

DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi 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 3 – Annexes

Version 3 – Septembre 2026



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Annick BOLLINET, Victorine ROBERT
	Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach
Volume du document	Dossier soumis à examen conjoint et enquête publique – Additif au rapport de présentation – Document 3 – Annexes
Version	Version 3 –Septembre 2026
Référence	E6017
Numéro CRM	ROQK08005
Chrono	DPRO_Porte d Alsace Sud_doc3.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
1	29/10/2025	V. ROBERT	A. MARC	Maquette
2	23/01/2025	V. ROBERT	A. MARC	Reprise suite demande DDT
				Mention : document pour approbation
3	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
C. PEZIER	EGIS

SOMMAIRE

1 - EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI DE LA VALLEE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH 4

1.1 - Champ d’application de l’évaluation environnementale.....4

1.2 - Contenu de l’évaluation environnementale.....5

1.3 - Résumé non technique de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach 5

2 - MOTIVATION DE L’INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET 14

2.1 - Objectif et bénéfices du projet..... 14

2.2 - Justification de l’intérêt général 14

2.2.1 À l’échelle européenne - Choix du territoire français 14

2.2.2 À l’échelle nationale - Choix des autoroutes sur le réseau APRR – A6, A46 et A36..... 21

2.2.3 À l’échelle du réseau APRR - Choix de l’emplacement 23

2.3 - Conclusion 31

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : surfaces concernées par la MECPLUi 4

Figure 2 : Estimations de la demande et de l’offre de stationnements accessibles la nuit en 2018..... 15

Figure 3 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées, certifiées ou non, en 2018 15

Figure 4 : Estimations de la demande et de l’offre de stationnements accessibles la nuit en 2022..... 16

Figure 5 : Flux de fret routier et demande de stationnements accessibles la nuit en 2022..... 16

Figure 6 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme EU-PARKING en 2022 17

Figure 7 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon les normes ESPORG, TAPA, VEDA Premium ou Truck Parking Rotterdam en 2022 17

Figure 8 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées non certifiées mais disposant d’éléments de sécurité par rapport à d’autres aires de stationnement standards en 2022 17

Figure 9 : Projets d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme EU-PARKING, en 2022 17

Figure 10 : Estimations de la demande et de l’offre de stationnements accessibles la nuit en 2040 18

Figure 11 : Flux de fret routier et demande de stationnement en 2040 18

Figure 12 : Incidents signalés entre janvier et mai 2024 en Europe occidentale – Agrégation par État membre19

Figure 13 : Grands centres logistiques en Europe occidentale..... 19

Figure 14 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Agrégation par État membre 20

Figure 15 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Localisation..... 20

Figure 16 : Réseau APRR et flux de fret routier / positionnement des grands centres de logistique 21

Figure 17 : Réseau APRR et desserte de l’Europe occidentale..... 21

Figure 18 : Réseau APRR et vols de cargaison en 2023/2024 22

Figure 19 : Réseau APRR et aires sécurisées certifiées EU-PARKING en service ou projetées en 2022 22

Figure 20 : Réseau APRR – Aires de services envisagées sur l’A36 23

1 - EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI DE LA VALLEE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach est présentée dans son intégralité dans le dossier d'étude d'impact globale du projet qui est instruit en parallèle de la présente déclaration de projet. Le présent chapitre constitue un résumé non technique.

1.1 - Champ d'application de l'évaluation environnementale

Conformément aux articles R. 104-13 et R. 104-14 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme est soumise à évaluation environnementale :

- Soit systématiquement lorsqu'elle entraîne les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31 (par exemple, réduction d'un EBC ou d'un zonage N), et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 (notamment lorsque l'incidence de la procédure porte sur une aire comprise dans le territoire couvert par le PLU concerné d'une superficie supérieure à 5 hectares) ou qu'elle est susceptible d'affecter significativement un site Natura 2000 ;
- Soit sur décision de l'Autorité environnementale après un examen au cas par cas conformément à l'article R. 104-28 du code de l'urbanisme.

Au cas présent, la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach nécessitant des déclassements d'espaces boisés classés et une réduction des zonages A et Ni, elle entraîne les mêmes effets que la révision.

L'incidence de la procédure porte néanmoins sur une aire d'une superficie inférieure à 5 ha et inférieure à 0,1 % de la surface du territoire couvert par le PLUi concerné (Figure 1).

Les évolutions proposées pour la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach sont soumises à une évaluation environnementale.

TABLEAU 1 : CHAMP D'APPLICATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Modification sollicitée dans le cadre de la MEC du PLUi	Surface sur laquelle l'incidence de la MEC de PLUi porte	Surface du territoire couvert par le PLUi concerné	Seuil de référence = un dix-millième (0,1 %) de la surface du territoire couvert par le PLUi concerné	Conclusion
Réduction Zone EBC	13 325,32 m² soit 1,33 ha	16 026 ha	1,60 ha	1,33 ha < 1,60 ha → Cas par Cas
Réduction de la Zone A	7 845 m² soit 0,78 ha	2 342,88 ha	0,23 ha	0,23 ha < 0,78 ha → Évaluation environnementale
Réduction de la zone Ni	15 117 m² soit 1,51 ha	814,74 ha	0,08 ha	0,08 ha < 1,51 ha → 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 doit réaliser une évaluation environnementale portant à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

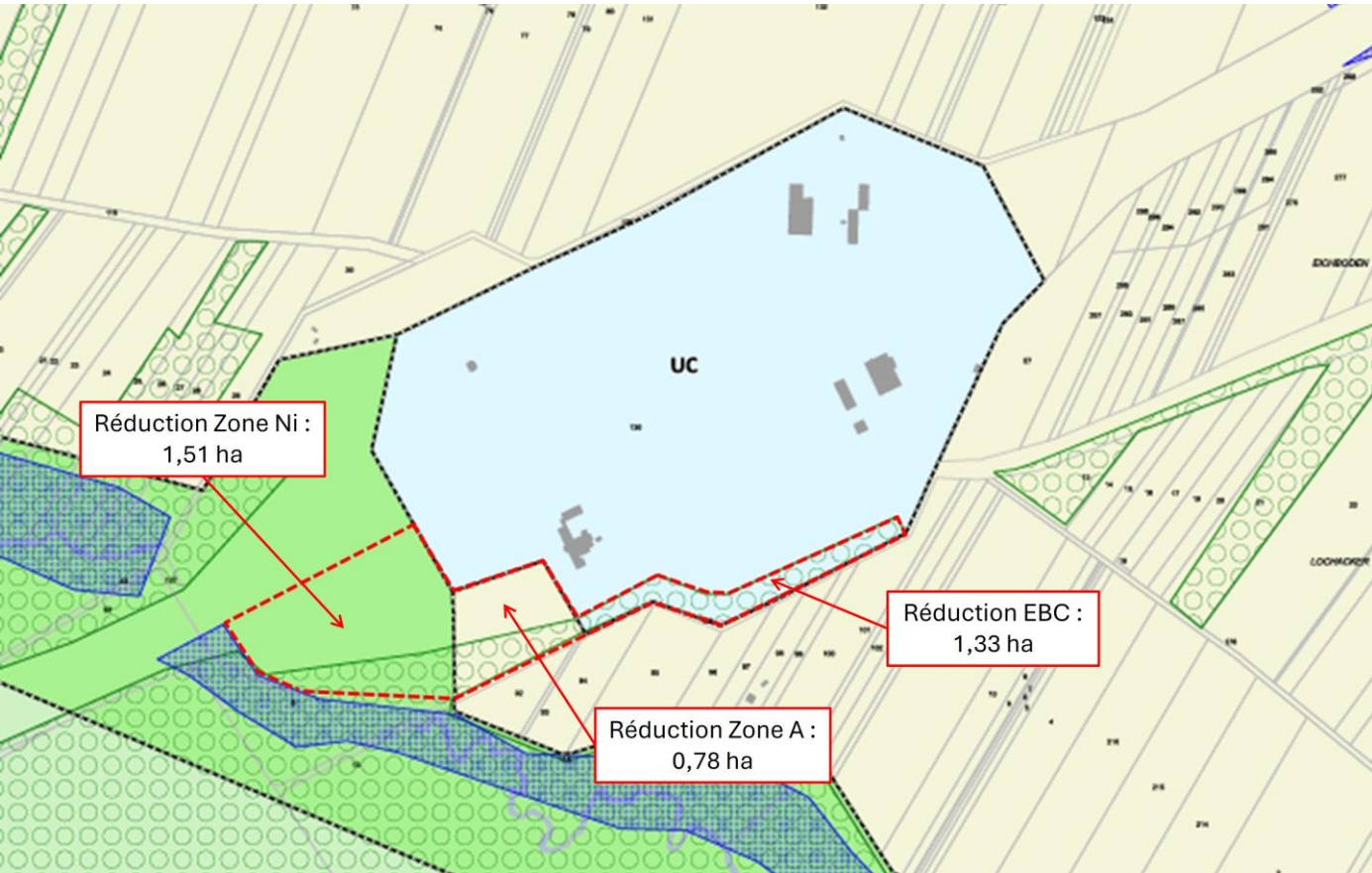


FIGURE 1 : SURFACES CONCERNÉES PAR LA MECPLUI

1.2 - Contenu de l'évaluation environnementale

Conformément à l'article L.104-19 du code de l'urbanisme, le rapport d'évaluation environnementale peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. Ainsi, seule l'analyse de la mise en compatibilité sera développée ci-après.

Conformément aux articles L.300-6 et R.104-18 du code de l'urbanisme, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements font l'objet d'une évaluation environnementale, qui comporte les chapitres présentés dans le tableau qui suit.

Contenu réglementaire Art. R104-18 du code de l'urbanisme	Correspondance dans le dossier d'enquête publique
1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;	La présentation globale du projet et de ses objectifs est détaillée dans le chapitre 2 de l'étude d'impact globale du projet.
2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;	L'analyse globale de l'état initial de l'environnement du projet est présentée dans le chapitre 3 de l'étude d'impact globale du projet. Une synthèse spécifique à la MECPLUi figure au chapitre 14.3.6.
3° Une analyse exposant : a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ; b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;	L'analyse globale des incidences du projet est présentée dans le chapitre 4 de l'étude d'impact globale du projet. L'analyse globale des incidences de la mise en compatibilité est présentée dans les chapitres 14.3.5 et 14.3.6 de l'étude d'impact globale du projet. L'analyse globale des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est présentée dans le chapitre 12 de l'étude d'impact globale du projet.
4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement détaillés au niveau international, communautaire ou national et les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;	L'analyse globale des motifs du projet et des solutions de substitution sont présentés dans le chapitre 2.5 de l'étude d'impact globale du projet.
5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement ;	L'analyse globale des mesures du projet est présentée dans le chapitre 4 de l'étude d'impact globale du projet.
6° La définition des critères, indicateurs et méthodes retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement ainsi que, le cas échéant, les dispositions prises pour remédier à des effets	La définition de ces critères et indicateurs est présentée dans le chapitre 14.3.8 de l'étude d'impact globale du projet.

Contenu réglementaire Art. R104-18 du code de l'urbanisme	Correspondance dans le dossier d'enquête publique
negatifs imprévus et, si nécessaire, les mesures appropriées ;	
7° Un résumé non technique des éléments mentionnés ci-dessus, de la manière dont l'évaluation a été effectuée.	Le résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet est présenté dans le chapitre 14.3.9 de l'étude d'impact globale du projet. Il est également présenté au chapitre 1.3 - du présent document.

1.3 - Résumé non technique de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

1- Dispositions envisagées pour la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

Pour rendre possible la réalisation du projet de PSPL, la modification du PLUi comprend :

- La suppression d'espaces boisés classés (EBC) sur la commune de Burnhaupt-Le-Bas et précisément dans l'enceinte du Domaine Public Autoroutier Concédé au niveau de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud pour une surface de 1,33 ha ;
- L'extension de la zone UC en lieu et place des zones A et Ni sur la commune de Burnhaupt-Le-Bas et précisément dans l'enceinte du Domaine Public Autoroutier Concédé au niveau de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud ;
- La modification du règlement écrit de la zone UC (articles UC.I.1 et UC.I.2).

Elle nécessite donc la modification du plan de zonage du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach, au niveau de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud (suppression de la zone EBC, extension de la zone UC en lieu et place des zones A et Ni) et la modification du règlement écrit de la zone UC (articles UC.I.1 et UC.I.2).

De plus, la présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach ne remet pas en cause les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), ni les OAP du PLUi.

2- Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes

La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach, qui a pour objet de permettre la réalisation du projet de PSPL, ne remettra pas en cause les documents d'urbanisme de rang supérieur, à savoir :

- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ;
- Le Schéma de Cohérence Territorial du Pays Thur Doller.

3- État initial, incidences notables prévisibles de la mise en compatibilité du PLUi et mesures associées

Sont traitées ici uniquement les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité du PLUi est susceptible d'avoir des incidences.

TABLEAU 2 : SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL ET DES INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI DE LA VALLÉE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES

Thématique	Sous-thématique	État initial	Incidences notables prévisibles	Mesures
Population et santé humaine	Population	La commune de Burnhaupt-le-Bas est catégorisée comme bourg rural avec une population de 1981 habitants en 2022 sur une superficie de 11,77 km ² .	La mise en compatibilité du PLUi, située sur une aire d'autoroute existante en dehors des zones urbaines, n'entraînera pas d'évolution notable sur la population du territoire. Les riverains sont absents ou très éloignés, et la mise en compatibilité n'entraînera pas de nuisances sonores ou lumineuses.	/
	Sites et sols pollués	Le site projeté se trouve : - sur un site BASIAS « SOCOPAL - SSP3766160 » ; - à 125m d'un site BASIAS « AVIA Station - SSP3766161 » ; - à 350 m d'un site BASIAS « Total raffinage distribution - SSP3766378 ».	La mise en compatibilité du PLUi n'entraîne pas de risque de présence de terres polluées et in fine de mouvements de terres polluées lors des travaux. Elle n'engendre pas de risques sanitaires pour l'homme et une dégradation de l'environnement.	/
Biodiversité	Espaces inventoriés et protégés	Une recherche des sites naturels protégés et/ou patrimoniaux a été réalisée dans un rayon de 5 km autour du site projeté, à partir des données de la DREAL Grand-Est : - le site Natura 2000 le plus proche est à plus de 3 km ; il s'agit du site « Vallée de la Doller – FR4201810 - Directive habitats » ; - en ce qui concerne les ZNIEFF, le site projeté se trouve à 1,7 km au Nord de la ZNIEFF de type I « Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut » ; - aucune réserve naturelle ou parc naturel régional ou national n'est situé dans un rayon de 5 km par rapport au site projeté ; - l'aire d'étude immédiate était concernée par un PRA Sonneur à ventre jaune avec des enjeux modéré et faible ; - l'aire d'étude immédiate est concernée par des espaces boisés classés. Le site projeté ne se trouve ni dans le périmètre d'un site inscrit ni dans le périmètre d'un site classé. Le territoire communal sur lequel se trouve le site projeté n'est visé ni par la Loi Montagne ni par la Loi Littorale.	La mise en compatibilité du PLUi n'entraînera aucune dégradation des espaces inventoriés et protégés. Situé en dehors de tout périmètre Natura 2000 et à plus de 3 km des sites Natura 2000 les plus proches, la MECPLUi ne présente pas de risques directs pour ces espaces protégés.	/
	Habitats naturels	Deux habitats ont été identifiés comme étant à enjeu fort : l'Aulnaie à Circée de Paris et Laïche espacée, qui est un habitat caractéristique de zone humide et un habitat d'intérêt communautaire de niveau prioritaire, et la prairie de fauche à Avoine élevée et Centaurée jacée. Plusieurs habitats recensés sur l'aire d'étude présentent un enjeu modéré : le secteur de présence de l'Ophrys abeille, la Hêtraie-Chênaie-Charmaie à Canche cespiteuse, le secteur de présence de la Piloselle cespiteuse, la Roselière à Phragmites australis, le Fourré à Ronce bleuâtre et Saule cendré, la Mégaphorbiaie à Achillée ptarmique et Cirse des marais et pour finir la Aulnaie à Circée de Paris et Laïche espacé. Ces quatre derniers habitats sont caractéristiques de zones humides.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach porte sur l'extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d'espaces boisés classés, ce qui entraînera la disparition pérenne des habitats naturels initialement présents. Les habitats naturels résiduels pourront être exposés à des perturbations ponctuelles, mais aucune dégradation supplémentaire des espaces inventoriés et protégés n'est attendue. Le projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi permettra de compenser les habitats naturels impactés à hauteur de 1,2 ha.	ME 1 : Évitement de zones à enjeu ME 2 : Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier

