

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

BILAN DE LA CONCERTATION

Création d'un parking sécurisé pour le stationnement de poids lourds sur la
commune de Burnhaupt-le-Bas (Aire de Porte d'Alsace Sud – A36)

Version 4 – Septembre 2026

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Victorine Robert
Volume du document	Bilan de la concertation – Création d'un parking sécurisé pour le stationnement de poids lourds sur la commune de Burnhaupt-le-Bas (Aire de Porte d'Alsace Sud – A36)
Version	Version 4 – Septembre 2026
Référence	E6017
Numéro CRM	ROQK08005
Chrono	APRR_PSPL_Concertation_PAS_Bilan de la concertation.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
1	21/04/2026	V. Robert	M. TOUBIN	version provisoire
2	28/04/2026	AS. ALLIBE	A. MARC	Reprise suite à précision de la communauté de communes
3	16/07/2026	V.ROBERT	A. MARC	Reprise suite à de nouvelles contributions
4	03/09/2026	E. DEBAUGE	A. MARC	Ajout des contributions en annexe.

DESTINATAIRES

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

SOMMAIRE

1 - PRÉAMBULE.....	4
1.1 - Contexte.....	4
1.2 - Objet du présent document.....	4
2 - PRÉSENTATION DU PROJET	5
2.1 - Présentation de l'aménagement proposé	5
2.2 - Plan général de la solution proposée	6
2.3 - Motivation de l'intérêt général	7
2.3.1 Objectif et bénéfices du projet.....	7
2.3.2 Justification de l'intérêt général	7
2.3.3 Conclusion	9
3 - RAPPEL DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	10
3.1 - Mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach	10
3.2 - Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach	11
3.3 - Concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi selon le code de l'urbanisme	11
3.4 - Évolutions apportées au PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach.....	11
3.4.1 Règlement graphique actuel du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach.....	12
3.4.2 Règlement graphique modifié du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach.....	14
3.4.3 Règlement écrit actuel - zone UC du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach	15
3.4.4 Règlement écrit modifié – zone UC du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach	15
4 - RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION.....	16
4.1 - Les objectifs de la concertation	16
4.2 - Les droits garantis au public lors de la concertation.....	16
4.3 - Les modalités de la concertation.....	16
4.3.1 Synthèse des modalités de la concertation et de l'information du public de la tenue de la concertation.....	16
4.3.2 Délibération du conseil communautaire définissant les modalités de la concertation.....	16
4.3.3 L'arrêté de prescription.....	19
4.3.4 Le dossier de concertation	21
4.3.5 Le registre de recueil des observations du public.....	21
4.3.6 L'adresse email dédiée à la concertation.....	21
4.3.7 Les informations sur le site internet de la Communauté de Communes	21
5 - OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA MECDU ET LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE	22
5.1 - Retour sur la concertation en chiffres	22

5.2 - Observations du public	22
5.3 - Réponses du maître d'ouvrage aux observations du publics	22
5.3.1 Sur l'opportunité du projet	22
5.3.2 Sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach et du projet de PSPL.....	22
6 - ENSEIGNEMENTS DE MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION	30
6.1 - Les enseignements et engagements du maître d'ouvrage.....	30
6.2 - Les étapes après la concertation	30
6.2.1 Enquête publique	30
6.2.2 La déclaration de projet portant sur l'intérêt général et la mise en compatibilité	30
6.2.3 Avis de la Commune de Burnhaupt-le-Bas	30
7 - ANNEXES.....	31
7.1 - Contributions	31
7.2 - Dossier de concertation	35

