnement et installations de repos).

Écarts entre l'offre et la demande - État des lieux 2022

Pour l'année 2022, l'état des lieux révèle les points suivants (Année 2022 - Figure 11 :

- **Demande** : La demande globale de stationnements accessibles de nuit est estimée à 395 000 poids lourds/nuit, concentrée le long des principales artères routières de transport de marchandises longue distance (Figure 12) ;
- **Offre** : L'offre globale disponible est de 380 000 places de stationnement, dont seulement 60 816 sécurisées :
 - 4 943 places sur 35 aires sécurisées certifiées EU-PARKING ;
 - 18 708 places sur 183 aires sécurisées certifiées par d'autres normes (ESPORG, TAPA, VEDA Premium, Truck Parking Rotterdam) ;
 - 37 165 places sur des aires non certifiées mais disposant d'éléments de sécurité ;
- **Projection** : L'offre projetée complémentaire de stationnements sécurisés EU-PARKING est estimée à 6 026 places réparties sur 64 aires ;
- **Pénurie** : La comparaison de l'offre et la demande montre donc une pénurie importante d'aires de stationnement sécurisées à l'horizon de l'état des lieux (2022) :
 - Pénurie de 390 057 places si la demande doit être comblée exclusivement par des places EU-PARKING ;
 - Pénurie de 334 184 places si l'on accepte des places sécurisées non certifiées EU-PARKING ;
- **Concentration des écarts** : Les écarts sont principalement le long des grandes artères routières en Allemagne / Benelux (83 298 places), en France (81 689 places) puis en Italie et en Espagne. Ils sont notamment élevés au niveau de la zone portuaire de Calais, des régions de Paris et de Bruxelles ainsi que de celles entourant Nancy et Bâle.

Cette analyse met donc en lumière la pénurie significative de stationnements sécurisés pour poids lourds, accentuée dans les zones clés de transport en Europe.



FIGURE 12 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

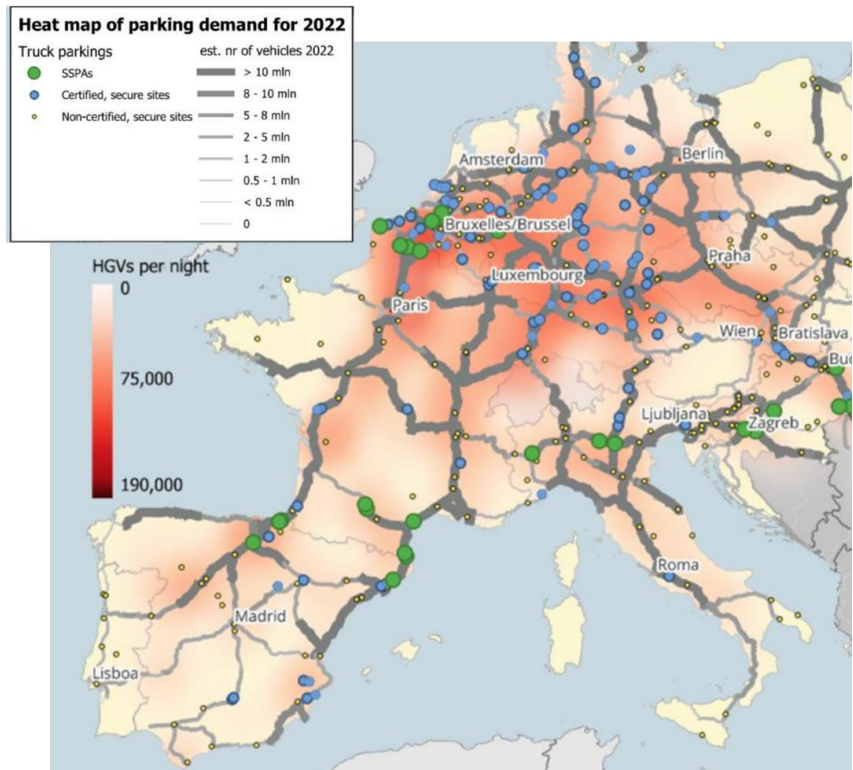


FIGURE 13 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

Écarts entre l'offre et la demande - Projection 2040

Pour l'année 2040, la projection des écarts entre l'offre et la demande de stationnements révèle (Année 2040 –Figure 13) :