Thématique	Sous-thématique	État initial	Incidences notables prévisibles	Mesures
	Flore	Présence de l'Ophioglosse vulgaire, protégée au niveau régional dans l'aire d'étude élargie dont sur la zone concernée par les travaux. Sur cette zone ce sont plusieurs petites stations qui forment une unité continue d'environ 2 400 m². De plus, dans l'aire d'étude immédiate, une espèce patrimoniale en Alsace a été recensée : l'Ophrys abeille. Par ailleurs, sur le site de l'ancien hôtel, il est recensé une espèce exotique envahissante : le Sèneçon du Cap.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach qui porte sur l'extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d'espaces boisés classés a des incidences sur la flore. Pendant les travaux, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi permettront d'éviter la disparition ou la dégradation de la flore patrimoniale et protégée recensée sur le site d'implantation du projet (Ophioglosse vulgaire, Ophrys abeille). Par ailleurs, les mesures compensatoires mises en œuvre viseront à recréer sur des parcelles aujourd'hui dépourvues ou de faible intérêt écologique, un site d'accueil présentant des caractéristiques physiques en adéquation avec les exigences écologiques de l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille. Ce milieu « récepteur » n'existant pas à proximité immédiate des sites détruits.	MR 3 : Réutilisation de certains matériaux (optimisation déblais/remblais) MR 5 : Mesures pour la réalisation des travaux au droit ou à proximité du fossé MR 10 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte et de mesures préservant la ressource en eau MR 11 : Gestion des eaux usées en phase exploitation
	Faune	Les inventaires ont permis de mettre en évidence la présence des espèces protégées suivantes dans l'aire d'étude immédiate ou élargie : - la Salamandre tachetée et le Triton palmé dans deux petites mares au sein de l'aire d'étude immédiate ; - le Lézard des murailles, l'Orvet fragile et la Couleuvre helvétique au sein de l'aire d'étude immédiate ; - aucune espèce d'avifaune protégée dans l'aire d'étude immédiate mais deux espèces patrimoniales dans l'aire d'étude élargie : le Bruant jaune et la Pie-grièche écorcheur ; - aucune espèce d'entomofaune protégée dans l'aire d'étude immédiate mais deux espèces patrimoniales dans l'aire d'étude élargie : le Criquet ensanglanté et le Criquet vert-échine ; - le Muscardin et le Hérisson d'Europe dans l'aire d'étude immédiate et élargie ainsi que deux espèces patrimoniales : le Putois d'Europe et le Loir gris dans l'aire d'étude immédiate et élargie ; - 7 espèces de chiroptères protégées dans l'aire d'étude immédiate dont trois avec un statut patrimonial : la Sérotine commune, la Noctule commune et le Vespertilion de Natterer. Quelques arbres présent dans l'aire d'étude immédiate pourraient être favorables aux espèces.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach qui porte sur l'extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d'espaces boisés classés a des incidences sur la faune. Pendant les travaux, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi permettront d'éviter la disparition, la dégradation ou la perturbation des espèces faunistiques (herpétofaune, avifaune, entomofaune, mammifères terrestres (hors chiroptères), chiroptères et mollusques) identifiées sur le site d'implantation du projet. La modification du PLUi n'aggraver pas la fragmentation des habitats, la zone à proximité étant déjà artificialisée.	MR 13 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèces végétales protégées et patrimoniales MR 14 : Dégagement des emprises aux périodes de moindre sensibilité pour la faune MR 15 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase travaux

	Fonctionnalités biologiques territoriales et locales	En ce qui concerne la Trame Verte et Bleue, l'aire d'étude immédiate n'intercepte aucun réservoir de biodiversité ni corridor écologique d'importance régionale. Néanmoins, dans l'aire d'étude élargie, deux réservoirs de biodiversité sont présents. Ces deux réservoirs sont connectés par deux corridors écologiques d'importance régionale qui n'interceptent ni l'aire d'étude immédiate ni l'aire d'étude élargie. En ce qui concerne les zones humides, d'après les observations de la végétation faites et les sondages pédologiques réalisés, 3 zones humides ont été inventoriées au sein de l'aire d'étude immédiate. La superficie totale de zones humides réglementaires identifiés au sein de l'aire d'étude est de 2,34 ha dont 1,37 ha de zones humides définies sur le critère pédologique.	La mise en compatibilité du PLUi tient compte du maintien des corridors écologiques existants. Le projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi prévoit le rétablissement de corridors qui auraient été impactés.	MR 16 : Respect des techniques de défrichement et débroussaillage MR 17 : Abattage doux des arbres à cavités MR 18 : Mise en place de dispositifs limitant le passage et l'installation de la petite faune sur les zones de chantier MR 19 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèces animale protégées MR 20 : Mise en place de clôtures définitives adaptées aux espèces concernées MR 21 : Remise en état des terrains à vocation environnementale ou paysagère MR 26 : Renforcement de l'intégration paysagères MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier MA 2 : Lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase travaux MA 3 : Mise en place d'un cahier des charges de gestion des espaces enherbés MA 4 : Lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase exploitation MC 1 : Recréation de milieux prairiaux favorables à l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille -
--	--	---	--	---

Thématique	Sous-thématique	État initial	Incidences notables prévisibles	Mesures
				Récréation de zones humides MC 2 : Création de structures favorables aux espèces animales cibles
Terres, sol, eau, climat	Climat	En Alsace, le climat est généralement qualifié de semi-continental. La température moyenne maximale est de 16,32 degrés et la température moyenne minimale est de 6,15 degrés à Mulhouse. La répartition annuelle des précipitations traduit l’influence océanique avec des maximums en période froide, de novembre à février. Les vents dominants qui survolent le territoire proviennent principalement du Sud-Ouest, souvent synonymes de dépressions (pluie, neige).	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach qui porte sur l’extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d’espaces boisés classés a des incidences sur le climat. L’incidence est faible compte tenu de la faible artificialisation supplémentaire. Aussi, le projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi prévoit le maintien d’espaces verts, l’installation de panneaux photovoltaïques et de dispositifs d’infiltration des eaux pluviales, ce qui a une incidence positive sur le climat.	MR 1 : Mise en place d'ombrières photovoltaïques sur la zone de stationnement MR 10 : Mise en place d’un assainissement définitif adapté au contexte MR 11 : Gestion des eaux usées en phase exploitation MR 26 : Renforcement de l’intégration paysagères
	Eaux souterraines	En ce qui concerne les eaux souterraines, le site projeté se trouve au droit de la masse d’eau souterraine « Sundgau versant Rhin et Jura alsacien (FRCG002) ». Toutefois, le captage d’alimentation en eau potable (AEP) le plus proche se trouve à 3,7 km au Sud-Est (forage syndical Ammertzwiller, sur la commune de Bernwiller) et le site projeté ne se trouve pas dans un périmètre de protection associé à un tel captage. Le site projeté ne se trouve pas dans le périmètre d’une Zone de Répartition des Eaux (ZRE), zone définie en application de l'article R. 211-71 du code de l'environnement, comme « zone présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins ».	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach n’a pas d’incidence sur les eaux souterraines.	MR 2 : Dispositifs de pompage et de rejet d'eaux de fond de fouille MR 3 : Mesures pour la réalisation des travaux au droit ou à proximité des fossés MR 4 : Assainissement pluvial provisoire
	Eaux superficielles	En ce qui concerne les eaux superficielles, le site projeté est localisé entre « le Spechbach » (à 20 m à l’Ouest) affluent du Krebsbach et un ruisseau (à 800 m à l’Est), lesquels sont des affluents du Rhône-au-Rhin (à 10 km au Sud-Est). Une station de suivi est positionnée à l’aval de la masse d’eau 02003860 - le Krebsbach à Spechbach-le-bas (FRCR51) à 8 km du projet. Les mauvais résultats quantifiant l’état écologique ont justifié que l’atteinte du « bon état » à l’horizon 2027 soit jugé impossible. Le SDAGE définit que la masse d’eau écologique est de qualité médiocre, la qualité chimique et physico-chimique, quant à elle, est bonne. L’étude menée par Aquascop en 2025 a montré que la qualité physico-chimique, écologique et hydromorphologique est similaire entre l’amont et l’aval de l’aire d’étude. Les pressions qui s’exercent sur le milieu semblent modérées et entre autres liées à l’autoroute. La traversée de forêts et la présence d’annexes hydrauliques, de zones humides et de petits affluents permettent au cours d’eau de présenter des caractéristiques hydromorphologiques peu dégradées, mais le milieu reste malgré tout pénalisé par des assecs récurrents.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach qui porte sur l’extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d’espaces boisés classés ne nécessitera pas de prélèvement dans les eaux superficielles. L’assainissement du projet de PSPL associé à la MECPLUi a été dimensionné de manière à tenir compte de la vulnérabilité des eaux superficielles. Ainsi, le projet prend en compte les aspects qualitatifs et quantitatifs des eaux afin d’être neutre vis-à-vis des eaux superficielles.	MR 5 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement MR 6 : Gestion des eaux usées en phase travaux MR 10 : Mise en place d’un assainissement définitif adapté au contexte MR 11 : Gestion des eaux usées en phase exploitation

Thématique	Sous-thématique	État initial	Incidences notables prévisibles	Mesures
	Usages des eaux	L'aire d'étude ne comprend pas de captage d'alimentation en eau potable (AEP) et de périmètre de protection associé à un tel captage. La masse d'eau concernée par l'aire d'étude (FRCG102) n'est pas concernée par une zone de sauvegarde. L'aire d'étude est située dans une aire d'alimentation du captage de Spechbach, mais non dans le périmètre de protection de ce captage.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach n'intercepte pas de captage d'eau et n'a pas d'incidence sur les usages des eaux.	/
	Zones humides	L'aire d'étude immédiate intercepte plusieurs de ces zones humides. L'aire d'étude immédiate comprend 3 zones humides spontanées (0,94 ha) reposant sur des matériaux remaniés : un talweg et une petite dépression concernant le stationnement, un versant humide en marge au droit futur talus et une zone humide anthropique au droit d'un fossé longeant l'autoroute.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach intercepte des zones humides et a pas d'incidence sur cette thématique.	ME 1 : Évitement de zones à enjeu MR 5 : Mesures pour la réalisation des travaux au droit ou à proximité du fossé MC 1 : Recréation de milieux prairiaux favorables à l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille - Récréation de zones humides MC 2A : Recréation de sites de reproduction pour le Triton palmé et la Salamandre tachetée
Biens matériels et activités	Occupation du sol	Les emprises prévisionnelles définitive du PSPL et temporaire de travaux se trouvent sur des terrains propriété d'APRR. Elles s'inscrivent dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC - Autoroute A36). Le site projeté est aujourd'hui occupé par des espaces majoritairement anthropisés déjà artificialisé et il est bordé par des espaces agricoles ou boisés. Les habitations les plus proches du site projeté se trouvent à 1 km à l'Est (village de Burnhaupt-le-Bas).	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach porte sur l'extension de la zone UC en lieu et place des zones A et Ni sur la commune de Burnhaupt-Le-Bas. Néanmoins, cette extension porte sur l'enceinte du Domaine Public Autoroutier Concédé au niveau de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud de sorte que l'occupation des sols est faiblement impactée. Elle emporte également le déclassement d'espaces boisés classés a une incidence sur l'occupation des sols. Au regard du périmètre impacté, elle entraînera une artificialisation limitée des zones naturelles identifiées sur le site. Le projet de PSPL associé à la MECPLUi n'entrainera pas de modification majeure de la vocation globale du site, déjà dédiée aux usages autoroutiers.	ME 1 : Évitement de zones à enjeu ME 3 : Évitement des atteintes paysagères et patrimoniales en phase travaux ME 4 Principes d'intégration paysagère en phase exploitation MR 12 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles
	Habitat et logements	La zone d'étude est très isolée, aucun habitat ni logements ne se situent à proximité du projet dans un rayon de 1,5 km.	Aucune incidence n'est attendue à l'issu de la mise en compatibilité du PLUi.	/

Thématique	Sous-thématique	État initial	Incidences notables prévisibles	Mesures
	Infrastructures et déplacements	La zone d'étude n'est pas concernée par un réseau de transport en commun ni par des modes de déplacements doux. Elle est à proximité immédiate de l'autoroute A36.	Aucune incidence n'est attendue à l'issue de la mise en compatibilité du PLUi. Le projet de PSPL associé à la MECPLUi a une incidence positive sur cette thématique.	/
	Activités économiques	Une zone industrielle ainsi qu'une zone d'activité se situent à quelques kilomètres de la zone d'étude du projet, il existe également une autre zone en développement. Le projet n'impacte pas de zones agricoles mais se situe dans un secteur fortement exploité plutôt morcelé. La zone d'étude n'est pas concernée par des activités de tourisme, ni de loisirs.	Aucune incidence n'est attendue à l'issue de la mise en compatibilité du PLUi. Le projet de PSPL associé à la MECPLUi a une incidence positive sur cette thématique.	/
	Urbanisme et planification urbaine	Le site projeté entre dans le périmètre du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach approuvé le 15/06/2022. Il se trouve dans des zones classées UC, A et Ni. Il intercepte un Espace Boisé classé. Il se trouve également dans le périmètre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2024-2029 des infrastructures routières et ferroviaires de l'État dans le Haut-Rhin (cf. thématique « Ambiances acoustique et vibratoire »).	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach a évidemment une incidence sur cette thématique. Néanmoins, elle est compatible avec le SCOT et les autres documents de planification, PPBE etc.	ME 1 : Évitement de zones à enjeu MR 12 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles MR 23 : Remise en état des zones de chantier et des accès
Risques	Risques naturels	La commune de Burnhaupt-le-Bas est soumise au Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) « Bassin versant de la Doller » (approuvé le 30/04/2014), néanmoins, le site projeté est localisé en dehors du zonage réglementaire de ce PPRI. En dehors de ce PPRI, les autres zones d'aléas / risques d'origine naturelle identifiées au droit du site projeté sont : - Aléa sismique – zone sismicité modérée (niveau 3) ; - Aléa retrait/gonflement des argiles – zone d'exposition moyenne ; - Aléa radon – zone de potentiel de catégorie 1. L'emprise du site projeté ne se trouve pas dans le périmètre d'une zone d'aléa remontée de nappe souterraine. L'emprise du site projeté se trouve dans le périmètre d'une zone d'aléa mouvement de terrain.	La mise en compatibilité du PLUi n'aura pas d'influence sur les risques naturels identifiés (sismique, inondation, mouvements de terrain, aléa retrait-gonflement des argiles, feux de forêt et tempêtes). Elle n'est pas de nature à aggraver les risques naturels existants. Ces risques ont été pris en compte par le projet associé à la MECPLUi relatif à la création du parking sécurisé poids lourds (PSPL).	ME 1 : Évitement de zones à enjeu

Thématique	Sous-thématique	État initial	Incidences notables prévisibles	Mesures
	Risques technologiques	En ce qui concerne les installations industrielles : - la commune n'est pas soumise à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT pour les ICPE dites Seveso) ; - aucune installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est recensée à proximité du site projeté hormis les stations de distribution de carburant TOTAL et AGIP, situées respectivement sur l'aire de services de Porte d'alsace Nord et Porte d'Alsace Sud – ICPE non Seveso L'autoroute A36 est concernée par le transport de matières dangereuses (TMD) et l'aire de services des Portes d'Alsace, se trouvant à proximité du site projeté, accueille du stationnement de véhicules de TMD. Aucune canalisation de transport de matière dangereuse n'est située à proximité du site projeté. L'aire d'étude est située à 5 km du Lac de Michelbach mais n'est pas concerné par l'onde de rupture en lien.	La mise en compatibilité du PLUi n'est pas de nature à aggraver les risques technologiques du secteur (installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), transport de matières dangereuses, rupture de barrage, risque aérien ou nucléaire), Ils ont été pris en compte par le projet associé à la MECPLUi relatif à la création du parking sécurisé poids lourds (PSPL).	ME 1 : Évitement de zones à enjeu
Paysage et patrimoine	Paysage	L'aire d'étude du projet n'est pas concernée par une protection paysagère à l'échelle territoriale néanmoins il se situe à proximité d'un boisement sensible à protéger.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach qui porte sur l'extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d'espaces boisés classés a des incidences sur le paysage. Pendant les travaux, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi permettront d'éviter les atteintes paysagères et patrimonial. Pendant la phase exploitation du projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi, les mesures mises en œuvre permettront d'intégrer et de renforcer l'intégration paysagère du site.	ME 3 : Évitement des atteintes paysagères et patrimonial en phase travaux ME 4 Principes d'intégration paysagère en phase exploitation MR 26 : Renforcement de l'intégration paysagères
	Patrimoine	Le site projeté ne se trouve ni dans le périmètre d'un site inscrit ou d'un site classé, ni dans le périmètre de protection d'un monument historique. Il n'est également pas concerné par une zone de présomption de prescription archéologique.	La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach porte sur l'extension de la zone UC en lieu et place de la zone A et Ni et le déclassement d'espaces boisés classés a des incidences sur le patrimoine. Pendant les travaux, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi permettront d'éviter les atteintes paysagères et patrimoniales. Pendant la phase exploitation du projet de PSPL associé à la mise en compatibilité du PLUi, les mesures mises en œuvre permettront d'intégrer et de renforcer l'intégration paysagère du site.	

Grâce à l'expérience acquise sur d'autres projets de même type, aux observations sur l'environnement et à la documentation disponible, il a été possible de décrire de façon générale pour chaque thème lié à l'environnement, les impacts généraux du projet. Dans l'environnement immédiat du projet et pour chaque thème, les perturbations, les nuisances ou les modifications ont été appréciées.

4 - Raison du choix du projet rendant nécessaire l'évolution du PLUi

Les raisons du choix du projet sont présentées dans le document 1 - Chapitre 3 « Présentation du projet soumis à Déclaration de projet » de la présente déclaration de projet.

5 - Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité du PLUi

La Communauté de commune de la Vallée de la Doller et du Soultzbach propose actuellement un certain nombre d'indicateurs pour le suivi de son PLUi.

Parmi ces indicateurs, les indicateurs suivants pourront notamment être utilisés pour le suivi de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach dans le cadre du projet de PSPL.

Indicateur	Unité de mesure	Fournisseur de la donnée pressentie Source de la donnée	Périodicité de la donnée
Surfaces imperméabilisées (bâti et infrastructures linéaires) cumul	m²	APRR	1 an
Surface de zones forestières et boisées (y compris bosquets et haies)	m²	APRR	1 an
Évitements effectifs lors des aménagements (arbres, fossés, zones humides)	Mesures	APRR	1 an
Surface arborée au nombre d'arbres à préserver (L.151-23) ayant été déboisée / abattus	m²	APRR	1 an
Surface arboré au nombre d'arbres à préserver (L.151-23) ayant été compensée par reboisement équivalent sur la commune	m²	APRR	1 an
Surface de zones humides identifiées	m²	APRR	1 an
Surface de zones humides préservées	m²	APRR	1 an
Surfaces de mesures compensatoires effectivement réalisées	m²	APRR	1 an

6 - Méthodologie, difficultés et limites

Diverses méthodes ont été utilisées pour établir :

- L'état initial du site et les contraintes environnementales qui découlent du projet ;
- Les effets que ce projet engendre sur l'environnement ;
- Les mesures préconisées pour supprimer, réduire ou compenser ces effets.

La méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données effectué auprès des organismes compétents dans les divers domaines, des études de terrain, la compilation d'études spécifiques.

L'évaluation des impacts du projet sur l'environnement s'est fondée sur les contraintes recensées lors de l'état initial.

Cette évaluation a été réalisée à différents niveaux : temporaire, permanent, direct, indirect.

2 - MOTIVATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

2.1 - Objectif et bénéfices du projet

Situé au cœur de l'Europe, la position stratégique du réseau autoroutier APRR répond à la fois aux besoins des particuliers, que ce soient des travailleurs (déplacements domicile-travail et déplacements professionnels) ou des vacanciers, et aux besoins des sociétés de transport.

Les poids-lourds représentent environ 20 % des usagers de ces infrastructures et les stationnements qui leur sont dédiés répondent à des problématiques réglementaires liées, d'une part, à la sécurité routière et d'autre part, à l'hygiène, la santé et la sécurité des chauffeurs ainsi que des marchandises transportées.

APRR a signé avec l'État en janvier 2023 un plan d'investissement mobilité (PIM) en vue de contribuer à l'amélioration du réseau autoroutier et de travailler sur la décarbonation ainsi que sur l'évolution des mobilités sur ce réseau. Dans ce cadre, APRR a notamment contractualisé avec l'État la réalisation de 866 places de stationnement pour poids lourds au sein de parkings sécurisés répartis sur son réseau autoroutier dont l'A36.

Le projet de réalisation de parkings sécurisés pour poids lourds (dits PSPL) sur le réseau APRR s'inscrit ainsi dans le cadre 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 le Décret n° 2023-43 du 30 janvier 2023).

Ce projet vise à répondre à des demandes croissantes des chauffeurs de poids lourds, des sociétés de transport et des sociétés d'assurance en lien avec l'amélioration de l'accueil, de la santé et de la sécurité des clients ainsi que de la protection des marchandises transportées. Ces demandes ont notamment été formulées lors du comité des usagers du réseau routier national qui s'est tenu en juin 2021.

L'objectif pour la société APRR est donc de créer, sur son réseau autoroutier, plusieurs parkings sécurisés dédiés exclusivement au stationnement de poids lourds (dits PSPL) permettant :

- de répondre à une demande croissante de stationnement poids lourds (réduction de la pénurie de stationnement) ;
- de renforcer la sécurité des chauffeurs ainsi que la surveillance de leur chargement (sécurisation du stationnement) ;
- d'offrir aux chauffeurs un niveau optimal de services (amélioration de la disponibilité des services de restauration, d'hygiène et de détente en lien direct avec la préservation de la santé).

Pour ce projet, APRR a choisi d'appliquer la norme européenne « 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. La norme définit quatre niveaux de sécurité (Bronze, Silver, Gold et Platinum), le niveau mis en place dans le cadre des PSPL projetés étant le niveau Silver (Argent), niveau intermédiaire offrant un équilibre entre sécurité et accessibilité.

En ce qui concerne la sécurité des chauffeurs et de leur chargement :

- afin de prévenir les intrusions et les vols, les parkings sont clôturés, les accès contrôlés et surveillés, les zones stratégiques sont vidéo surveillées 24h/24 et les parkings sont gardiennés de 19h à 7h les weekend et jours fériés ;
- afin de limiter les conséquences d'un incident, le personnel est formé pour appliquer les protocoles de sécurité et intervenir en cas de besoin.

En ce qui concerne les services aux chauffeurs, sont mis à leur disposition des sanitaires (toilettes et douches), des distributeurs de nourriture et boissons ainsi que des prises électriques et une connexion Wi-Fi.

Globalement, le niveau Silver (Argent) offre les avantages suivants :

- reconnaissance par l'ensemble de la chaîne logistique ;
- sécurité accrue et protection renforcée des conducteurs et des marchandises ;
- conformité aux exigences de sécurité spécifiques en fonction de la valeur des marchandises transportées.

2.2 - 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 ».

2.2.1 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), pour l'année 2018 (année de référence de l'état des lieux - Figure 2) :

- d'une part, un déficit global de 95 674 places de stationnement pour poids lourds, considérant que sur environ 5 000 parkings poids lourds à travers l'union européenne, seulement 300 000 places de stationnement sont disponibles la nuit pour environ 395 674 poids lourds en circulation un jour de semaine « moyen » ;
- d'autre part, un manque d'aires de stationnement sécurisées, et plus encore certifiées, considérant que sur les 300 000 places disponibles la nuit, seules 46 801 sont considérées comme étant sécurisées dont seulement 6 611 avec un niveau de sécurité certifié (certifications ESPOG Certified, VEDA Premium, Truck Parking Rotterdam).

Il précise qu'alors que l'offre d'aires de stationnement non sécurisées est répartie plutôt équitablement sur l'ensemble du réseau européen, dans certains pays, dont la France, les chauffeurs de poids lourds de transport longue distance ne peuvent pas toujours compter sur la disponibilité d'une aire de stationnement sécurisée certifiée (dites « parking locations (2018) - Certified Secure » sur la Figure 3).

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

Tous les projets d'aires de stationnement sécurisées en cours de réalisation ou actés l'année de l'état des lieux sont achevés et aucun autre projet de construction de nouvelle aire sécurisée ou d'amélioration/développement d'aires existantes n'est envisagé ⇒ seules les places de stationnement sécurisées supplémentaires fournies par les projets d'aires en cours ou actés l'année de l'état des lieux sont ajoutées à l'offre existante 2022 pour estimer l'offre projetée 2040.

■ Scénario 2 – Poursuite des tendances actuelles en matière d'investissement

Tous les projets d'aires de stationnement sécurisées en cours ou actés l'année de l'état des lieux sont achevés et d'autres projets de construction de nouvelle aire sécurisée certifiée ou d'amélioration/développement d'aires existantes pour obtenir une certification sont envisagés en se basant sur les tendances d'investissement 2018 - 2024 (pour chaque norme de certification, extrapolation faite à l'horizon 2040) ⇒ les places de stationnement sécurisées certifiées (toutes normes confondues) supplémentaires fournies par les projets d'aires en cours ou actés l'année de l'état des lieux et celles fournies par les autres projets retenus ensuite sont ajoutées à l'offre existante 2022 pour estimer l'offre projetée 2040.

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).

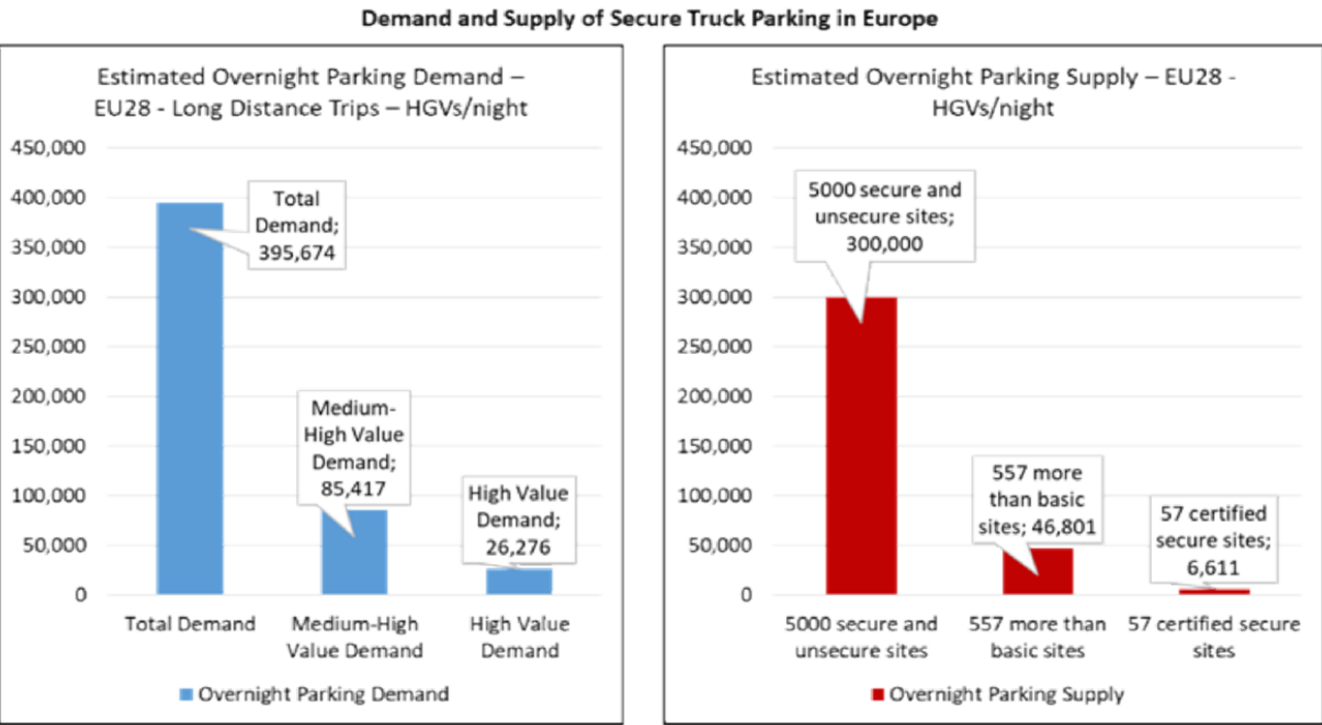


FIGURE 2 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2018

[Source : Rapport de janvier 2025 selon données issues du rapport de février 2019]

NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente

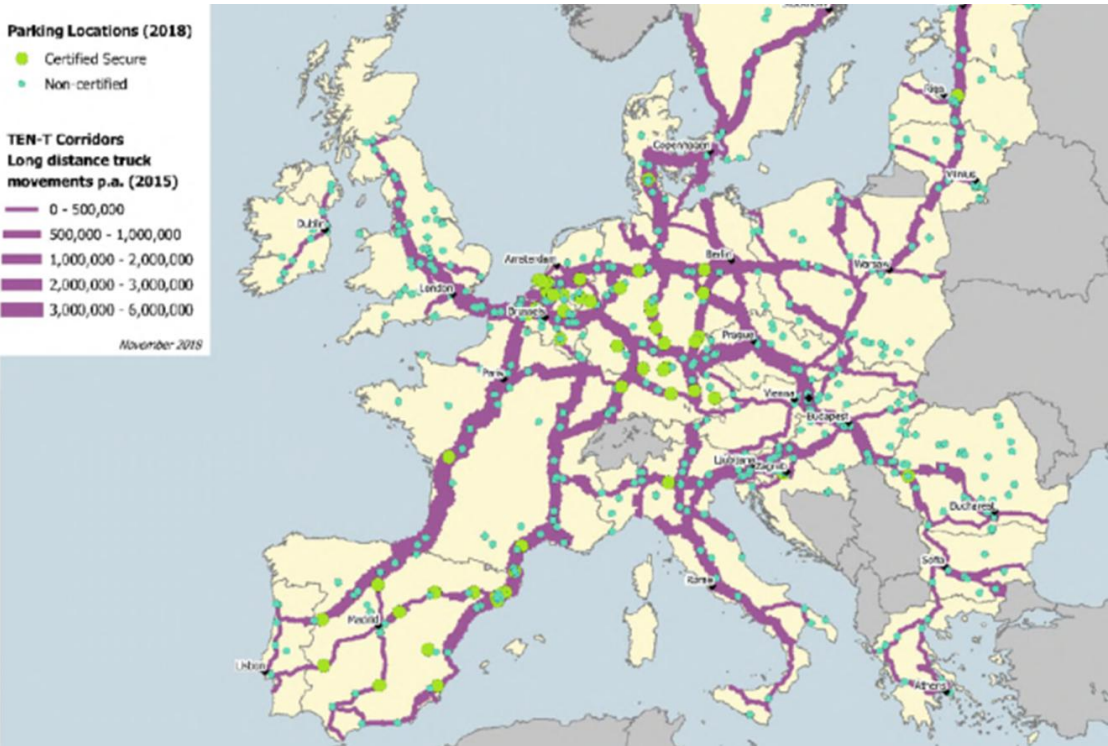


FIGURE 3 : OFFRE D'AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES, CERTIFIÉES OU NON, EN 2018

[Source : Rapport de février 2019]

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

Pour l'année de l'état des lieux (Année 2022 - Figure 4) :

- la demande globale de stationnements accessibles de nuit est estimée, pour un jour de semaine « moyen », à 395 000 poids lourds/nuit (estimation basée sur les flux de marchandises et le respect des règles applicables en matière de temps de conduite et de repos pour le transport longue distance). Elle est concentrée le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance (Figure 5) ;
- l'offre globale disponible de stationnements est estimée à 380 000 places de stationnement (estimation basée sur l'inventaire des aires de stationnement disponibles réalisé dans le cadre de l'étude), dont seulement 60 816 sécurisées :
 - 4 943 places disponibles sur 35 aires sécurisées, certifiées selon la norme européenne EU-PARKING¹, actuellement en service au sein de l'Union européenne (Figure 6 – aires principalement situées en Belgique, à proximité des Pyrénées, dans le nord de l'Italie et en Hongrie),
 - 18 708 places disponibles sur 183 aires sécurisées, certifiées selon d'autres normes telles que ESPORG, TAPA, VEDA Premium ou Truck Parking Rotterdam, actuellement en service au sein de l'Union européenne (Figure 7),
 - 37 165 places disponibles sur des aires non certifiées mais disposant d'éléments de sécurité par rapport à d'autres aires de stationnement standards (Figure 8).

Le rapport indique par ailleurs que l'offre projetée complémentaire de stationnements sécurisés certifiés selon la norme européenne EU-PARKING est estimée à 6 026 places² réparties sur 64 aires à travers l'Union européenne (Figure 9). Ces aires viendront de fait s'ajouter, dans les années suivants l'état des lieux, aux 35 aires sécurisées actuellement en service et permettront de tripler l'offre actuelle.

La comparaison de l'offre et la demande montre une pénurie importante d'aires de stationnement sécurisées à l'horizon de l'état des lieux (2022) :

- si la demande doit être comblée exclusivement par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées certifiées selon la norme européenne EU-PARKING, la pénurie est de 390 057 places de stationnement (395 000 nécessaires - 4 943 disponibles) ⇒ en considérant en moyenne 120 places sur une aire de stationnement, l'écart estimé pour 2022 nécessite la création d'environ 3 250 aires sécurisées selon la norme européenne EU-PARKING ;
- si l'on accepte que la demande soit partiellement comblée par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées mais non certifiées selon la norme européenne EU-PARKING (conservation des 60 816 places sécurisées, certifiées ou non, mentionnées dans l'état des lieux 2022), la pénurie est de 334 184 places de stationnement (395 000 nécessaires – 60 816 disponibles) ⇒ l'écart estimé pour 2022 est réduit mais toujours non comblé ; en considérant en moyenne 120 places sur une aire de stationnement, il nécessite encore la création d'environ 2 785 aires de stationnement sécurisées selon la norme européenne EU-PARKING.

Le rapport précise que les écarts estimés sont, comme la demande globale, concentrés le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance, étant entendu qu'en Europe occidentale c'est en particulier en Allemagne / Benelux (83 298 places), en France (81 689 places) puis en Italie et en Espagne qu'ils sont les plus élevés en raison du rôle de ces États membres dans la connexion des grands corridors de transport et des grands centres logistiques européens (ports maritimes, centres industriels et plateformes logistiques - Figure 10 en page 19).

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.