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Site projeté pour l'implantation du projet	5
Figure 2 : plan général de la solution proposée	6
Figure 3 : Réseau APRR et desserte de l'Europe occidentale	7
Figure 4 : Réseau APRR – Aires de services envisagées sur l'A36.....	8
Figure 5 : Extrait du règlement graphique actuel du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach – secteur de Burnhaupt le bas – Planche 22	12
Figure 6 : Extrait de la légende du règlement graphique du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach ..	13
Figure 7 : Extrait du règlement graphique modifié du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach – secteur de Burnhaupt le bas	14
Figure 8 : Enjeux réglementaire de la faune et de la flore.....	24
Figure 9 : Plan masse du projet	25
Figure 10 : Principes de gestion des eaux pluviales	26
Figure 11 : Surfaces impactées par la MECPLUI.....	27
Figure 12 : OAP du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach – OAP Sectorielle	27
Figure 13 : Esquisse des mesures d'insertion paysagères (Source : étude d'impact du projet de PSPL – Porte d'Alsace).....	28
Figure 14 : Localisation de la mesure de compensation MC 2C	29

1 - PRÉAMBULE

1.1 - Contexte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le projet, objet du présent dossier, concerne la création du Parking Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur l'A36 au niveau de l'aire de service de Porte Sud Alsace.

1.2 - Objet du présent document

Le présent document a pour objectif de présenter le bilan de la concertation réalisée pour le projet de création du Parking Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur l'A36 au niveau de l'aire de service de Porte Sud Alsace et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à sa réalisation.

Le document rappelle d'abord les grandes lignes du projet ainsi que ce qu'est la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Il revient ensuite sur le déroulement de la concertation et propose une analyse quantitative et qualitative de la participation du public.

Enfin, les enseignements de l'État, maître d'ouvrage du projet, tirés des échanges avec le public sont présentés.

2 - PRÉSENTATION DU PROJET

2.1 - Présentation de l'aménagement proposé

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

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

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

L'implantation de l'un de ces parkings sécurisés pour poids lourds (dit PSPL) est prévue à proximité de l'aire d'autoroute existante de Porte d'Alsace Sud (Autoroute A36), sur la commune de Burnhaupt-le-Bas, dans le département du Haut-Rhin (68), en région Grand Est. L'aménagement proposé vise à augmenter la capacité et la sécurité de stationnement poids lourds sur l'aire de services actuelle avec la création de 179 places sécurisées.

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

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

Le projet est constitué d'une zone de stationnement pour poids lourds (cf. Figure 1) dédiée à l'implantation d'un parking sécurisé dit PSPL.

Le projet entre dans le périmètre du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach approuvé le 15/06/2022.