- **Demande** : La demande globale projetée est estimée à 507 000 poids lourds/nuit, concentrée le long des principales artères routières de transport de marchandises longue distance. (Figure 14) ;
- **Offre** : l'offre globale de stationnements anticipée est estimée :
 - **Scénario 1** : 386 000 places de stationnement, dont 67 000 sécurisées (11 000 certifiées EU-PARKING) ;
 - **Scénario 2** : 467 000 places de stationnement, dont 124 000 sécurisées (24 000 certifiées EU-PARKING) ;
- **Pénurie** : La comparaison de l'offre et la demande montre une pénurie importante d'aires de stationnement sécurisées à l'horizon de l'année de projection (2040), quel que soit le scénario retenu :
 - **Scénario 1** :
 - ▶ Pénurie de 496 000 places si la demande est comblée exclusivement par des places EU-PARKING ;
 - ▶ Pénurie de 440 000 places si des places sécurisées non certifiées sont acceptées ;
 - **Scénario 2** :
 - ▶ Pénurie de 483 000 places si la demande est comblée exclusivement par des places EU-PARKING ;
 - ▶ Pénurie de 383 000 places si des places sécurisées non certifiées sont acceptées ;
- **Besoins en infrastructure** : Selon les scénarios, il est nécessaire de créer entre 3 192 et 4 133 nouvelles aires sécurisées pour combler l'écart estimé.

Cette analyse met en évidence une pénurie persistante et croissante de stationnements sécurisés pour poids lourds d'ici 2040, nécessitant une augmentation significative des infrastructures sécurisées, particulièrement selon les normes européennes EU-PARKING.