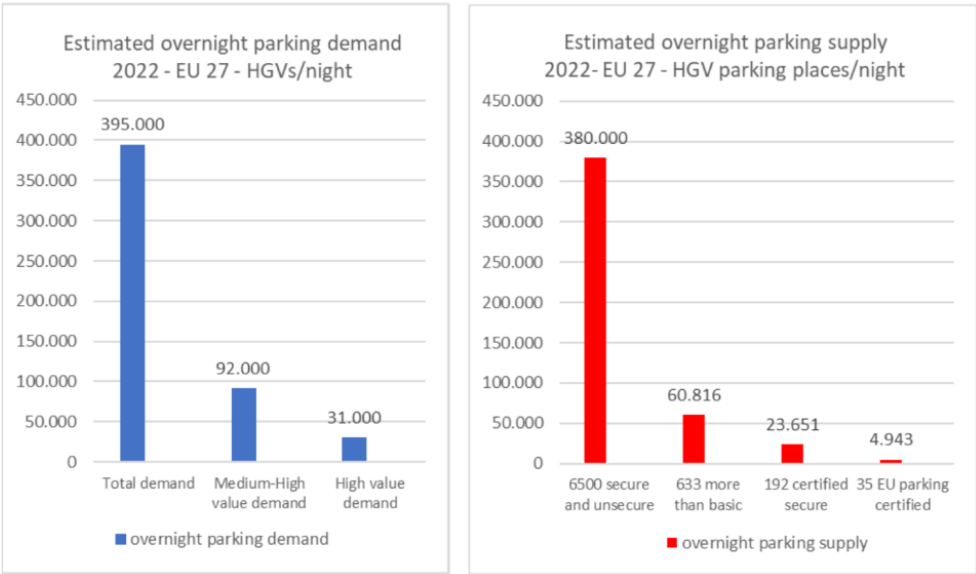


FIGURE 4 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

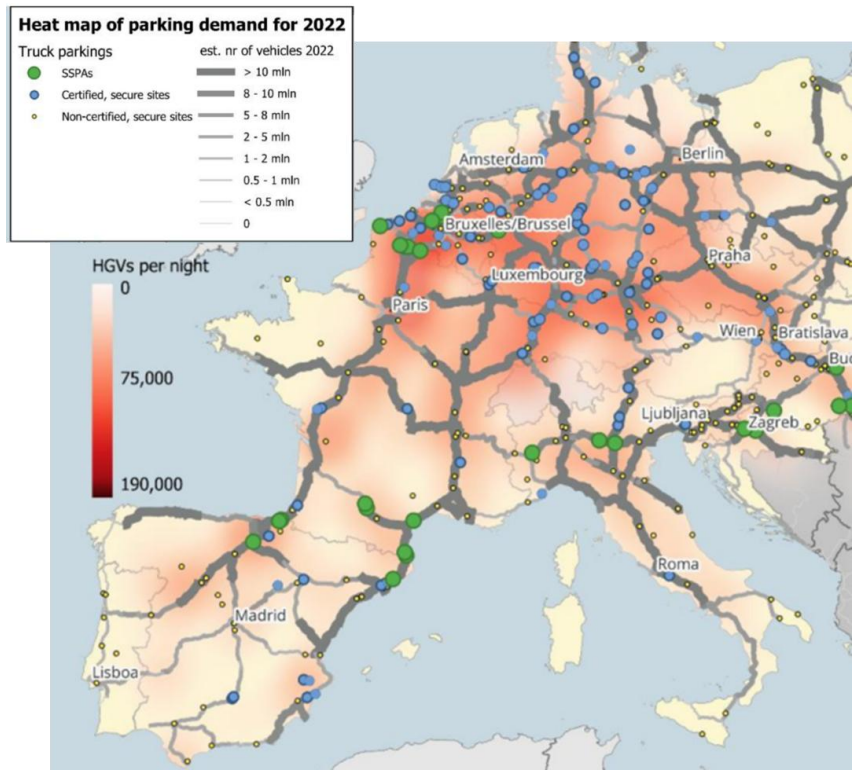


FIGURE 5 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

¹ Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières.

² Cette estimation regroupe les projets de création de nouvelles aires certifiées « EU-PARKING » et les projets d'amélioration d'aires existantes non certifiées visant à ce que celles-ci puissent respecter cette norme (projets en cours de construction ou projets actés/autorisés mais restant à construire à la date de l'état des lieux).

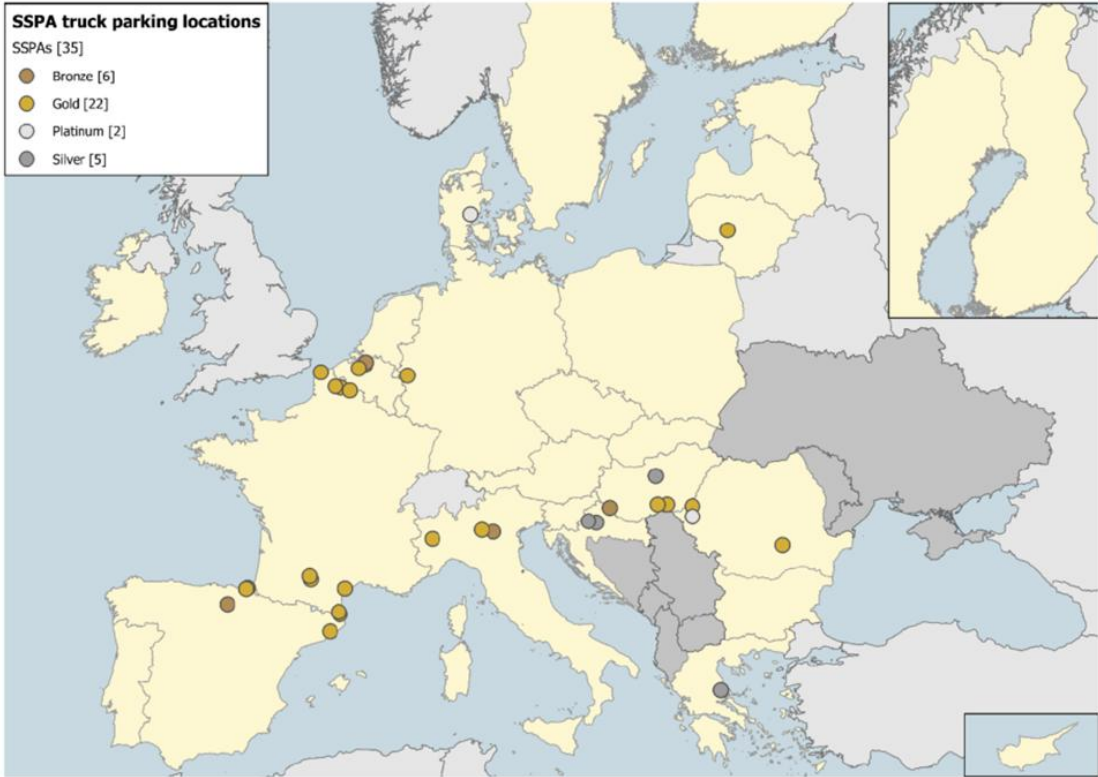


FIGURE 6 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES ET CERTIFIÉES SELON LA NORME EU-PARKING EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

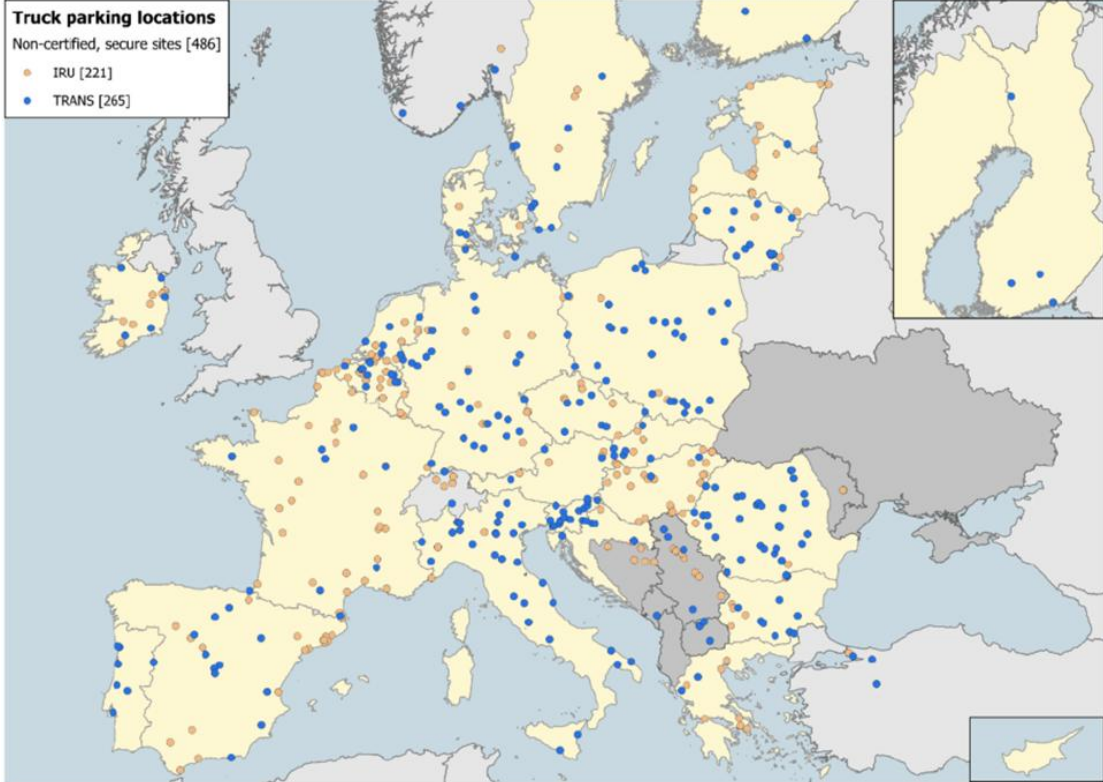


FIGURE 8 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES NON CERTIFIÉES MAIS DISPOSANT D’ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ PAR RAPPORT À D’AUTRES AIRES DE STATIONNEMENT STANDARDS EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

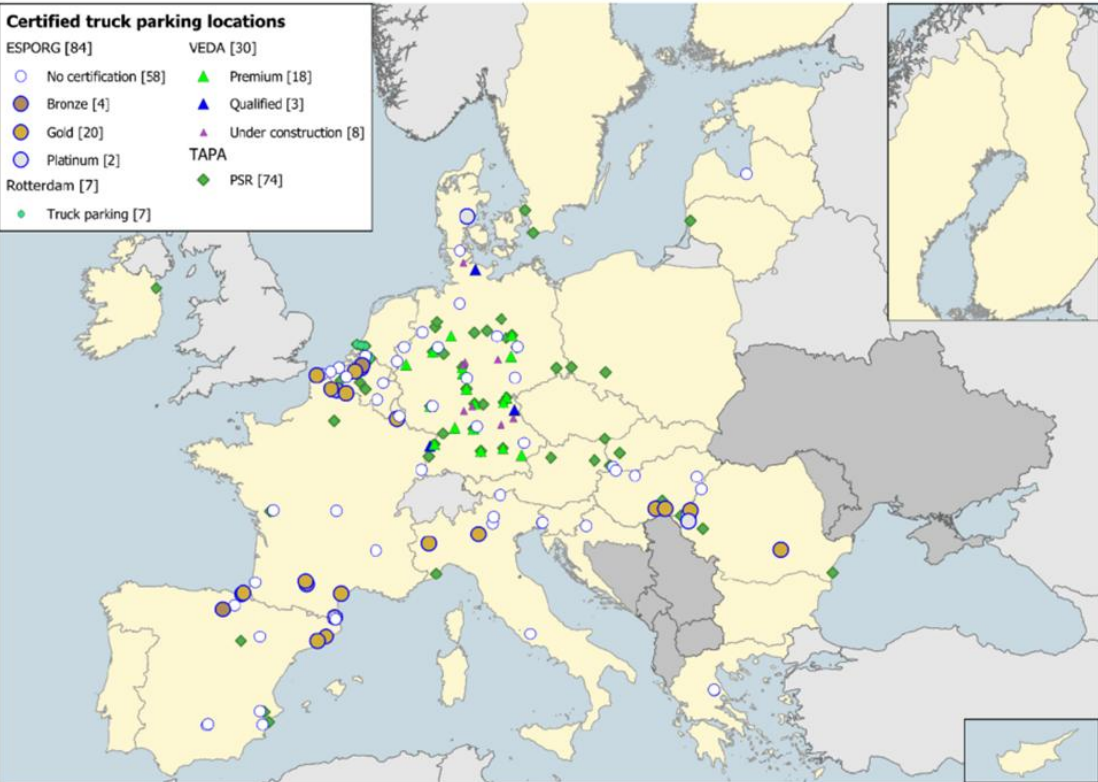


FIGURE 7 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES ET CERTIFIÉES SELON LES NORMES ESPORG, TAPA, VEDA PREMIUM OU TRUCK PARKING ROTTERDAM EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

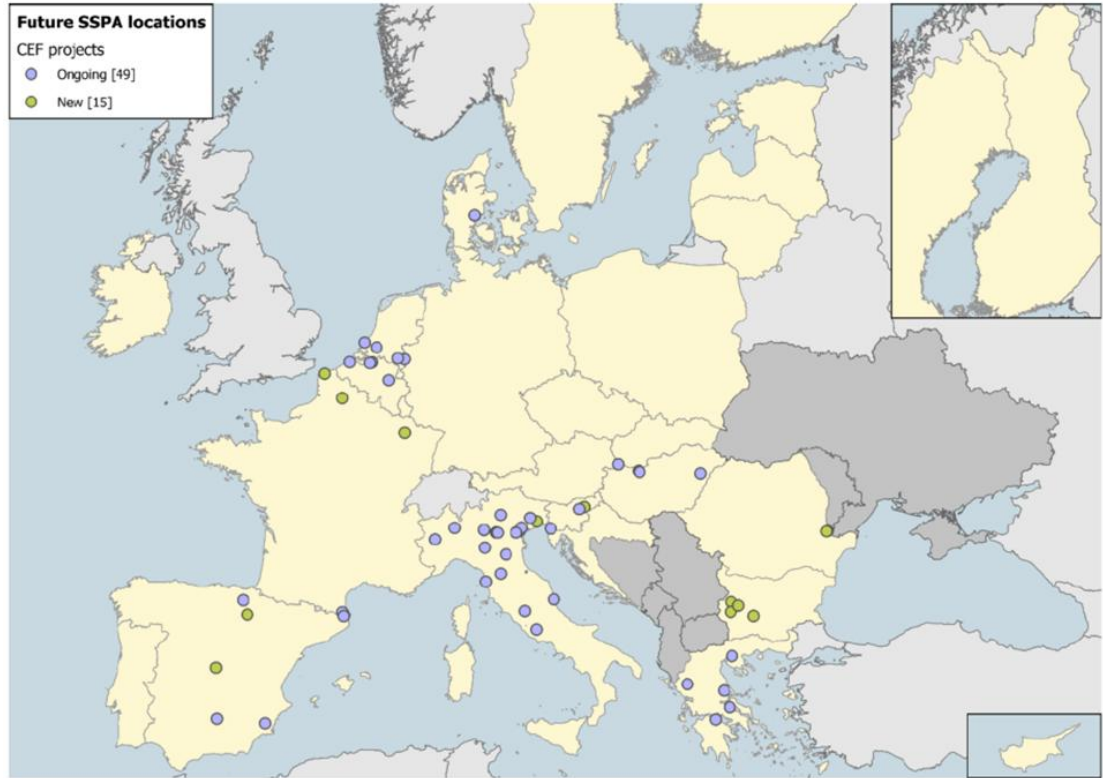


FIGURE 9 : PROJETS D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES ET CERTIFIÉES SELON LA NORME EU-PARKING, EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

Écarts entre l'offre et la demande - Projection 2040

Pour l'année de projection (Année 2040 – Figure 9) :

- la demande globale de stationnements projetée est estimée, pour un jour de semaine « moyen », à 507 000 poids lourds/nuit (estimation basée sur les flux de marchandises projetés et le respect des règles applicables en matière de temps de conduite et de repos pour le transport longue distance). Elle est concentrée le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance (Figure 10) ;
- l'offre globale de stationnements anticipée est estimée :
 - dans le cadre du Scénario 1, à 386 000 places de stationnement dont seulement 67 000 places sécurisées, incluant 11 000 places disponibles sur des aires sécurisées et certifiées EU-PARKING,
 - dans le cadre du Scénario 2, à 467 000 places de stationnement dont seulement 124 000 places sécurisées, incluant 24 000 places disponibles sur des aires sécurisées et certifiées EU-PARKING.

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 :

- dans le cadre du Scénario 1 :
 - si la demande doit être comblée exclusivement par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées certifiées selon la norme européenne EU-PARKING, la pénurie est de 496 000 places de stationnement (507 000 nécessaires - 11 000 disponibles) ⇒ en considérant en moyenne 120 places sur une aire de stationnement, l'écart estimé pour 2040 nécessite la création d'environ 4 133 aires sécurisées selon la norme européenne EU-PARKING ;
 - si l'on accepte que la demande soit partiellement comblée par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées mais non certifiées selon la norme européenne EU-PARKING (estimées à 67 000 places sécurisées, certifiées ou non, en considérant que les projets d'aires en cours de réalisation ou actés l'année de l'état des lieux ont tous été réalisés), la pénurie est de 440 000 places de stationnement (507 000 nécessaires – 67 000 disponibles) ⇒ l'écart précédemment estimé pour 2040 est réduit mais toujours non comblé ; en considérant en moyenne 120 places sur une aire de stationnement, il nécessite encore la création d'environ 3 667 aires de stationnement sécurisées.
- dans le cadre du Scénario 2 :
 - si la demande doit être comblée exclusivement par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées certifiées selon la norme européenne EU-PARKING, la pénurie est de 483 000 places de stationnement (507 000 nécessaires - 24 000 disponibles) ⇒ en considérant en moyenne 120 places sur une aire de stationnement, l'écart estimé pour 2040 nécessite la création d'environ 4 025 aires sécurisées selon la norme européenne EU-PARKING ;
 - si l'on accepte que la demande soit partiellement comblée par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées mais non certifiées selon la norme européenne EU-PARKING (estimées à 124 000 places sécurisées, certifiées ou non, en considérant que les projets d'aires en cours de réalisation ou actés l'année de l'état des lieux ont tous été réalisés), la pénurie est de 383 000 places de stationnement (507 000 nécessaires – 124 000 disponibles) ⇒ l'écart précédemment estimé pour 2040 est réduit mais toujours non comblé ; en considérant en moyenne 120 places sur une aire de stationnement, il nécessite encore la création d'environ 3 192 aires de stationnement sécurisées.

Le rapport précise que la croissance prévisionnelle significative de la demande et de l'offre à l'horizon de la projection (2040) est plus prononcée dans les couloirs spécifiques à fort trafic, étant entendu qu'en Europe occidentale, elle est importante, en particulier en Allemagne, en France et au Benelux, ainsi que, dans une moindre mesure, en Italie et en Espagne, considérant qu'une augmentation du transport de marchandises (alimenté par le commerce électronique et

un accroissement de la consommation) est attendue en particulier en Europe du Nord et de l'Ouest et que ces États membres permettent de relier, via le réseau européen de transport, les grands centres logistiques européens concernés (ports maritimes, centres industriels et plateformes logistiques -Figure 10).