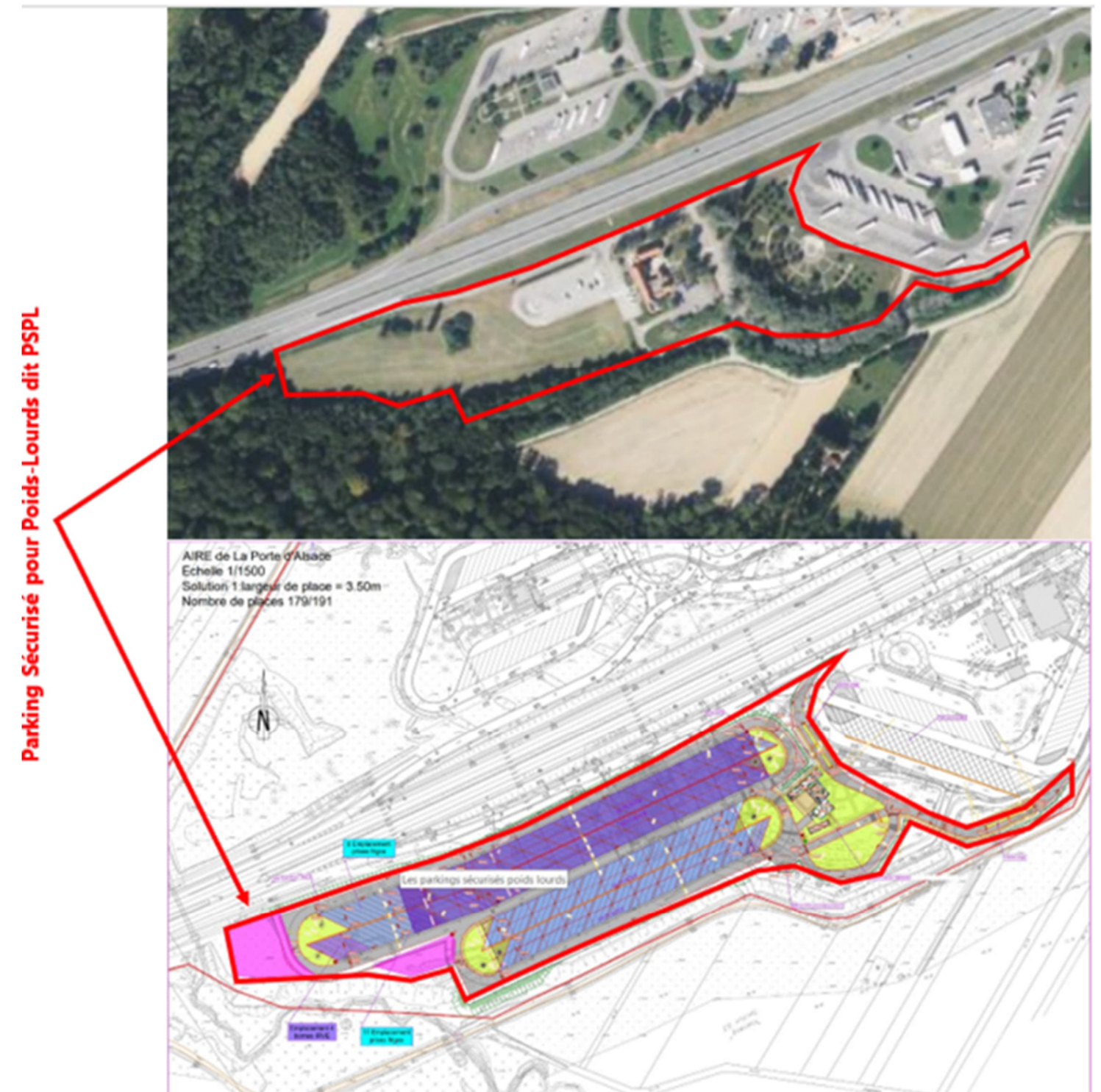


FIGURE 1 : SITE PROJETÉ POUR L'IMPLANTATION DU PROJET

Plan de stationnement - Stadium Valenciennes

Légende :

- Espaces verts
- Ombrières
- Cheminements piéton
- Piste accès bassin
- Stationnement bornes IRVE
- Limite DPAC
- Caussée poids lourds
- Stationnement hors ombrières
- Stationnement sous ombrières
- Stationnement prises frigos
- Caussée Hors PSPL
- Espaces verts hors PSPL
- Dalle béton pour entrées/sorties
- GSS2
- Bordure T3
- Bordure T2
- Clôture
- Tri sélectif
- Table avec banc
- Poubelle type molok

Informations supplémentaires :

- Total = 179 places
- Zone paiement Sorties
- Parkings à modifier 25 Places
- Portail manuel
- Tourniquet + passage PMR
- Voie de service
- Zone de paiement Entrées
- Accès de service rétabli
- Bâtiment PDL photovoltaïque
- Bâtiment Multiservices
- 10 Places Frigos
- 4 Places IRVE
- 8 Places Frigos
- 46 Places hors ombrières
- 14 Places hors ombrières
- 46 Places hors ombrières
- 14 Places hors ombrières



2.3 - Motivation de l'intérêt général

2.3.1 Objectif et bénéfices du projet

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

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

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

2.3.2 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 ».

■ À l'échelle européenne

- 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 ». 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.
- Le rapport de janvier 2025 présente 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. 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 ;
 - ▶ 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.
- Écarts entre l'offre et la demande - État des lieux 2022 : cette analyse met donc en lumière la pénurie significative de stationnements sécurisés pour poids lourds, accentuée dans les zones clés de transport en Europe.