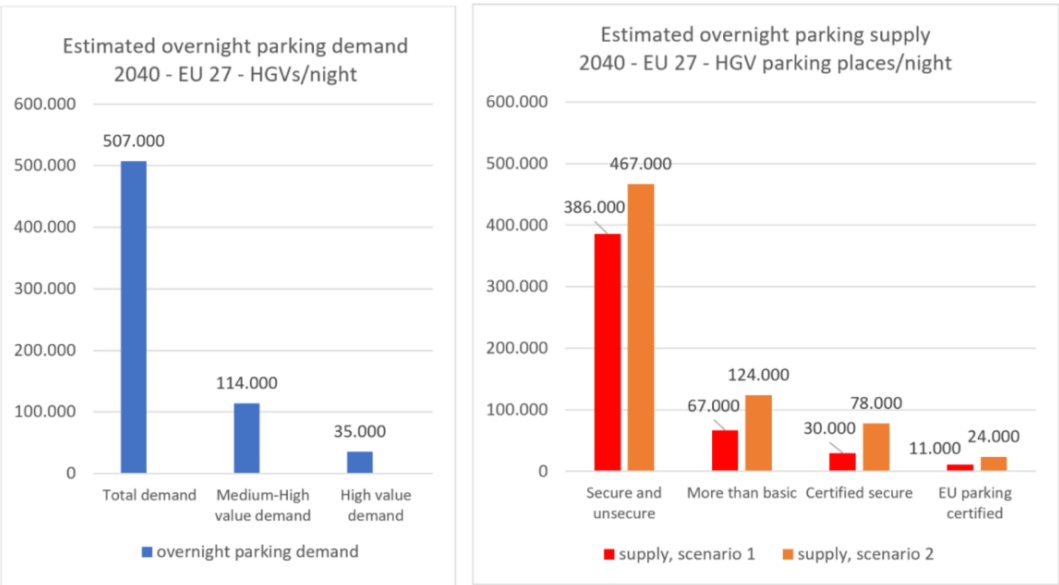


FIGURE 14 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

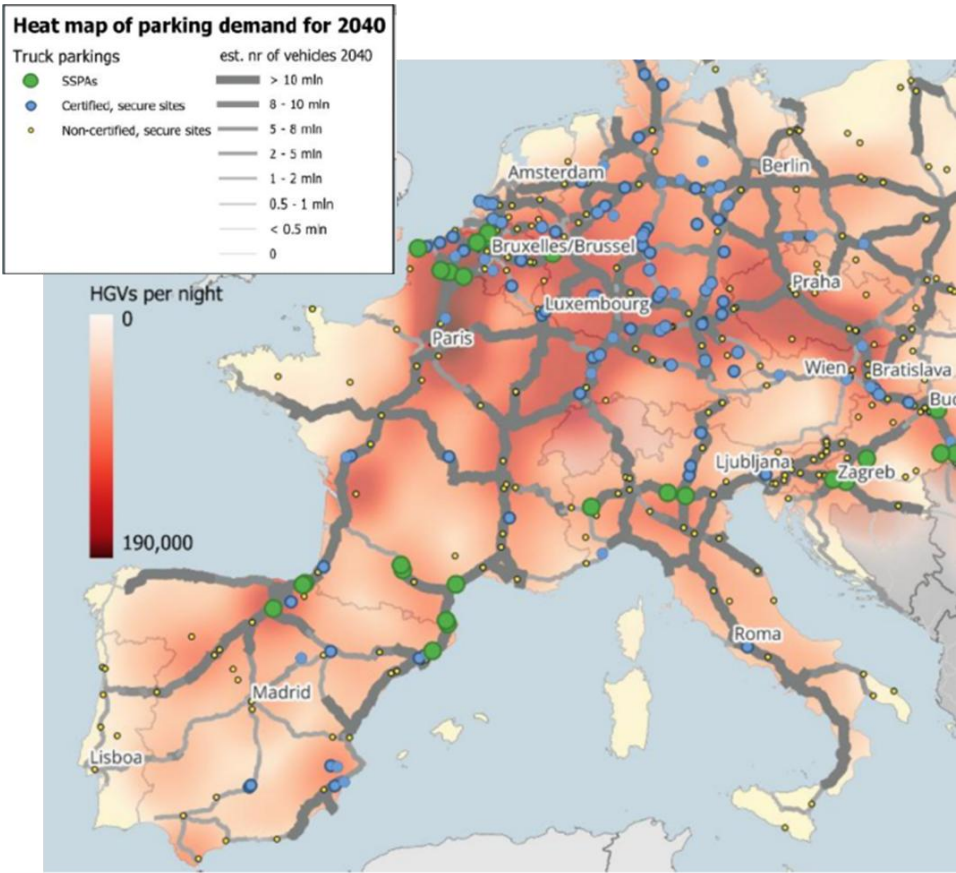


FIGURE 15 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025]

Sécurité des chauffeurs et de leurs chargements

Les résultats d'une enquête et des données analysées montrent une situation préoccupante concernant la sécurité des chauffeurs et de leurs chargements (Figure 15 et Figure 16) :

- **Menaces et dangers** : Près de 80 % des chauffeurs ont déclaré avoir été confrontés à une menace pour leur sécurité ou à une situation dangereuse pendant que leur véhicule était stationné ;
- **Incidents criminels** : Des données collectées montrent que pendant la période de janvier à mai 2024 :
 - 4 810 incidents signalés dans l'UE27, compilés dans la base TAPA EMEA Intelligence System (TIS) ;
 - Types d'incidents :
 - ▶ Plus de 50% des incidents étaient des vols de véhicules (2 644 cas) ;
 - ▶ 25% étaient des vols sans autre précision (1 117 cas) ;
 - ▶ 25% incluaient des agressions de chauffeurs ou des cas d'immigration clandestine ;
 - Pertes monétaires signalées dans 16% des cas, totalisant 73,2 millions d'euros.
- **Répartition géographique** :
 - L'Allemagne, l'Italie, la France et l'Espagne ont signalé le plus d'incidents, en lien avec leurs grandes superficies et l'emplacement des centres logistiques et voies de transit majeures ;
 - Les Pays-Bas ont enregistré les pertes monétaires les plus élevées (21,2 millions d'euros pour 130 incidents) ;
 - La France arrive en troisième position, avec 97 incidents, en raison de la densité de son réseau de transport, notamment aux abords de sa capitale (Paris) mais également de son rôle stratégique dans les chaînes d'approvisionnement européennes (au centre de la zone occidentale et permettant l'approvisionnement de l'Espagne via ses autoroutes traversant la partie Est du territoire français).
- **Sécurité des zones de stationnement** : Les contributions d'Europol confirment que la criminalité est fréquente lorsque les camions sont stationnés, notamment sur des aires de repos mal sécurisées. En effet :
 - Sur 700 incidents localisés sur des zones de stationnement, 98,9% se sont produits dans des zones non sécurisées ;
 - Seuls 1,1% des incidents ont eu lieu dans des zones sécurisées.