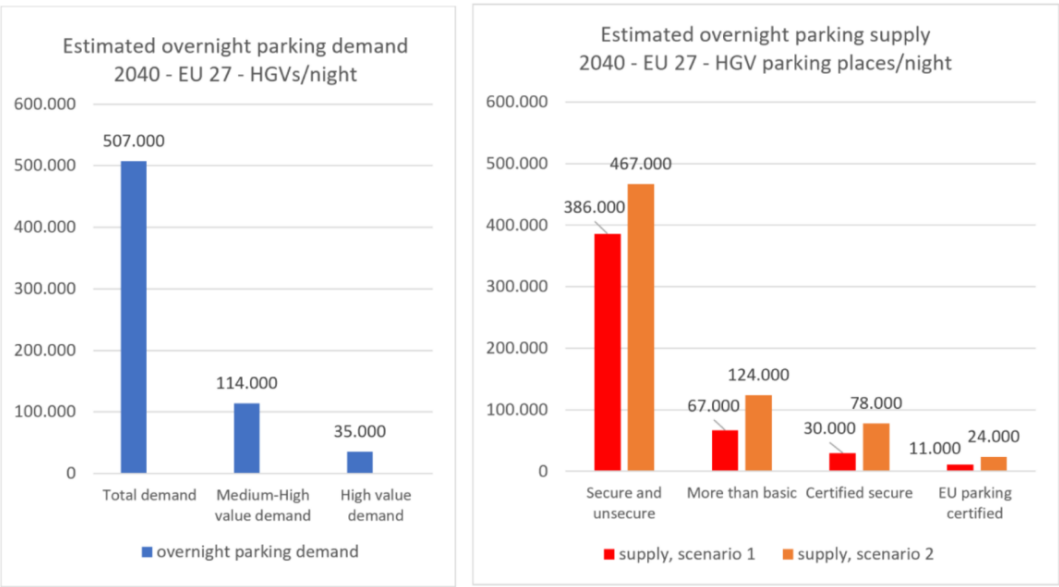


FIGURE 10 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

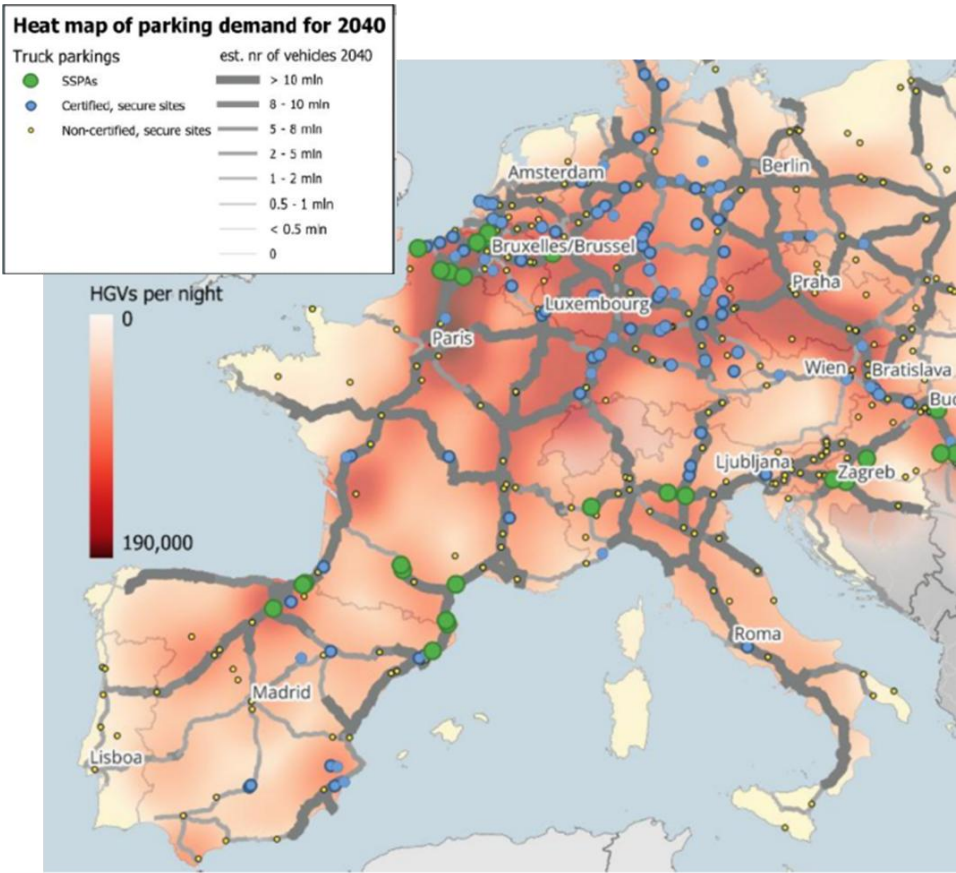


FIGURE 11 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025]

Sécurité des chauffeurs et de leurs chargements

Les résultats de l'enquête réalisée montrent globalement que près de 80% des chauffeurs ont déclaré avoir été confronté à une menace pour leur sécurité et/ou à une situation dangereuse pendant que leur véhicule était stationné.

Des données collectées par l'association TAPA (Transported Asset Protection Association) entre janvier et mai 2024 ont été analysés dans le cadre du rapport de janvier 2025. Elles montrent que pendant cette période 4 810 incidents criminels ont été signalés au sein de l'UE27 (incidents compilés dans la base de données nommée TAPA EMEA Intelligence System dite TIS). Ces incidents regroupaient notamment :

- des vols, dont des vols de véhicule (tracteur ou remorque ou les deux), de cargaison (marchandises contenues dans les remorques) ou de carburant (siphonnage de réservoir de véhicule), étant entendu que :
 - plus de 50 % de ces incidents (2 644 cas), étaient des vols de véhicule,
 - tandis qu'environ 25 % (1 117 cas) ont été classés comme vols sans autre précision ;
- ainsi que, à hauteur de 25 %, des agressions de chauffeurs ou des cas d'immigration clandestine, etc.

Dans environ 16 % des cas, des pertes monétaires ont été signalées pour un total s'élevant à 73,2 millions d'euros, étant entendu que l'agrégation des incidents signalés par États membres a montré que :

- la plupart des incidents ont été signalés en Allemagne (1 483 incidents pour 11,6 millions d'euros de pertes monétaires), en Italie (882 incidents pour 13,5 millions d'euros de pertes monétaires) et en France (754 incidents pour 10,1 millions d'euros de pertes monétaires) ;
- alors que les pertes monétaires totales les plus élevées ont été enregistrées aux Pays-Bas (21,2 millions d'euros pour seulement 130 incidents signalés pendant cette période).

L'agrégation de ces incidents par État membre a montré que le nombre élevé d'incidents en Allemagne, en Italie, en France et en Espagne (Figure 11) est cohérent avec leurs superficies respectives mais également avec l'emplacement des grands centres logistiques européens (Figure 12) et des principales voies de transit à fort trafic de marchandises (Figure 5 et Figure 10) dans ces pays.

Par ailleurs, ces données ont permis de noter, en particulier, que pour les incidents pour lesquels la localisation a été déclarée sur une zone de stationnement dédiées aux poids-lourds (700 cas sur les 4 810 incidents signalés au sein de l'UE27, les localisations n'étant précisées que pour la moitié des incidents), seuls 1,1 % (8 cas) ont été commis au sein de zones de stationnement sécurisées contre 98,9 % (692 cas) au sein de zones de stationnement non sécurisées.

Ces dernières données sont corroborées par les contributions d'Europol, lesquelles indiquent qu'une partie importante de la criminalité se produit lorsque les camions sont fixes, en particulier sur des aires de repos ou sur des aires de services mal sécurisées ; les groupes criminels organisés ciblent en effet souvent ces zones de vol de fret, en utilisant des stratégies bien planifiées.

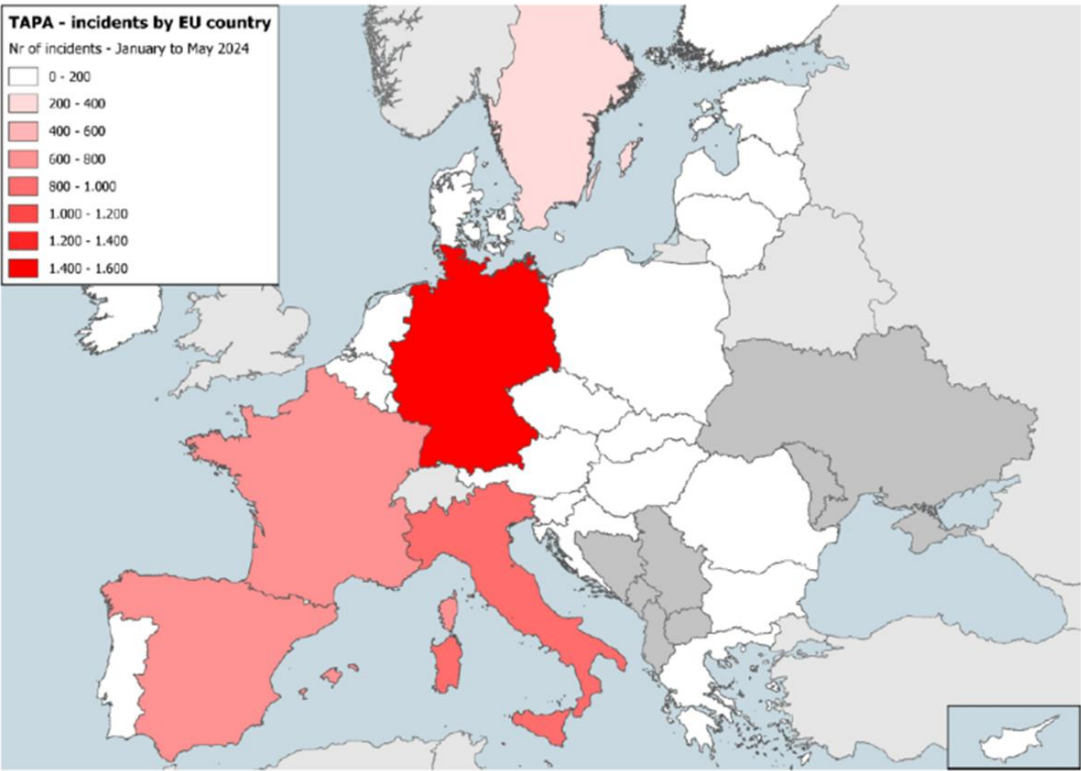


FIGURE 12 : INCIDENTS SIGNALÉS ENTRE JANVIER ET MAI 2024 EN EUROPE OCCIDENTALE – AGRÉGATION PAR ÉTAT MEMBRE

[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données TAPA EMEA Intelligence System]

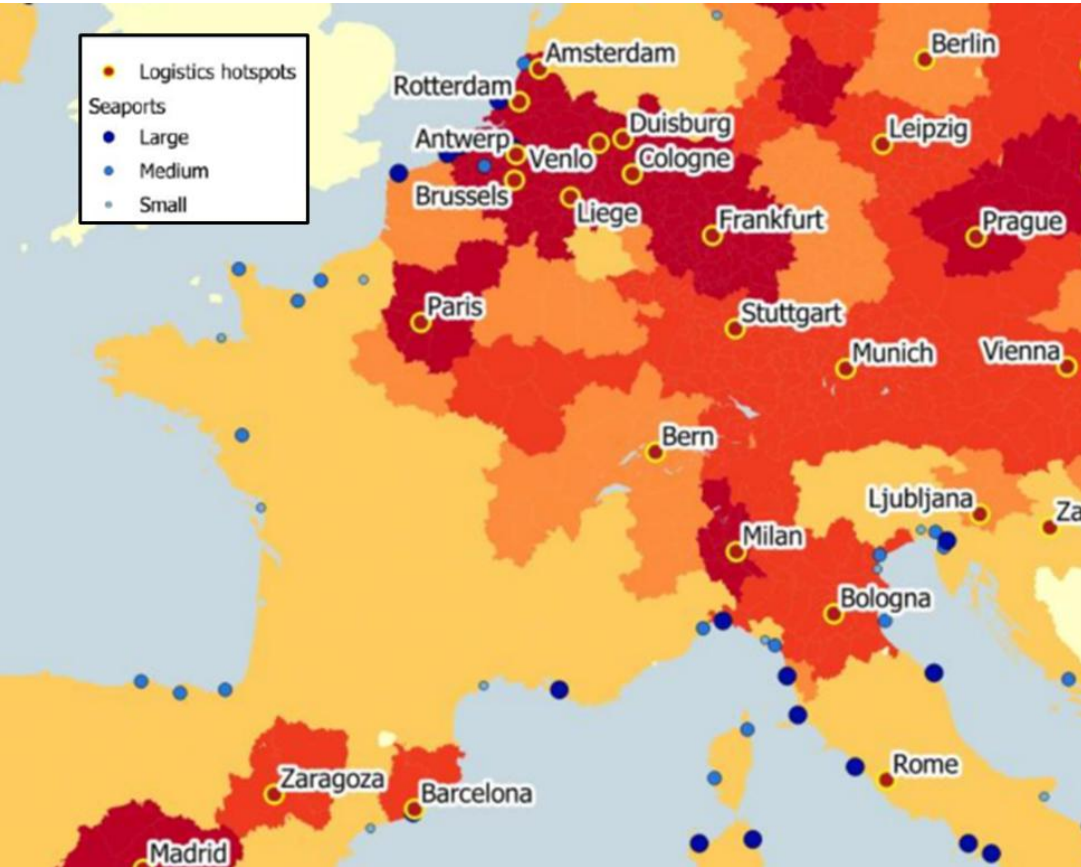


FIGURE 13 : GRANDS CENTRES LOGISTIQUES EN EUROPE OCCIDENTALE

[Source : Rapport de janvier 2025]

Ces données collectées par l'association TAPA ont été enrichies avec des données collectées par BVBA Wim Dekeyser (experts en sinistres internationaux en particulier dans le secteur du transport) relatives à des vols de cargaison, survenues en 2023/2024 et pour lesquels la localisation a été précisée (Figure 13 et Figure 14) :

- l'Allemagne arrive en tête, avec 112 incidents, reflétant son rôle en tant que plus grande économie d'Europe et hub de transit clé, notamment dans la région Rhin-Ruhr ;
- la Belgique, bien que de petite taille, arrive en seconde position avec 98 incidents, reflétant son activité logistique dense, notamment au niveau du corridor Anvers-Bruxelles, un important centre pour le commerce européen ;
- 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).

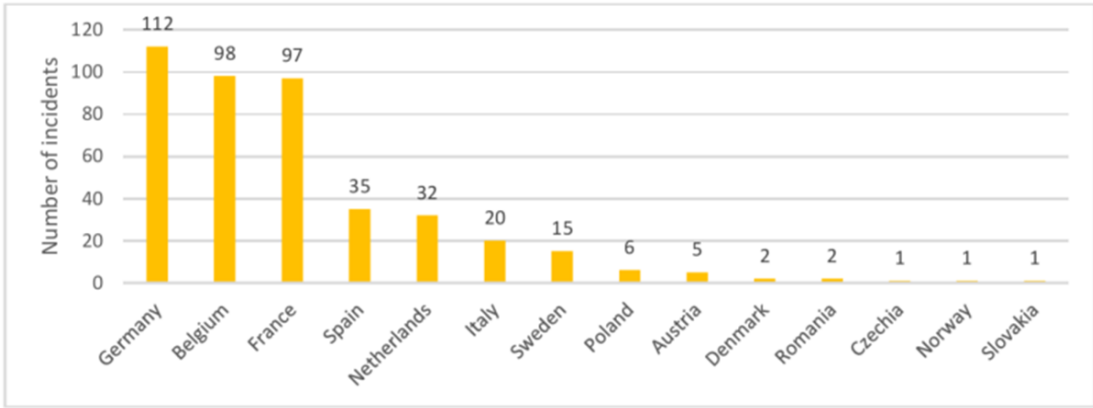


FIGURE 14 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – AGRÉGATION PAR ÉTAT MEMBRE
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

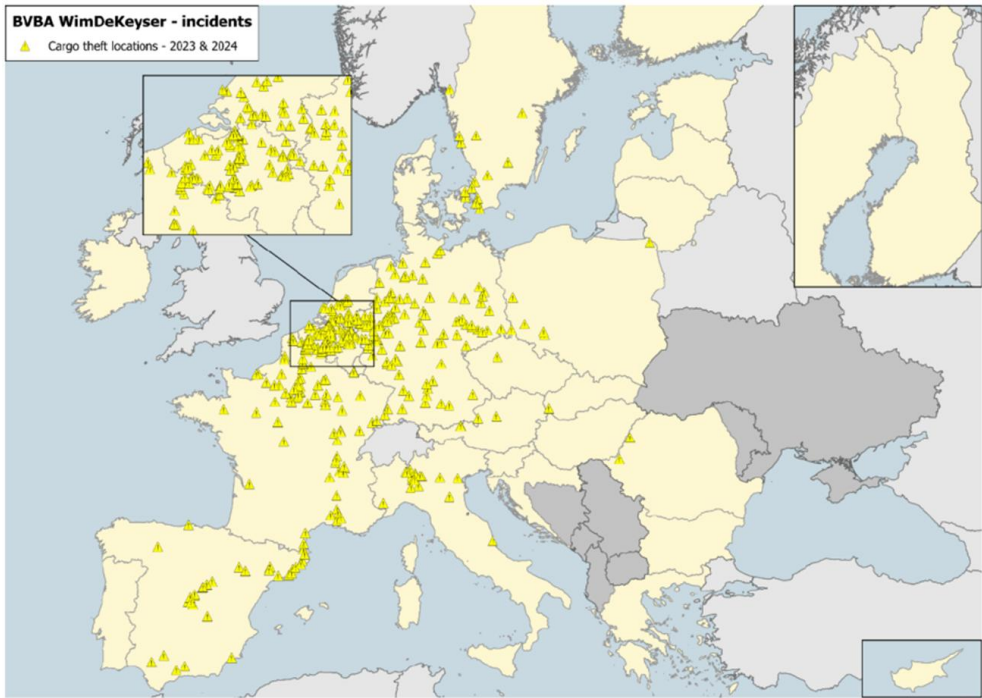


FIGURE 15 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – LOCALISATION
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

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.