- Écarts entre l'offre et la demande - Projection 2040 : cette analyse met en évidence une pénurie persistante et croissante de stationnements sécurisés pour poids lourds d'ici 2040, nécessitant une augmentation significative des infrastructures sécurisées, particulièrement selon les normes européennes EU-PARKING.
- Sécurité des chauffeurs et de leurs chargements : ces informations soulignent l'urgence d'améliorer la sécurité des zones de stationnement pour poids lourds afin de protéger les chauffeurs et leurs chargements contre les actes criminels.
- Enseignements tirés et choix du territoire français : 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.

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

- 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.
- 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.

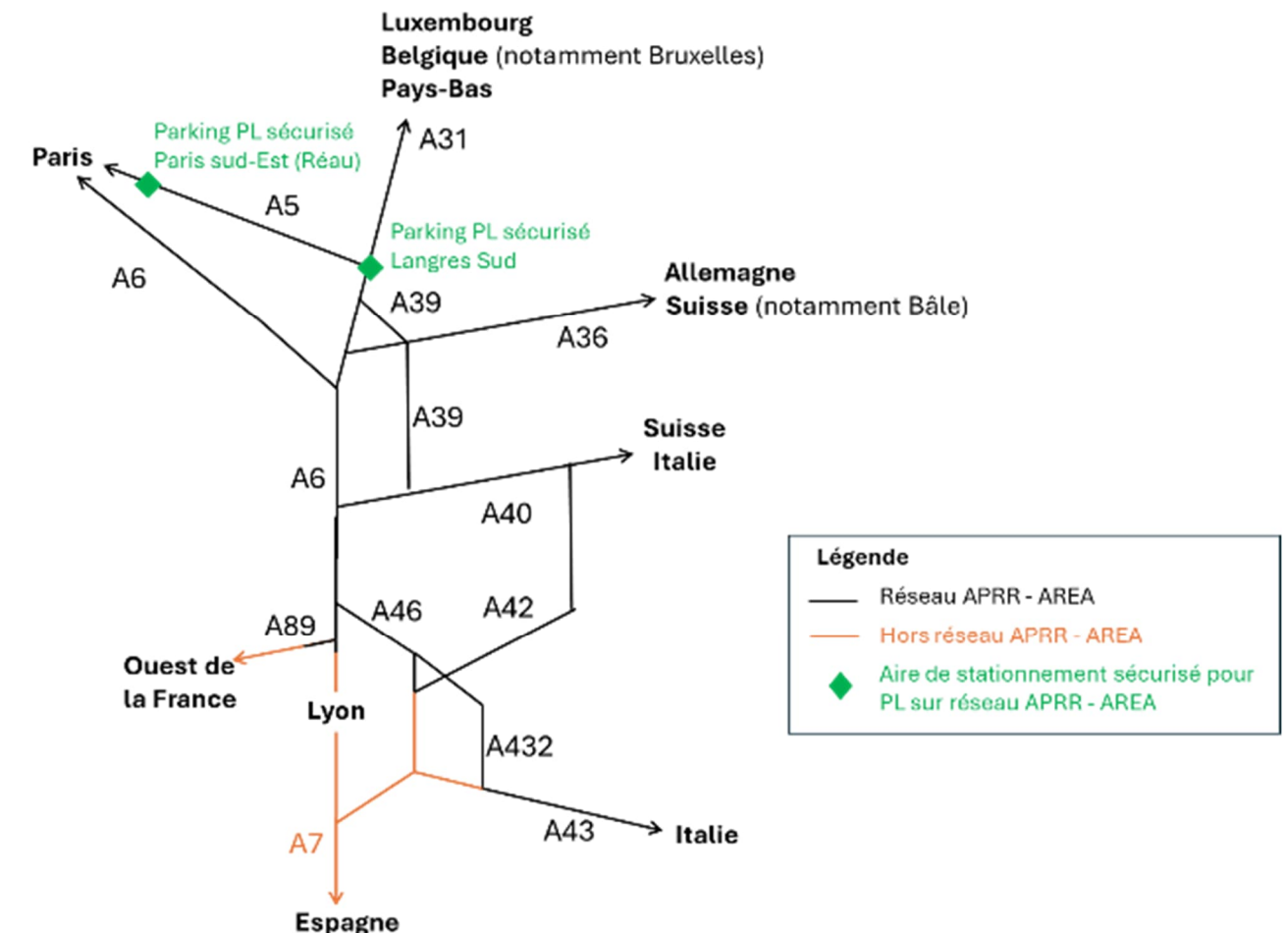


FIGURE 3 : RÉSEAU APRR ET DESSERTE DE L'EUROPE OCCIDENTALE

- La France est le troisième État membre dans lequel ont été dénombrés le plus de vols de cargaison en 2023/2024 en raison de la densité de son réseau de transport.
- 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.