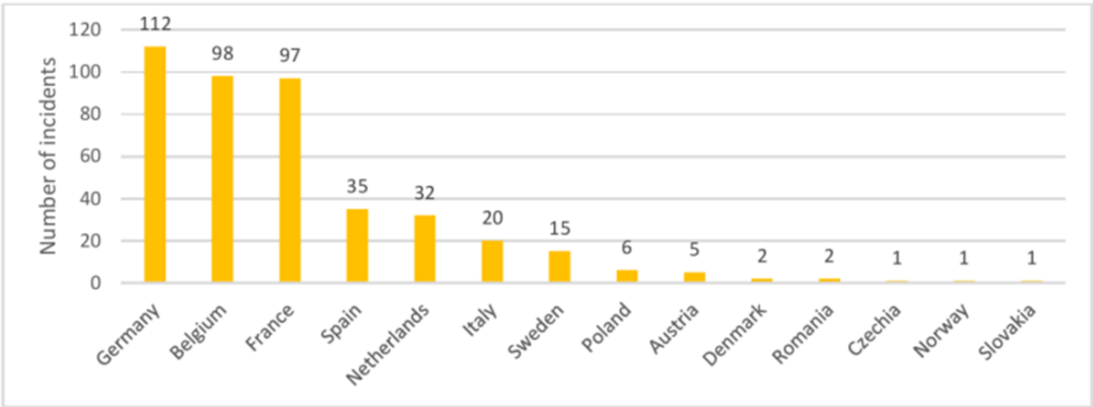


FIGURE 16 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – AGRÉGATION PAR ÉTAT MEMBRE
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

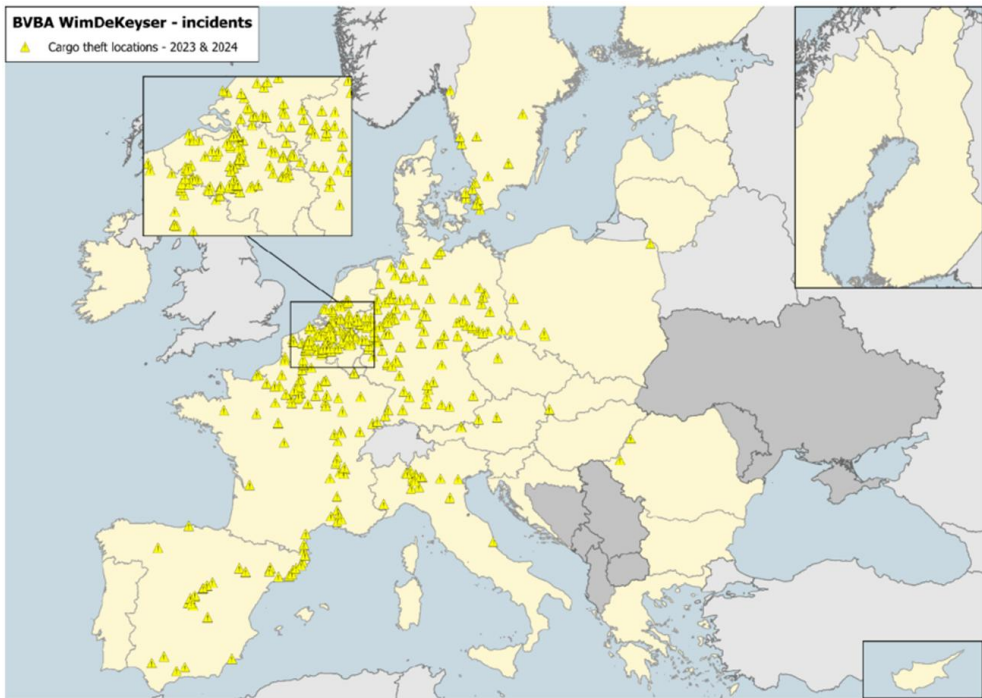


FIGURE 17 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – LOCALISATION
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

Ces informations soulignent l'urgence d'améliorer la sécurité des zones de stationnement pour poids lourds afin de protéger les chauffeurs et leurs chargements contre les actes criminels.