Même en acceptant que la demande de places de stationnement sécurisés accessibles la nuit soit partiellement comblée par des places disponibles sur des aires de stationnement sécurisées mais non certifiées selon la norme européenne EU-PARKING, la pénurie est encore estimée pour 2022 à environ 334 184 places de stationnement ou, en considérant en moyenne 120 places par aires, 2 785 aires de stationnement sécurisées à l'échelle européenne.

Les 64 aires sécurisées certifiées EU-PARKING supplémentaires venant s'ajouter, dans les années suivantes l'état des lieux (2022), aux 35 aires sécurisées certifiées EU-PARKING déjà en service en 2022 permettent de tripler l'offre 2022 mais ne sont pas suffisantes pour absorber 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 ;**
- le nombre élevé d'incidents en Europe occidentale est cohérent avec l'emplacement des grands centres logistiques européens et des principales voies de transit à fort trafic de marchandises dans cette zone.

Ces éléments soulignent la nécessité de mettre en place des mesures robustes de sécurisation du transport de marchandises dans les régions vitales pour les chaînes d'approvisionnement européennes, et notamment en Europe occidentale, sur le réseau routier français, particulièrement impacté par des vols de cargaison.

L'intérêt du déploiement d'un réseau d'aires de stationnement sécurisées certifiées selon la norme européenne EU-PARKING en Europe occidentale en général, et en France en particulier, est alors pleinement justifié, ce dernier permettant, à la fois :

- de répondre à une demande croissante de stationnement poids lourds, de manière générale ;
- de réduire les incidents criminels en lien avec le transport de marchandises en renforçant la sécurité des chauffeurs ainsi que la surveillance de leur chargement.

Par ailleurs, ce déploiement permettrait de réduire les accidents de la route liés au transport de marchandises en offrant aux chauffeurs un niveau optimal de services leur permettant un meilleur repos induisant ensuite de meilleures conditions de conduite.

2.2.2 À l'échelle nationale - Choix des autoroutes sur le réseau APPR – A6, A46 et A36

En superposant les cartes présentées dans le rapport de janvier 2025, précédemment analysé, avec le réseau APPR (en rouge sur les figures ci-après), les éléments présentés ci-après peuvent être notés à l'échelle du territoire français.

D'après le rapport de janvier 2025, 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 (Figure 16).

⇒ Ces artères routières correspondent au réseau APPR sur la partie Est du territoire français.

D'après le rapport de janvier 2025, 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 APPR (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).

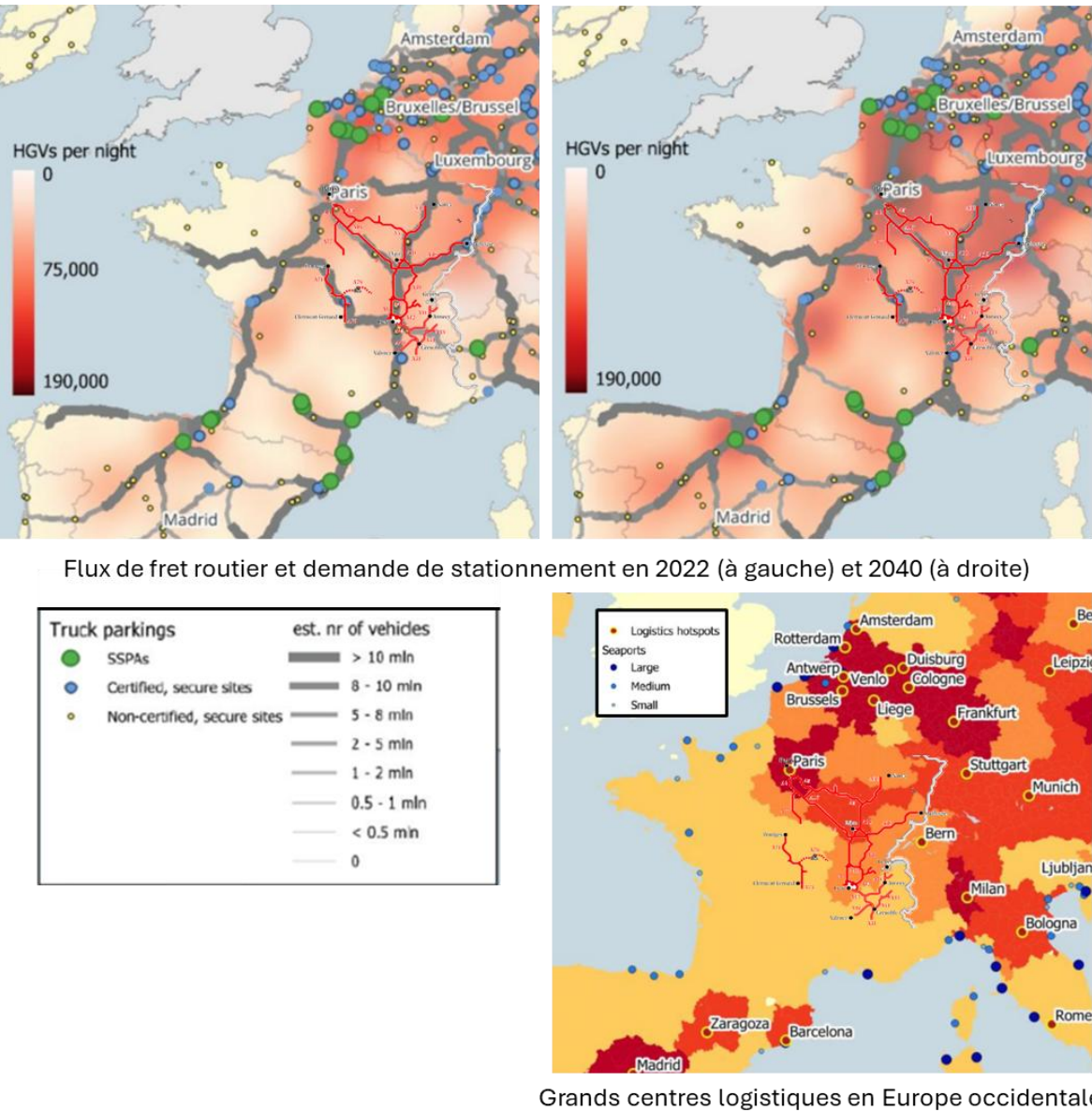


FIGURE 16 : RÉSEAU APPR ET FLUX DE FRET ROUTIER / POSITIONNEMENT DES GRANDS CENTRES DE LOGISTIQUE

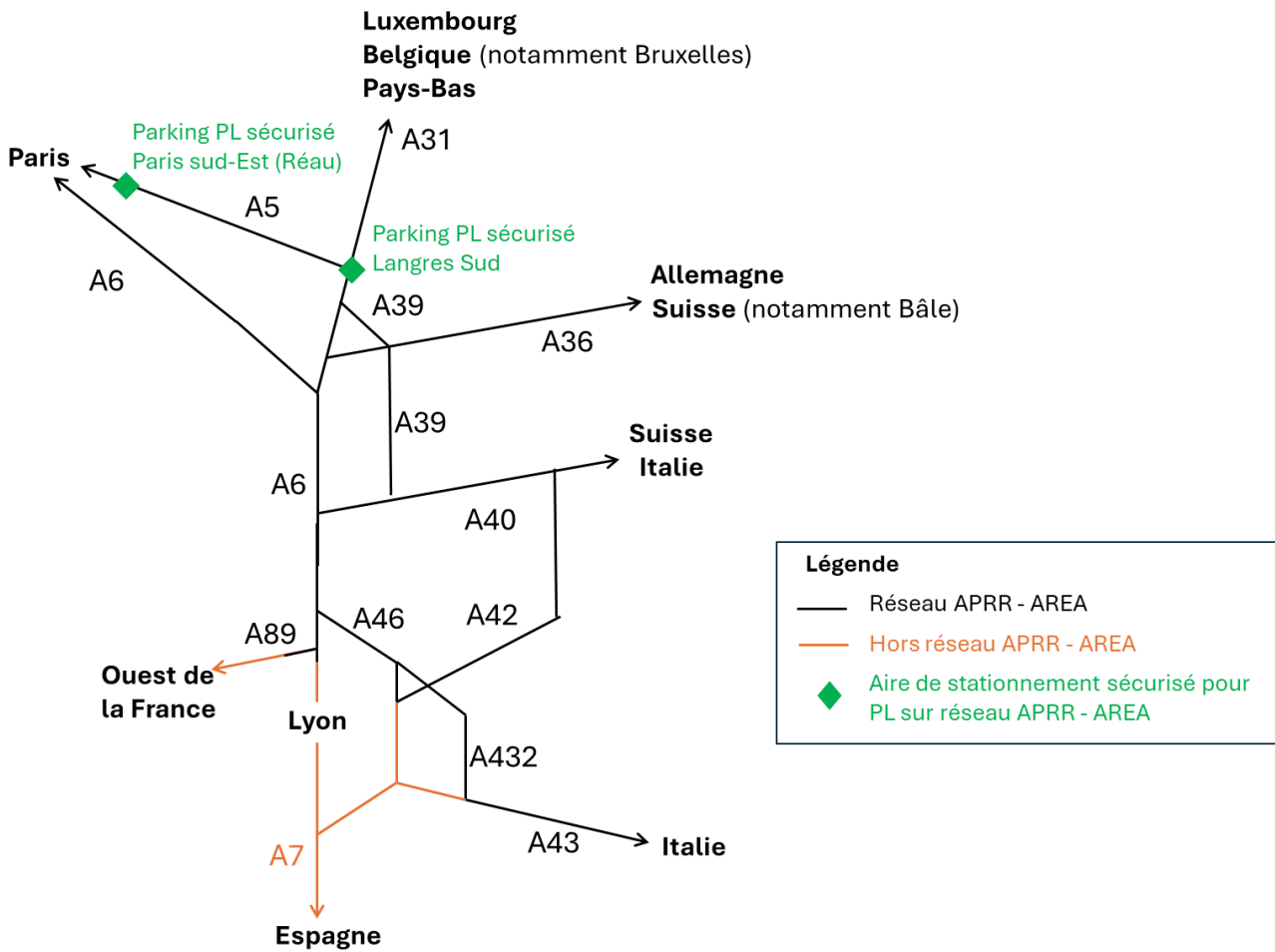


FIGURE 17 : RÉSEAU APPR ET DESSERTE DE L'EUROPE OCCIDENTALE

D’après le rapport de janvier 2025, la France est le troisième État membre dans lesquels ont été dénombrés le plus de vols de cargaison en 2023/2024 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 de faire le lien entre l’Espagne et les autres États membres, via ses autoroutes traversant la partie Est de son territoire).

- ⇒ 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.

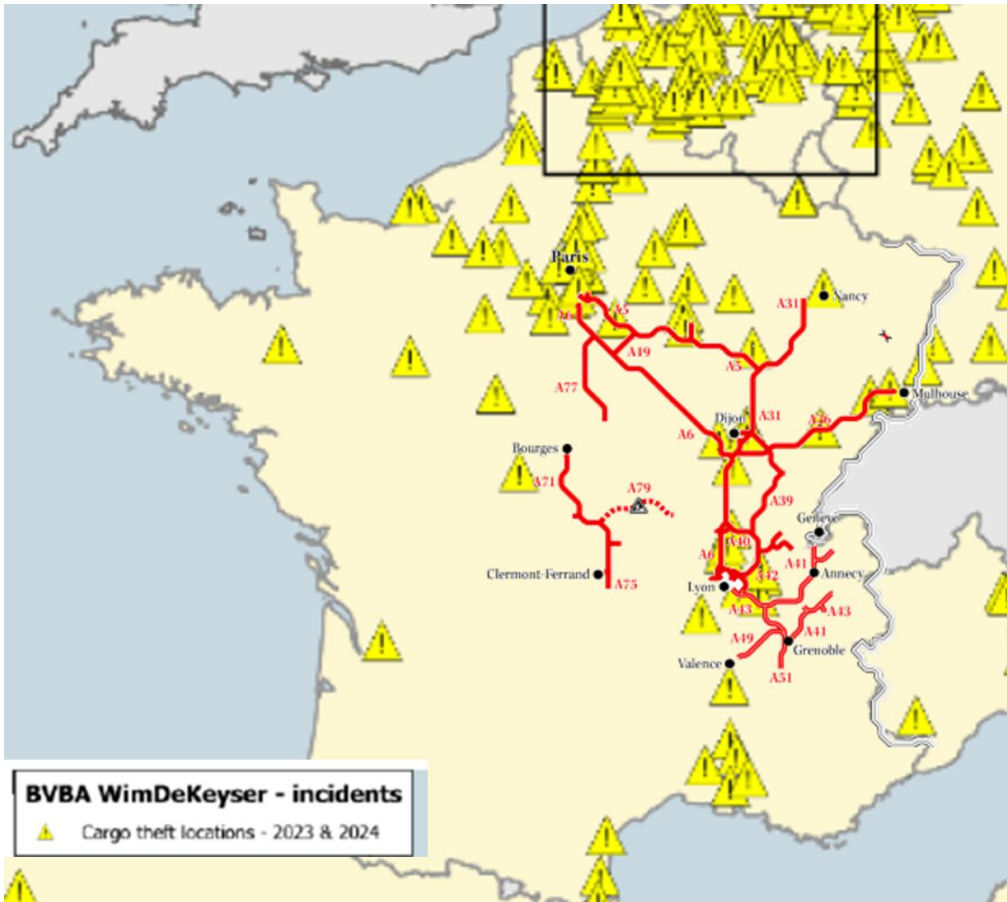


FIGURE 18 : RÉSEAU APRR ET VOLS DE CARGAISON EN 2023/2024

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 (Figure 19).

- ⇒ 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.

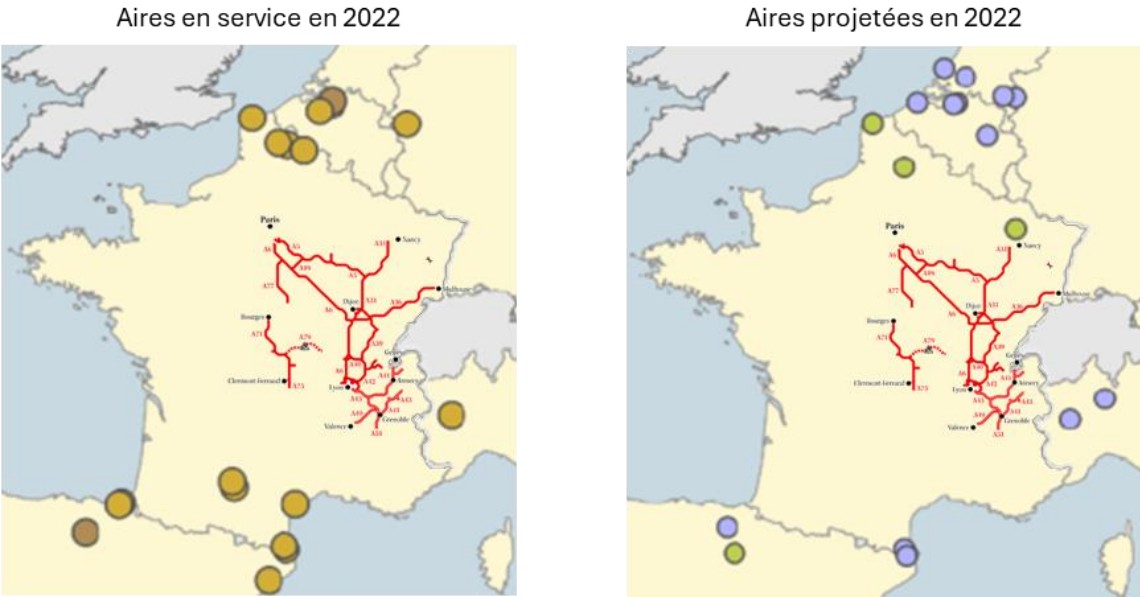


FIGURE 19 : RÉSEAU APRR ET AIRES SÉCURISÉES CERTIFIÉES EU-PARKING EN SERVICE OU PROJETÉES EN 2022

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).

A 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).

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

L'autoroute A36, entre Beaune et Mulhouse et Lyon, 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 :
 - à 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, ...) :
 - à 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 ;
 - à 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 20) 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.