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.

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

- L'autoroute A36, entre Beaune et Mulhouse, a ainsi été retenue pour l'implantation d'un PSPL.
- Une analyse du type d'emplacement potentiel de ce PSPL a ensuite été faite sur la base des deux critères cumulatifs suivants : critère 1 : limiter l'acquisition foncière et l'artificialisation des sols et 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, ...) :
- 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 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.

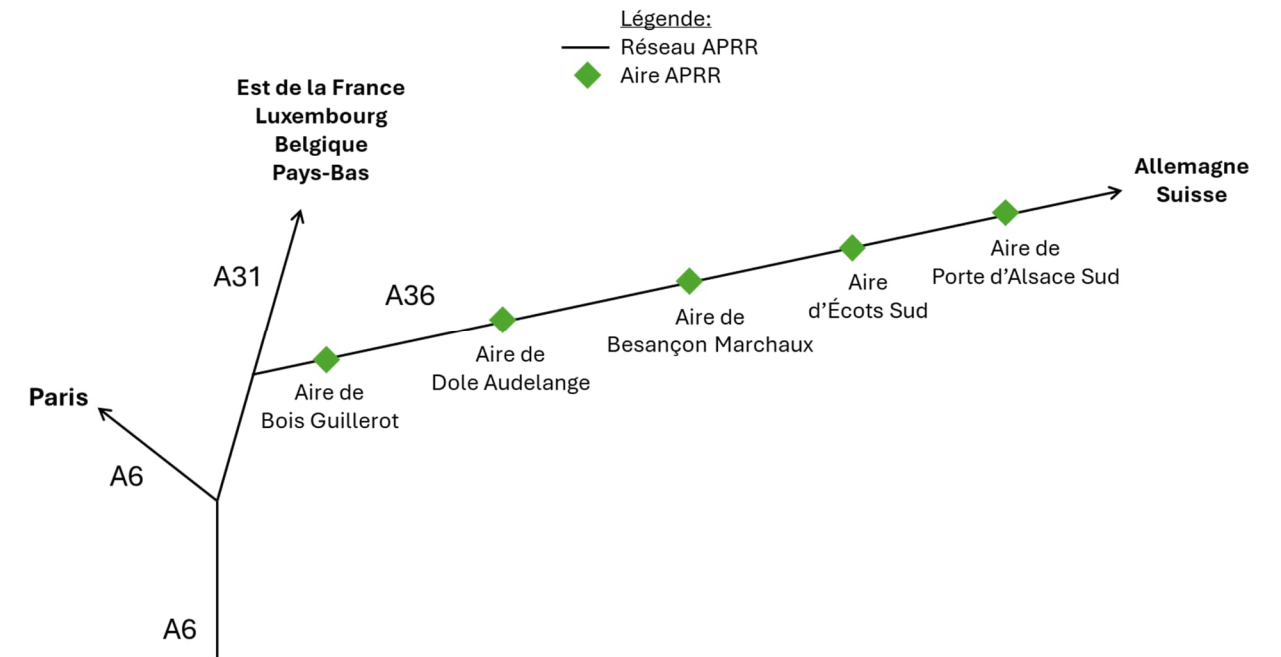


FIGURE 4 : RÉSEAU APRR – AIRES DE SERVICES ENVISAGÉES SUR L'A36

- Une analyse multicritère des cinq aires de services retenues dans la précédente phase (Figure 18) 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 considéré 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).
- De plus, l'autoroute A36 permet notamment des échanges entre Beaune et Ottmarsheim. L'aire de Porte d'Alsace Sud se situe à un peu plus de 12 km de Mulhouse. L'aire de service est accessible dans le sens Belfort vers Mulhouse au PR 11.000.
- Dans le sens Belfort vers Mulhouse, l'aire de service de Porte d'Alsace Sud est la dernière aire de service où les poids lourds peuvent stationner avant de traverser l'agglomération mulhousienne et avant la frontière avec l'Allemagne et la traversée de l'Europe.
- 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 complet la nuit. Ainsi, si les poids lourds souhaitent s'arrêter sur cette aire et que le parking poids lourds est saturé, ils doivent poursuivre leur route vers l'Allemagne, pays lui aussi déficitaire en parking sécurisé pour poids lourds.
- 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 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 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.

2.3.3 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.

3 - RAPPEL DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure encadrée par le code de l'urbanisme. Elle vise à adapter ou à actualiser certaines dispositions des documents d'urbanisme pour qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation du projet de Parking Sécurisés Poids Lourds (PSPL) sur l'A36 au niveau de l'aire de service de Porte Sud Alsace.

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

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

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

- La procédure de mise en compatibilité porte 1 document d'urbanisme : le PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach.

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

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

Analyse des documents concernés

La mise en compatibilité du PLUi ne concerne que le périmètre du projet de l'aménagement du PSPL sur l'aire de service de Porte d'Alsace Sud (périmètre qui comprend les emprises du projet de création de l'aire de PSPL et de ces services associés).