Enseignements tirés et choix du territoire français

À l'échelle européenne (UE27), la demande globale de stationnements accessibles de nuit est estimée, en 2022, pour un jour de semaine « moyen », à 395 000 poids lourds/nuit toutes marchandises confondues.

- Malgré l'ajout de 64 nouvelles aires sécurisées certifiées EU-PARKING aux 35 existantes, la pénurie reste importante :
- En 2022, il manque environ 334 184 places de stationnement sécurisées la nuit, soit 2 785 aires de stationnement ;
 - Les nouvelles aires sécurisées certifiées ne suffisent pas à combler cette pénurie.

Par ailleurs, les estimations faites à horizon 2040 montreraient, avec les hypothèses prises, un accroissement potentiel prévisionnel de cette pénurie.

Ainsi la pénurie européenne de stationnements accessibles la nuit aux chauffeurs de poids lourds effectuant du transport de marchandises longue distance (qu'ils soient sécurisés et certifiés, ou non) n'est, à date, pas comblée et pourrait encore évoluer.

La France fait partie des États membres au sein desquels cette pénurie est la plus importante.

Par ailleurs, l'agrégation, par État membre, des incidents criminels signalés en Europe (UE27) a montré que c'est en Europe occidentale, en particulier, que les besoins en zones de stationnement sécurisés sont les plus élevés, **l'Allemagne et la France étant les États membres avec le plus grand nombre d'incidents graves déclarés** ; et que ces incidents sont en corrélation avec les grands centres logistiques et les principales voies de transit.

Ainsi il est recommandé de déployer un réseau d'aires de stationnement sécurisées certifiées EU-PARKING en Europe occidentale et en France pour :

- Répondre à la demande croissante de stationnements pour poids lourds ;
- Réduire les incidents criminels liés au transport de marchandises ;
- Améliorer la sécurité des chauffeurs et la surveillance des chargements ;
- Réduire les accidents de la route en offrant aux chauffeurs de meilleures conditions de repos et de conduite.

Ces mesures sont justifiées pour sécuriser le transport de marchandises et améliorer les conditions de travail des chauffeurs en Europe, particulièrement en France.

4.2.2 À l'échelle nationale - Choix des autoroutes sur le réseau APRR

En superposant les cartes présentées dans le rapport de janvier 2025, précédemment analysé, avec le réseau APRR, les éléments présentés ci-après peuvent être notés à l'échelle du territoire français :

- La pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est concentrée le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance et permettant de relier les grands centres logistiques européens situés notamment en Suisse / Bénélux, en région parisienne et en Espagne.
 - ⇒ Ces artères routières correspondent au réseau APRR sur la partie Est du territoire français.
- La pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est notamment élevée au niveau des régions parisienne et bruxelloise (Belgique) ainsi qu'au niveau des régions entourant Nancy et Bâle (Suisse), se trouvant directement dans le périmètre d'influence des grands centres logistiques de l'Europe occidentale.
 - ⇒ Ces régions sont desservies directement ou indirectement par le réseau APRR (Figure 17) et notamment l'A5 et l'A6 (région parisienne), l'A31 (Nancy puis région bruxelloise via le Luxembourg) et l'A36 (Mulhouse puis Bâle).