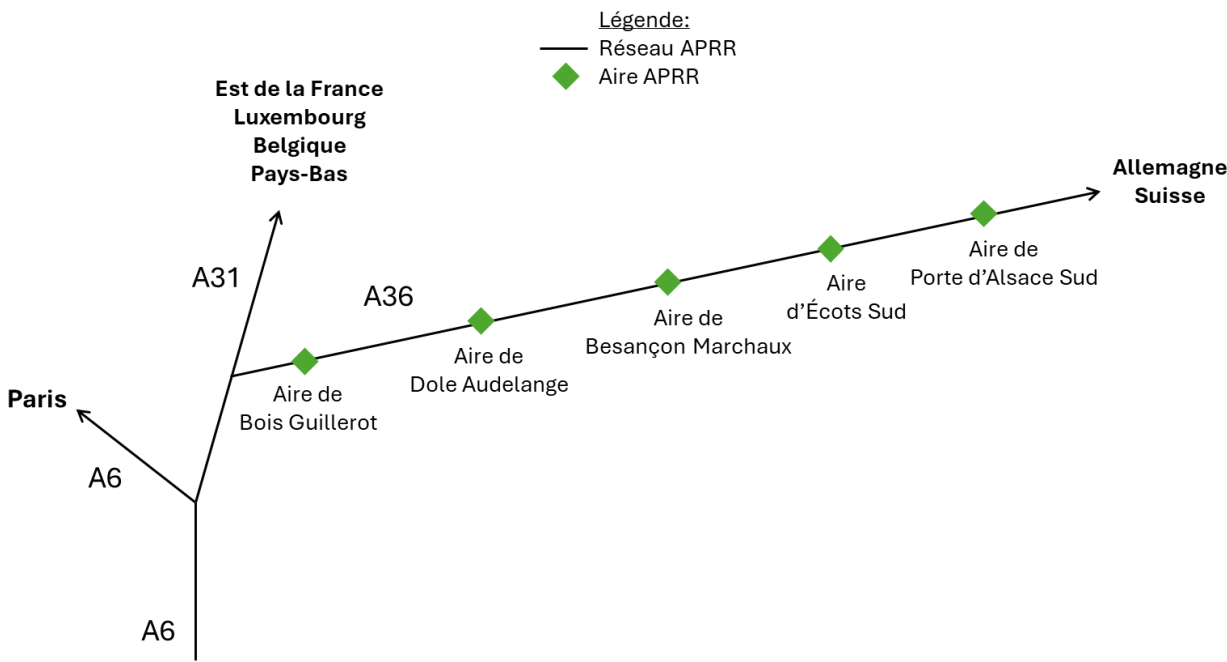


FIGURE 20 : RÉSEAU APRR – AIRES DE SERVICES ENVISAGÉES SUR L'A36

Une analyse multicritère des cinq aires de services retenues dans la précédente phase (Figure 20) a ensuite été réalisée en tenant compte :

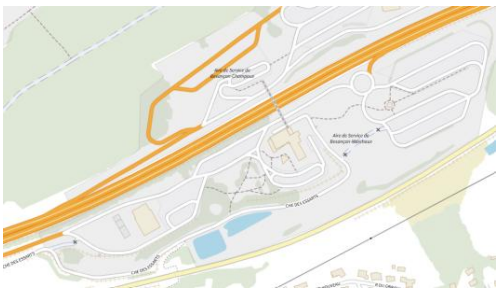
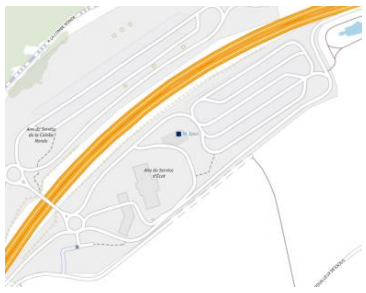
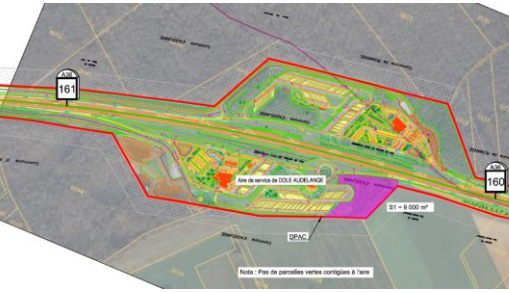
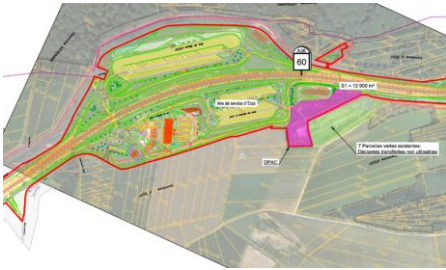
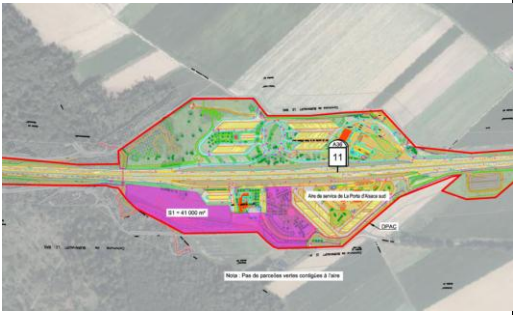
- de critères techniques :
 - dimensionnement actuel des zones de stationnement ;
 - surface foncière encore disponible permettant d’accueillir un PSPL possédant un nombre de places significatif (minimum 150 places) pour être considérée comme répondant aux besoins ;
 - contraintes topographiques et géométriques du terrain potentiel d’implantation (possibilité de créer un nombre de places suffisant ainsi que les voiries de desserte au regard du besoin exprimé) ;
 - position par rapport au réseau autoroutier et autres axes routiers du secteur d’implantation ;

- de critères environnementaux liés :
 - au milieu physique (risques naturels et cours d’eau) ;
 - au milieu naturel (secteurs à enjeux : boisements, zones humides, corridors écologiques, ...) ;
 - au milieu humain (captages AEP et périmètres de protection, zones de risques technologiques et d’habitations) ;
 - au patrimoine (monuments ou sites inscrits / classés et périmètres de protection et de zones d’intérêt archéologique).

Les principaux éléments relatifs à cette analyse sont présentés dans le Tableau 3 (critères techniques) et le Tableau 4 (critères environnementaux) ; le résultat de l’analyse est présenté dans le Tableau 5 (Synthèse).

Critères techniques

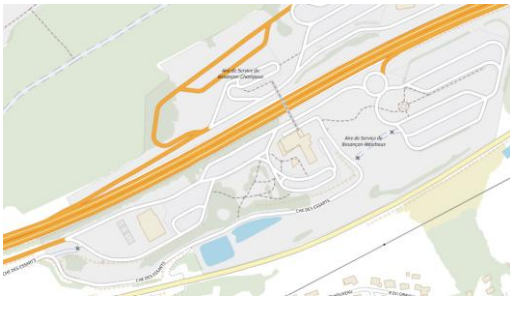
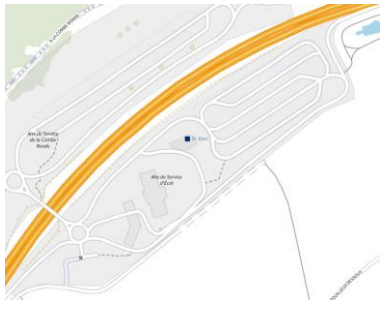
TABLEAU 3 : ANALYSE COMPARATIVE DES EMPLACEMENTS POTENTIELS RETENUS POUR L’IMPLANTATION D’UN PSPL SUR L’A36 – CRITÈRES TECHNIQUES

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d’Écot Sud	Aire de Porte d’Alsace Sud
Aire actuelle					
Nombre actuel de places PL sur l’aire	■ 23 places PL.	■ 76 places PL.	■ 148 places PL.	■ 102 places PL.	■ 70 places PL.
Nombre de rotations par place PL par jour	■ 1,3 rotation/jour.	■ 1,3 rotation/jour.	■ 1,1 rotation/jour.	■ 1,3 rotation/jour.	■ 1,5 rotation/jour.
Foncier APPR encore disponible (m²)	■ 10 000 m². 	■ 9 000 m². 	■ 29 400 m². 	■ 12 900 m². 	■ 41 000 m². 

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d'Écot Sud	Aire de Porte d'Alsace Sud
Contraintes topographiques et techniques du terrain potentiel d'implantation	■ Absence de contrainte topographique. ■ Nécessité de déboisement. ■ Géométrie de l'espace disponible contrainte : ■ surface disponible insuffisante pour mettre en œuvre le nombre de places PL requis et les voiries de dessertes associées pour répondre aux besoins sauf si suppression de places PL existantes ; ■ en cas de suppression de places PL existantes, pas de possibilité de restitution sur l'aire.	■ Absence de contrainte topographique. ■ Nécessité de déboisement. ■ Géométrie de l'espace disponible contrainte : ■ surface disponible insuffisante pour mettre en œuvre le nombre de places PL requis et les voiries de dessertes associées pour répondre aux besoins sauf si suppression de places PL existantes ; ■ en cas de suppression de places PL existantes, pas de possibilité de restitution sur l'aire.	■ Absence de contrainte topographique. ■ Absence de déboisement. ■ Géométrie de l'espace disponible contrainte : ■ surface disponible insuffisante pour mettre en œuvre le nombre de places PL requis et les voiries de dessertes associées pour répondre aux besoins sauf si suppression de places PL existantes ; ■ en cas de suppression de places PL existantes, pas de possibilité de restitution sur l'aire.	■ Contraintes topographiques moyennes (surface en remblais). ■ Absence de déboisement. ■ Géométrie de l'espace disponible contrainte : ■ surface disponible insuffisante pour mettre en œuvre le nombre de places PL requis et les voiries de dessertes associées pour répondre aux besoins sauf si suppression de places PL existantes ; ■ en cas de suppression de places PL existantes, possibilité de restitution sur l'aire à l'Est mais sur une zone discontinue à la zone actuelle dédiée aux PL..	■ Absence de contrainte topographique. ■ Absence de déboisement. ■ Géométrie de l'espace disponible optimale : ■ surface disponible suffisante et continue pour mettre en œuvre le nombre de places PL requis et les voiries de dessertes associées pour répondre aux besoins ; ■ pas de suppression de places PL existantes nécessaire pour mener à bien le projet.
Position par rapport au réseau autoroutier et autres axes routiers du secteur d'implantation	■ Au PR 200, dans le sens Beaune-Mulhouse, sur la commune de Glanon (21). ■ Entre l'échangeur A36/A31 (Beaune – Frontière franco-luxembourgeoise) et l'échangeur A36/A39 (Dole – Territoire de Belfort). ■ Accessibilité : ■ véhicules, dans un seul sens ; ■ piétons, dans les deux sens. ■ Avec des emplacements véhicules légers et poids-lourds. ■ Agglomération la plus proche desservie : Beaune (35 km). ■ À plus de 200 km de Mulhouse, frontière franco-allemande puis au-delà Bâle (grand centre logistique européen où la pénurie est particulièrement forte : zones logistiques, aéroport de Bâle- Mulhouse).	■ Au PR 160, dans le sens Beaune-Mulhouse, sur la commune de Audelange (39). ■ Entre l'échangeur A36/A39 (Dole – Territoire de Belfort) et le péage de Saint Maurice. ■ Accessibilité : ■ véhicules dans un seul sens ; ■ piétons dans un seul sens. ■ Avec des emplacements véhicules légers et poids-lourds. ■ Agglomération la plus proche desservie : Dole (35 km). ■ À plus de 160 km de Mulhouse, frontière franco-allemande puis au-delà Bâle (grand centre logistique européen où la pénurie est particulièrement forte : zones logistiques, aéroport de Bâle- Mulhouse).	■ Au PR 111, dans le sens Beaune-Mulhouse, sur la commune de Marchaux-Chaufontaine (25). ■ Entre l'échangeur A36/A39 (Dole – Territoire de Belfort) et le péage de Saint Maurice. ■ Accessibilité : ■ véhicules, dans un seul sens ; ■ piétons, dans les deux sens. ■ Avec des emplacements véhicules légers et poids-lourds. ■ Agglomération la plus proche desservie : Besançon (20 km). ■ À plus de 120 km de Mulhouse, frontière franco-allemande puis au-delà Bâle (grand centre logistique européen où la pénurie est particulièrement forte : zones logistiques, aéroport de Bâle- Mulhouse).	■ Au PR 60, dans le sens Beaune-Mulhouse, sur la commune d'écot (25). ■ Entre le péage de Saint Maurice et le péage de Fontaine – Larivière. ■ Accessibilité : ■ véhicules, dans les deux sens ; ■ piétons, dans les deux sens. ■ Avec des emplacements véhicules légers et poids-lourds, et la possibilité d'accéder au parking exclusivement réservé aux poids-lourds de l'aire d'Écot Nord (sens Mulhouse-Beaune). ■ Agglomération desservie la plus proche : Montbéliard (15 km). ■ À 70 km de Mulhouse, avant dernière aire de services avant la frontière franco-allemande puis au-delà Bâle (grand centre logistique européen où la pénurie est particulièrement forte : zones logistiques, aéroport de Bâle- Mulhouse).	■ Au PR 11, dans le sens Beaune-Mulhouse, sur la commune de Burnhaupt-le-Bas (68). ■ Entre le péage de Fontaine – Larivière et la fin de la zone concédée à APRR. ■ Accessibilité : ■ véhicules dans un seul sens ; ■ piétons dans un seul sens. ■ Avec des emplacements véhicules légers et poids-lourds. ■ Agglomération desservies les plus proches : Mulhouse (20 km) / Belfort (30 km). ■ À 20 km de Mulhouse, dernière aire de services avant la frontière franco-allemande, puis au-delà Bâle (grand centre logistique européen où la pénurie est particulièrement forte : zones logistiques, aéroport de Bâle- Mulhouse).
Synthèse	Très défavorable	Très défavorable	Très défavorable	Défavorable	Favorable

Critères environnementaux

TABLEAU 4 : ANALYSE COMPARATIVE DES EMPLACEMENTS POTENTIELS RETENUS POUR L'IMPLANTATION D'UN PSPL SUR L'A36 – CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d'Écot Sud	Aire de Porte d'Alsace Sud
Aire actuelle					
Milieu physique (proximité de zones de risques naturels et cours d'eau)	■ <u>Cours d'eau</u> : aire à 500 m à l'Est de la Saône, 900m à l'Ouest de l'étang Galveau et à 1 km au Sud du Bief du moulin. ■ <u>Risques naturels</u> : ■ proximité immédiate du périmètre réglementaire du PPRI Saône 4 (31/12/2008) de la commune de Glanon (03/04/2008) ; ■ Sismicité : faible.	■ <u>Cours d'eau</u> : aire à 1,7 km au Nord du Doubs, à 2 km à l'Est de l'Arne et à 1,5 km à l'Ouest du Vèze. ■ <u>Risques naturels</u> : ■ 2 km au Nord du périmètre réglementaire du PPRI Doubs en moyenne vallée (08/08/2008) ; ■ Sismicité : faible.	■ <u>Cours d'eau</u> : aire à 700 m au Nord d'un cours d'eau sans nom et à 5 km au Nord du Doubs. ■ <u>Risques naturels</u> : ■ 5 km au Nord du périmètre réglementaire du PPRI Doubs central (28/03/2008) ; ■ Sismicité : très faible.	■ <u>Cours d'eau</u> : aire à 3 km au Nord d'un cours d'eau sans nom et à 4 km à l'Est et à 5 km au Sud du Doubs. ■ <u>Risques naturels</u> : ■ 3 km au Sud du périmètre réglementaire du PPRI Doubs central (28/03/2008) et 3,5 km à l'Est de celui du PPRI du Doubs et de l'Allan (27/05/2005) ; ■ Sismicité : très faible.	■ <u>Cours d'eau</u> : aire à proximité immédiate du Spechbach. ■ <u>Risques naturels</u> : ■ 3 km à l'Ouest du périmètre du PPRI « Bassin versant de la Doller » (07/11/2011) ; ■ Sismicité : très faible.