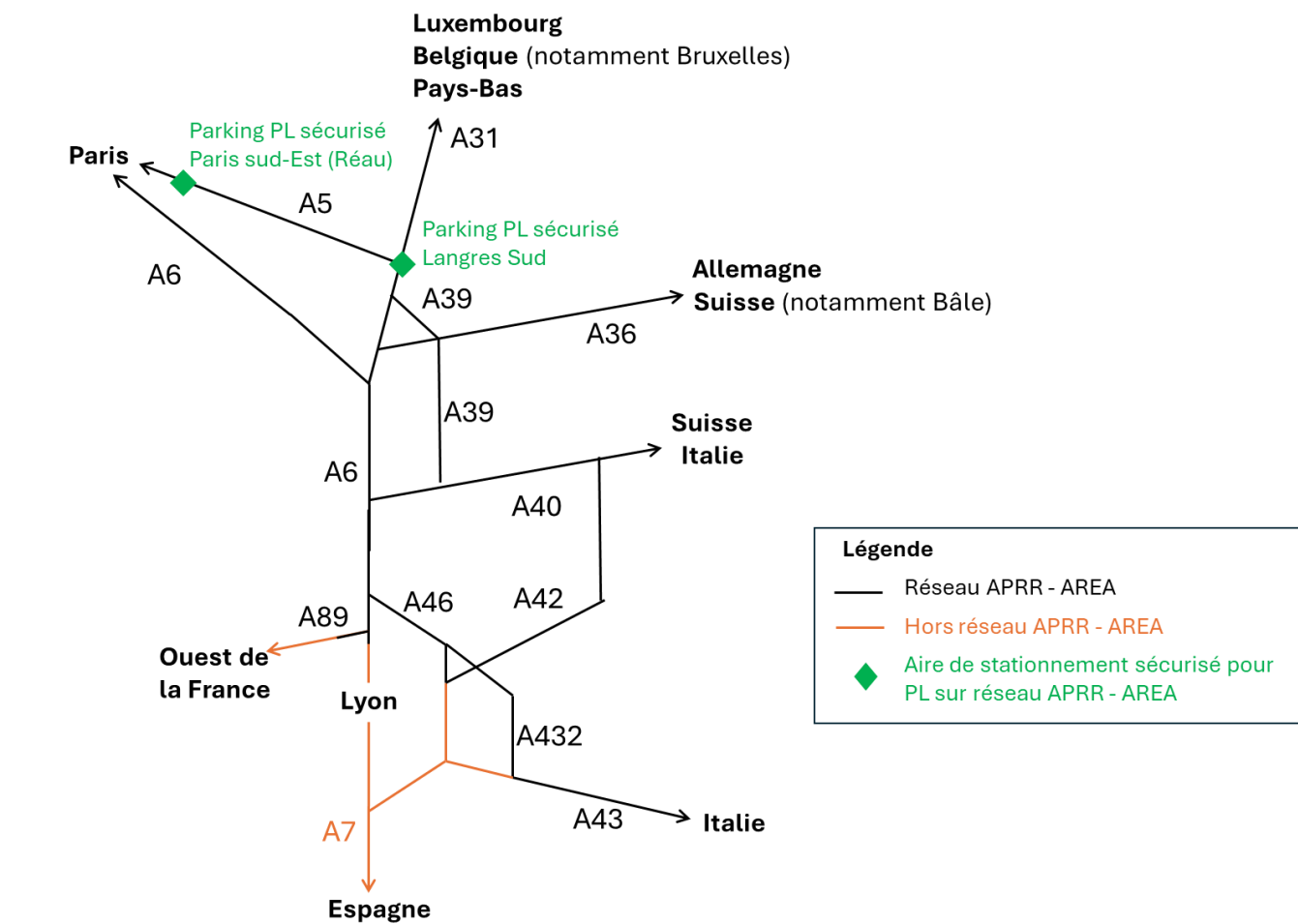


FIGURE 18 : RÉSEAU APRR ET DESSERTE DE L'EUROPE OCCIDENTALE

- La France est le troisième État membre dans lequel ont été dénombrés le plus de vols de cargaison en 2023/2024 en raison de la densité de son réseau de transport.
 - ⇒ Les axes routiers sur lesquels ces incidents sont dénombrés correspondent en partie à des axes du réseau APRR ; il s'agit notamment de l'A5 (région parisienne et Langres), de l'A6 (région parisienne, abords de Dijon et de Lyon), de l'A36 (entre Dijon et Mulhouse) et de l'A46 (abords de Lyon) desservant la région parisienne et l'Est du territoire français.
- La mise en place d'aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme européenne EU-PARKING sur le réseau APRR est par ailleurs justifiée considérant que ce réseau n'en dispose pas, à date.
 - ⇒ APRR dispose de deux parkings sécurisés pour poids lourds sur son réseau, même s'ils ne sont pas certifiés selon la norme européenne EU-PARKING. Il s'agit du parking de Réau – Paris Sud-Est (situé au Sud de Paris, sur A105 (A5b) - Sortie 13) et du parking de Langres Sud (situé au Nord de Dijon, sur A31 - Sortie 6), tous les deux situés aux abords de zones d'intérêt logistiques et du grand axe autoroutier A5.

Ces éléments montrent l'intérêt de l'implantation d'aires de stationnement sécurisées et certifiées supplémentaires sur le réseau APRR, en particulier au niveau des autoroutes A5, A6, A46 et A36 :

- L'A5 reliant le Sud-Est de Paris au plateau de Langres, desservant notamment les villes de Melun, Sens, Troyes et Chaumont : en première instance, la mise en place d'un PSPL à proximité immédiate de l'aire de Réau-La Galande située sur l'A5b au Sud de Paris (juste avant sa jonction avec l'A5) avait été envisagée, considérant la forte fréquentation du PSPL (Réau – Paris Sud-Est) de l'aire de Réau – La Sablière. Toutefois, dans le contexte local actuel, sa mise en œuvre a été, pour l'instant, écartée.
- L'A6 (Autoroute du Soleil) reliant le Sud-Est de Paris et la région lyonnaise en empruntant la vallée de la Saône et desservant notamment les villes de Évry-Courcouronnes, Fontainebleau, Nemours, Auxerre, Dijon/Beaune, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Villefranche-sur-Saône considérant :
 - D'une part, le trafic important sur cet axe du fait de la desserte des régions parisienne et lyonnaise, puis de l'Espagne (via l'A7 et l'A9, hors réseau APRR, en prolongement de l'A6), constituant des maillons forts de la chaîne d'approvisionnement logistique en Europe occidentale ;
 - D'autre part, la localisation des incidents de type vols de cargaison mis en évidence sur cet axe, essentiellement aux abords de Paris, Dijon/Beaune et Lyon ;
- L'A46 en continuité de l'A6, constituant le second contournement Est de Lyon (après le Boulevard Périphérique et avant l'A432), sur son tronçon Nord pour les mêmes raisons que ci-dessus ;
- L'A36 (La Comtoise) reliant Beaune à Ottmarsheim (frontière entre la France et l'Allemagne), desservant notamment les villes de Dole, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse et permettant l'accès à l'Allemagne vers Fribourg-en-Brisgau et à la Suisse vers Bâle, considérant :
 - D'une part, que cette autoroute permet l'accès à l'Allemagne et à la Suisse, et qu'elle se trouve dans le périmètre d'influence des grands centres logistiques de ces États membres ;
 - D'autre part, la localisation des incidents de type vol de cargaison mis en évidence sur cet axe, notamment aux abords des régions dijonnaise et mulhousienne.

L'A31 n'a, à ce stade, pas été retenue pour l'implantation d'un PSPL considérant l'aire de stationnement pour poids-lourds sécurisées déjà en service sur cet axe : l'aire de Langres Sud, sur l'A31 au Nord de Dijon (Figure 17).

À ce stade, au regard des études européennes précédemment analysées, le réseau concédé à AREA n'est pas apparu comme une priorité pour la mise en place de ce type d'aménagement. Ainsi, aucune de ses autoroutes n'a été retenue (A40, A41, A42, A432, A43, A49).

4.2.3 À l'échelle du réseau APRR - Choix de l'emplacement

L'autoroute A36, entre Beaune et Mulhouse, a ainsi été retenue pour l'implantation d'un PSPL.