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d'Écot Sud	Aire de Porte d'Alsace Sud
Milieu naturel (proximité de boisements, zones humides et corridors écologiques)	ZNIEFF : Znieff de type II n° 260014849 - 400 m à l'Ouest de l'aire ; Znieff de type I n°260030267 Praires de Chamblanc – 450 m à l'Ouest de l'aire ; Znieff de type II n° 260015011 du Massif Boisé de Citeaux – 450 m à l'Est de l'aire. Natura 2000 : site n° FR2601013 Forêt de Cîteaux et environs (Directive Habitats) – 800 m à l'Ouest de l'aire ; site n° FR2612007 Forêt de Cîteaux et environs (Directive oiseaux) – 800 m à l'Ouest de l'aire. Boisements : aire entourée d'une forêt fermée de feuillus ; zone du conservatoire d'espace naturels n° FR1505157 Bois des fontenottes – 1,5 km au Nord de l'aire. Zone humide : aire à 650 m à l'Ouest de la zone humide n° 2805 21SAONEPRIN ; aire à 1,7 km à l'Ouest de la ZH N° 2789 21SAONELELA ; aire à 2 km au Sud de la ZH n° 2766 21SAONEBOUR. <td> ZNIEFF : Znieff de type II n° 430002173 Forêt de la Serre – 2,2 km à l'Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° 430010506 La Vallée du Doubs en amont de Dôle – 1 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4301318 Massif de la Serre (Directive Habitats) – 2 km à l'Ouest de l'aire ; site n° FR4312021- Massif de la Serre (Directive oiseaux) – 2 km à l'Ouest de l'aire. Boisements : aire entourée d'une forêt fermée de feuillus. Zone humide : aire à 1,3 km au Nord de la zone humide n° 30715 D21282, aire à 1,4 km à l'Est de la zone humide n° 7439 – 39121001. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n° 430007781 Forêt de Chailluz et falaise de la Dame Blanche – 200 m au Nord de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4301294 Moyenne Vallée du Doubs (Directive Habitats) – 4 km à l'Ouest de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : n° FR1505405 Pelouses de la carrière de Marchaux – 100 m au Nord de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 400 m. Zone humide : aire à 750 m au Sud de la zone humide n° 33769 - D24332 ; aire à 2 km à l'Est de la zone humide n°18653 - D10127. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n°430002270 Côte de Champvermol – 4,3 km à l'Est de l'aire. Natura 2000 : site n°FR4301289 Côte de Champvermol (Directive Habitats) – 4,3 km à l'Est de l'aire ; site n°FR4312032 Côte de Champvermol (Directive Oiseaux) – 4,3 km à l'Est de l'aire. Arrêté de protection de biotope : à 4,5 km à l'ouest de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 200 m au Nord et à 500 m au Sud. Zone humide : aire à 2,5 km au Sud de la zone humide n° 4350 – 25224003 ; aire à 3,5 km au Sud de la ZH n° 40399 - D6987. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n° 420030355 Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut – 1,5 km au Nord-Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° FR4201810 Vallée de la Doller – 2,5 km à l'Est de l'aire ; Znieff de type I n° 420030451 Prairies et lisières du Katzenwadel à Bernwiller – 3 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4201810 Vallée de la Doller (Directive Habitats). – 2,5 km à l'Est de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : FR1508089 Hoellenweg – 2,7 km à l'Est de l'aire. Boisements : aire à proximité immédiate à l'ouest d'une forêt de feuillus. Zone humide : absence de zone ayant fait l'objet d'une délimitation réglementaire ; seuls les terrains situés à proximité directe du ruisseau de Spechbach se trouvent dans un milieu potentiellement humide avec une probabilité forte à très forte. </td> </td></td> </td>	ZNIEFF : Znieff de type II n° 430002173 Forêt de la Serre – 2,2 km à l'Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° 430010506 La Vallée du Doubs en amont de Dôle – 1 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4301318 Massif de la Serre (Directive Habitats) – 2 km à l'Ouest de l'aire ; site n° FR4312021- Massif de la Serre (Directive oiseaux) – 2 km à l'Ouest de l'aire. Boisements : aire entourée d'une forêt fermée de feuillus. Zone humide : aire à 1,3 km au Nord de la zone humide n° 30715 D21282, aire à 1,4 km à l'Est de la zone humide n° 7439 – 39121001. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n° 430007781 Forêt de Chailluz et falaise de la Dame Blanche – 200 m au Nord de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4301294 Moyenne Vallée du Doubs (Directive Habitats) – 4 km à l'Ouest de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : n° FR1505405 Pelouses de la carrière de Marchaux – 100 m au Nord de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 400 m. Zone humide : aire à 750 m au Sud de la zone humide n° 33769 - D24332 ; aire à 2 km à l'Est de la zone humide n°18653 - D10127. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n°430002270 Côte de Champvermol – 4,3 km à l'Est de l'aire. Natura 2000 : site n°FR4301289 Côte de Champvermol (Directive Habitats) – 4,3 km à l'Est de l'aire ; site n°FR4312032 Côte de Champvermol (Directive Oiseaux) – 4,3 km à l'Est de l'aire. Arrêté de protection de biotope : à 4,5 km à l'ouest de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 200 m au Nord et à 500 m au Sud. Zone humide : aire à 2,5 km au Sud de la zone humide n° 4350 – 25224003 ; aire à 3,5 km au Sud de la ZH n° 40399 - D6987. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n° 420030355 Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut – 1,5 km au Nord-Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° FR4201810 Vallée de la Doller – 2,5 km à l'Est de l'aire ; Znieff de type I n° 420030451 Prairies et lisières du Katzenwadel à Bernwiller – 3 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4201810 Vallée de la Doller (Directive Habitats). – 2,5 km à l'Est de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : FR1508089 Hoellenweg – 2,7 km à l'Est de l'aire. Boisements : aire à proximité immédiate à l'ouest d'une forêt de feuillus. Zone humide : absence de zone ayant fait l'objet d'une délimitation réglementaire ; seuls les terrains situés à proximité directe du ruisseau de Spechbach se trouvent dans un milieu potentiellement humide avec une probabilité forte à très forte. </td> </td></td>	ZNIEFF : Znieff de type I n° 430007781 Forêt de Chailluz et falaise de la Dame Blanche – 200 m au Nord de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4301294 Moyenne Vallée du Doubs (Directive Habitats) – 4 km à l'Ouest de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : n° FR1505405 Pelouses de la carrière de Marchaux – 100 m au Nord de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 400 m. Zone humide : aire à 750 m au Sud de la zone humide n° 33769 - D24332 ; aire à 2 km à l'Est de la zone humide n°18653 - D10127. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n°430002270 Côte de Champvermol – 4,3 km à l'Est de l'aire. Natura 2000 : site n°FR4301289 Côte de Champvermol (Directive Habitats) – 4,3 km à l'Est de l'aire ; site n°FR4312032 Côte de Champvermol (Directive Oiseaux) – 4,3 km à l'Est de l'aire. Arrêté de protection de biotope : à 4,5 km à l'ouest de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 200 m au Nord et à 500 m au Sud. Zone humide : aire à 2,5 km au Sud de la zone humide n° 4350 – 25224003 ; aire à 3,5 km au Sud de la ZH n° 40399 - D6987. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n° 420030355 Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut – 1,5 km au Nord-Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° FR4201810 Vallée de la Doller – 2,5 km à l'Est de l'aire ; Znieff de type I n° 420030451 Prairies et lisières du Katzenwadel à Bernwiller – 3 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4201810 Vallée de la Doller (Directive Habitats). – 2,5 km à l'Est de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : FR1508089 Hoellenweg – 2,7 km à l'Est de l'aire. Boisements : aire à proximité immédiate à l'ouest d'une forêt de feuillus. Zone humide : absence de zone ayant fait l'objet d'une délimitation réglementaire ; seuls les terrains situés à proximité directe du ruisseau de Spechbach se trouvent dans un milieu potentiellement humide avec une probabilité forte à très forte. </td> </td>	ZNIEFF : Znieff de type I n°430002270 Côte de Champvermol – 4,3 km à l'Est de l'aire. Natura 2000 : site n°FR4301289 Côte de Champvermol (Directive Habitats) – 4,3 km à l'Est de l'aire ; site n°FR4312032 Côte de Champvermol (Directive Oiseaux) – 4,3 km à l'Est de l'aire. Arrêté de protection de biotope : à 4,5 km à l'ouest de l'aire. Boisements : aire entourée de Forêt fermée de feuillus à 200 m au Nord et à 500 m au Sud. Zone humide : aire à 2,5 km au Sud de la zone humide n° 4350 – 25224003 ; aire à 3,5 km au Sud de la ZH n° 40399 - D6987. <td> ZNIEFF : Znieff de type I n° 420030355 Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut – 1,5 km au Nord-Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° FR4201810 Vallée de la Doller – 2,5 km à l'Est de l'aire ; Znieff de type I n° 420030451 Prairies et lisières du Katzenwadel à Bernwiller – 3 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4201810 Vallée de la Doller (Directive Habitats). – 2,5 km à l'Est de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : FR1508089 Hoellenweg – 2,7 km à l'Est de l'aire. Boisements : aire à proximité immédiate à l'ouest d'une forêt de feuillus. Zone humide : absence de zone ayant fait l'objet d'une délimitation réglementaire ; seuls les terrains situés à proximité directe du ruisseau de Spechbach se trouvent dans un milieu potentiellement humide avec une probabilité forte à très forte. </td>	ZNIEFF : Znieff de type I n° 420030355 Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut – 1,5 km au Nord-Ouest de l'aire ; Znieff de type I n° FR4201810 Vallée de la Doller – 2,5 km à l'Est de l'aire ; Znieff de type I n° 420030451 Prairies et lisières du Katzenwadel à Bernwiller – 3 km au Sud de l'aire. Natura 2000 : site n° FR4201810 Vallée de la Doller (Directive Habitats). – 2,5 km à l'Est de l'aire. Conservatoire d'espace naturel : FR1508089 Hoellenweg – 2,7 km à l'Est de l'aire. Boisements : aire à proximité immédiate à l'ouest d'une forêt de feuillus. Zone humide : absence de zone ayant fait l'objet d'une délimitation réglementaire ; seuls les terrains situés à proximité directe du ruisseau de Spechbach se trouvent dans un milieu potentiellement humide avec une probabilité forte à très forte.

Boisements :aire entourée d'une forêt fermée de feuillus ;zone du conservatoire d'espace naturels n° FR1505157 Bois des fontenottes – 1,5 km au Nord de l'aire.Zone humide :aire à 650 m à l'Ouest de la zone humide n° 2805 21SAONEPRIN ;aire à 1,7 km à l'Ouest de la ZH N° 2789 21SAONELELA ;aire à 2 km au Sud de la ZH n° 2766 21SAONEBOUR.

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d'Écot Sud	Aire de Porte d'Alsace Sud
Milieu humain (proximité de captages AEP, zones de risques technologiques et d'habitations)	Habitations : aire à 150 m au Nord des premières habitations (chemin de Bellevue à Pouilly Sur Saône). Risques technologiques : aire à 200 m à l'est d'une canalisation de transport de gaz ; aire à 3,5 km à l'Est d'une ICPE (Satori Pierre à Chamblanc - Enregistrement) ; aire à 1 km au Nord d'un ancien site industriel. Captage AEP : néant.	Habitations : aire à 400 m au Nord-est des premières habitations (Grande Viron à Audelange). Risques technologiques : aire à 800 m au Sud d'une canalisation de transport de gaz ; aire à 1 km au Nord d'une ICPE (SOC EXPLOIT et TRPTS PERNOT à Audelange – carrière – Autorisation), aire recoupant le périmètre de l'ancien site industriel SSP3849515 (station-service). Captage AEP : néant.	Habitations : aire à 150 m au Nord des premières habitations (Rue du Fourney à Marchaux-Chaufontaine). Risques technologiques : aire à 800 m au Sud d'une canalisation de transport de gaz ; plusieurs ICPE dans un rayon de 1 km : aire à 250 m au Nord de la société VN MARCHAUX (Collecte, traitement et élimination des déchets à Marchaux – Autorisation), aire à 800 m au Nord des sociétés STD ou société des travaux du Doubs (mise en œuvre de procédé de chauffage utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles à Marchaux – Enregistrement), EUROVIA Alsace Franche-Comté (mise en œuvre d'une centrale d'enrobage à chaud – Enregistrement) et SCREG EST (Enregistrement), aire à 500 m au Sud-Ouest de la société GRANULATS DE FRANCHE COMTE (Carrière – Autorisation). plusieurs anciens sites industriels dans un périmètre de 1 km : aire recoupant le périmètre des sites SSP3841559 (station-service) et SSP3841561 (centrale d'enrobage), aire à 250 m au Nord du site SSP3842742 (fabrication, transformation, dépôt de matières plastiques) et 400 m au Sud-Ouest du site SSP3844841 (décharge - collecte et stockage des déchets). Captage AEP : néant.	Habitations : aire à 800 m au Nord des premières habitations (Chanois, à Écot). Risques technologiques : Pas de canalisation de transport de gaz à proximité de l'aire ; en ce qui concerne les ICPE : aire dans le rayon d'affichage (6 km) du parc éolien « Trois Cantons EnR » (Identifiant 0003302192_PL2 à Colombier Fontaine et Etouvans – autorisation), aire à 1,6 km à l'Ouest de la société MAIROT ROBERT SA à Mathay, lieu-dit Combe Andre (carrière - Autorisation), aire recoupant le périmètre d'un ancien site industriel SSP3841232 (station-service). Captage AEP : néant.	Habitations : aire à 900 m à l'Ouest des premières habitations (Rue du Loup à Burnhaupt-le-Bas). Risques technologiques : aire à 2 km à l'Est et l'Ouest d'une canalisation de transport de Gaz ; aire à 2 km au Sud d'une ICPE (SCI Grevillot à Rougegoutte – Enregistrement), aire recoupant le périmètre de deux anciens sites industriels SSP3766160 SOCOPAL et SSP3766161 Avia Station (deux stations-service). Captage AEP : néant.

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d'Écot Sud	Aire de Porte d'Alsace Sud
Patrimoine (proximité de monuments ou sites inscrits, classés et de zones d'intérêt archéologique)	■ Monument historique : ■ aire à 3 km au Nord du périmètre du Couvent des Ursulines. ■ Site classé : ■ néant. ■ Site inscrit : ■ aire à 4 km au Nord du site inscrit « Site urbain » de Seurre. ■ Zones d'intérêt archéologique : ■ aire à 3 km au Nord de la ZPPA de Seurre.	■ Monument historique : ■ aire à 1,8 km à l'Est du périmètre de l'Église de Châtenois. ■ Site classé : ■ néant. ■ Site inscrit : ■ aire à 1,6 km au Nord du site inscrit « Rocher du Saut de la Pucelle » à Rochefort-sur-Nenon. ■ Zones d'intérêt archéologique : ■ aire à 800 m à l'Est de la ZPPA de Châtenois.	■ Monument historique : ■ aire à 200 m au Sud du périmètre de la Mairie-Lavoir à Marchaux, ■ aire à 2 km au Nord du périmètre de l'Église à Venise. ■ Site classé : ■ néant. ■ Site inscrit : ■ néant. ■ Zones d'intérêt archéologique : ■ aire au sein de la ZPPA du Doubs.	■ Monument historique : ■ aire à 4,4 km à l'ouest du périmètre du Théâtre antique et croix de l'ancien cimetière à Mandeure, ■ aire à 6 km à l'ouest du périmètre des Bains de Courcelles à Mandeure. ■ Site classé : ■ aire à 5 km à l'ouest du site classé « Théâtre gallo-romain de Mandeure » à Mandeure. ■ Site inscrit : ■ aire à 4,4 km à l'ouest du site inscrit « Site antique de Mandeure » à Mandeure et Mathay ■ Zones d'intérêt archéologique : ■ aire à 300 m au sud de la ZPPA du Doubs.	■ Monument historique : ■ aire à 5,6 km au Nord-Ouest du périmètre de l'Église Sainte-Marguerite. ■ Site classé : ■ néant. ■ Site inscrit ■ aire à 6,5 km à l'Est du site inscrit « Couvent d'Oelenberg ». ■ Zones d'intérêt archéologique : ■ néant.
Synthèse	Défavorable	Favorable	Défavorable	Défavorable	Favorable

Synthèse de l'analyse des solutions alternatives sur l'A36

TABLEAU 5 : RÉSULTAT DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE RÉALISÉE EN VUE DE L'IMPLANTATION D'UN PSPL SUR L'A36

	Aire de Bois Guillerot	Aire de Dole Audelange	Aire de Besançon Marchaux	Aire d'Écot Sud	Aire de Porte d'Alsace Sud
Synthèse Critères techniques	Très défavorable	Très défavorable	Très défavorable	Défavorable	Favorable
Synthèse Critères environnementaux	Défavorable	Favorable	Défavorable	Défavorable	Favorable

Il ressort de cette analyse les éléments suivants :

- **Aire de Bois Guillerot** : la surface disponible à proximité de l'aire est insuffisante, il serait nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour y créer un parking sécurisé --> **abandon du site** ;
- **Aire de Dole Audelange** : la surface disponible à proximité de l'aire est insuffisante, il serait nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour y créer un parking sécurisé --> **abandon du site** ;
- **Aire de Besançon Marchaux** : la surface disponible à proximité de l'aire est insuffisante, il serait nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour y créer un parking sécurisé --> **abandon du site** ;
- **Aire d'Écot Sud** : la surface disponible à proximité de l'aire est insuffisante, il serait nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour y créer un parking sécurisé --> **abandon du site** ;
- **Aire de Porte d'Alsace Sud** :

Les trafics comptés à l'entrée de l'aire du 18 novembre au 1^{er} décembre 2024 s'élèvent à 908 véhicules (dont 16,6 % de PL, soit 151 PL) en moyenne journalière (TMJA). Pour les jours ouvrés, le trafic atteint 980 véhicules dont 19,6 % de PL (193 PL).

Afin de vérifier le bon écoulement des PL depuis / vers le parking sécurisé, le trafic horaire moyen PL du jour ouvré le plus élevé sert de base de départ.

Sur la période de comptages, ce trafic est observé entre 9 h et 10 h. Il est de 63 véhicules, avec 49 VL et 14 PL (soit 22,8 % de PL). Il est proche de la pointe horaire (8 h-9 h). Cet horaire ne correspond pas tout à fait aux horaires de départ / d'arrivée du parking sécurisé, mais il permet de se placer dans des conditions moins favorables de circulation sur l'aire (avec un peu plus de trafic PL).

Dans le sens Beaune vers Mulhouse, l'aire de service de Porte d'Alsace Sud est la dernière grosse aire de service où les poids lourds peuvent stationner :

- Avant de traverser l'agglomération de Mulhouse et de Belfort ;
- Avant le péage de Fontaine – Larivière et la fin de la zone concédée à APRR.

L'aire de Porte d'Alsace Sud accueille à ce jour 70 places de poids lourds. Ces places ne sont pas sécurisées et le parking poids lourds est très fréquenté la nuit, le taux d'occupation présenté faisant état d'un déficit de places quotidien.

Ainsi, si les poids lourds souhaitent s'arrêter sur l'aire de service de Porte d'Alsace Sud et que le parking poids lourds est saturé, ils doivent poursuivre leur route plus au Sud.

Les prochaines aires de service avec des stationnements poids lourds conséquents sont :

- l'aire de service de Battenheim sur l'A35 à environ 20 km de l'aire de Porte d'Alsace Sud.
- l'aire de service de Pont Chêne d'Argent sur l'A39 à environ 150 km de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud ;
- l'aire de Bourg Jasseron sur l'A40 à environ 200 km de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud ;
- l'aire de service de Mâcon Saint-Albain sur l'A6 à environ 220 km de l'aire de Porte d'Alsace Sud. Il est d'autre part à noter que l'aire de service de Mâcon fait également partie des opérations du plan d'investissement mobilité (PIM) d'APRR et qu'un PSPL est également prévu sur cette aire de service.

Ces aires de service sont éloignées de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud et les conducteurs des poids lourds pourraient être tentés :

- de stationner sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute ou sur les bretelles d'entrée ou de sortie d'aire de service ou d'aire de repos ;
- de sortir du réseau autoroutier pour stationner sur les bords de route nationales, départementales ou communales.

Ces stationnements sauvages sont dangereux et peuvent entraîner des risques d'accidents pour les usagers.

Outre cet aspect de sécurité routière, la création d'un PSPL offre des services de restauration, d'hygiène et de détente pour les chauffeurs et permet de sécuriser les chargements des poids lourds, le stationnement actuel des poids lourds n'étant pas sécurisé sur l'aire de service de Porte d'Alsace Sud.

Il est également à noter que le foncier APRR sur l'aire de service de Porte d'Alsace Sud permet d'aménager ces stationnements poids lourds sans avoir besoin d'acquisition.

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 5), 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.**

2.3 - 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.