Une analyse du type d'emplacement potentiel de ce PSPL a ensuite été faite sur la base des deux critères cumulatifs suivants :

- Critère 1 : limiter l'acquisition foncière et l'artificialisation des sols :
 - A une implantation sur des emprises nouvelles (nécessitant une acquisition par APRR) il est préféré une implantation sur des terrains maîtrisés par le concessionnaire ;
 - Lorsque possible, il est recherché la mutualisation des accès afin de limiter l'artificialisation des sols et, pour ce faire, il est retenu une implantation à proximité immédiate d'ouvrages existant du réseau APRR tels que échangeurs, barrières de péage, aires de services ou de repos ;
- Critères 2 : permettre aux chauffeurs de ne pas avoir à sortir du réseau autoroutier et parcourir des kilomètres supplémentaires à la recherche de services existants et éviter les incidences associées (émissions sonores et atmosphériques, sécurité des chauffeurs et usagers de la route, ...) :
 - A une implantation au niveau d'un échangeur (obligeant les chauffeurs à sortir du réseau APRR pour rechercher des services) il est préféré une implantation au niveau d'une aire se trouvant dans le périmètre du DPAC et disposant encore de foncier libre ;
 - A une implantation sur une aire de repos (exempte de services accessibles) il est préféré une implantation sur une aire de services considérant l'accessibilité des chauffeurs aux équipements déjà disponibles sur celle-ci (station de distribution de carburant / lieux de restauration / boutique).

Au terme de cette analyse, le choix s'est porté sur une implantation du PSPL à proximité immédiate d'une aire de services (foncier disponible et accessibilité de services existants).

Compte tenu des parkings poids-lourds existants sur l'A36 et autoroutes proches, à date, ce choix a abouti à retenir **les aires de services** se trouvant dans le sens **Beaune ⇒ Mulhouse**, soit en direction de la frontière franco-allemande.

Les aires de services envisagées sur la base des critères ci-dessus sont (Figure 18) donc :

- **Aire de services de bois Guillerot ;**
- **Aire de services de Dole Audelange ;**
- **Aire de services de Besançon – Marchaux ;**
- **Aire de services d'Écots Sud ;**
- **Aire de services de Porte d'Alsace Sud.**

Au terme de l'analyse des solutions alternatives, **l'aire de services la plus favorable au projet d'implantation d'un PSPL sur l'A36 est l'aire de Porte d'Alsace Sud (Tableau 4), considérant notamment :**

- **La géométrie de l'espace sous maîtrise foncière d'APRR encore disponible à proximité immédiate de cette aire (surface suffisante et continue, pas de suppression de places PL existantes) et l'absence de contrainte topographique sur cet espace ;**
- **Sa proximité avec Mulhouse et la frontière franco-allemande, la plaçant dans le rayon d'influence des centres logistiques allemands et suisses (dernière aire de service avant la frontière allemande) ;**
- **Son éloignement par rapport aux premières zones naturelles ayant fait l'objet d'une délimitation réglementaire (ZNIEFF, Sites Natura 2000, Zones humides) et l'absence de besoin de déboisement pour mener à bien le projet ;**
- **Son éloignement par rapport aux premières zones de risques d'origine naturel (notamment zones inondables au titre d'un PPRI) ou industrielle (notamment canalisations enterrées de transport de matières dangereuses et installations classées pour la protection de l'environnement) ;**
- **Son éloignement par rapport aux premières habitations et l'absence de captage d'alimentation en eau potable (ou de rayons de protection d'un tel captage) à proximité de l'emprise projetée pour le projet de PSPL.**

4.3 - Conclusion

Ainsi, la création de parking sécurisé pour les poids lourds sur l'aire de service de Porte d'Alsace Sud présente **un intérêt général** :

- Pour les chauffeurs des poids lourds afin de leur proposer pendant leur arrêt, un niveau optimal de services (repos, restauration, accès à des douches et sanitaires...) ;
- Pour renforcer la sécurité des chauffeurs, s'y arrêtant, ainsi que la surveillance de leur chargement ;
- Pour les usagers de la route (chauffeurs, autres conducteurs) afin d'éviter des risques d'accidents en raison de la fatigue des chauffeurs ou du stationnement sauvage des poids lourds sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute, sur les bretelles d'accès d'aire de service ou d'aire de repos ou sur les bords de routes nationales, départementales ou communales ;
- Pour la collectivité en réduisant les risques d'accidents routiers et par conséquent le nombre d'interventions des secours et les coûts qui en découlent.