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

- Le règlement écrit du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (Zone Uc) :
 - Les parties Est et Nord de la zone centrale de l'emprise du PSPL sont situées en Zone UC.
 - L'arrêté du 10 novembre 2016 définissant les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être réglementées par le PLU précise, dans son article 3, que la destination de « construction commerce et activité de service » comprend sept sous-destinations dont la sous-destination « activités de services avec accueil d'une clientèle » recouvrant « les constructions destinées à l'accueil d'une clientèle pour la conclusion directe de contrat de vente de services ou de prestation de services, notamment médicaux et accessoirement la présentation de biens ».

- Le projet n'est pas autorisé en zone UC car il ne constitue pas une activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle. Il est destiné aux équipements d'intérêt et services publics.

Le projet est incompatible avec une implantation en Zone UC. Une modification du règlement écrit est sollicitée à l'article UC/I.1 et UC/I.2.

- Le plan de zonage du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (zone A, zone Ni, zone Uc, espace boisé classé) :

- Zone A – Zone agricole :
 - La partie Sud de la zone centrale de l'emprise du PSPL est située en Zone A.
 - Il est relevé une impossibilité de maintien d'une activité agricole ou pastorale après construction du PSPL sur la parcelle de l'aire :
 - Le site projeté pour l'implantation du PSPL est actuellement occupé pour moitié, par un espace végétalisé type prairie, dont une petite partie est classée aux termes du zonage du PLUi, en Espace Boisé Classé, zone agricole et zone naturelle.
 - Réglementairement, aux termes du PLUi, cette partie du site peut également être regardée comme ayant une valeur agronomique étant donné, qu'aux termes du rapport de présentation du PLUi, il est indiqué que les prairies naturelles, pelouses et pâturages naturels sont considérés comme ayant un potentiel agronomique, biologique ou économique et ont été inscrits en zone agricole au titre de l'article R151-22 du code de l'urbanisme.

Au regard de l'impossibilité de maintien d'une activité agricole ou pastorale, le projet n'est pas compatible avec une implantation en Zone A ; une modification du règlement graphique est sollicitée.

- Zone Ni – Zone naturelle inconstructible
 - La partie Ouest de la zone centrale de l'emprise du PSPL est située en Zone Ni.
 - En dépit de la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction, il subsistera des impacts résiduels nécessitant la mise en œuvre de mesures de compensation du fait d'une atteinte du projet à la sauvegarde des espaces naturels sur la parcelle de l'aire de PAS et non à l'échelle du territoire.
 - Le site projeté pour l'implantation du PSPL est actuellement occupé pour moitié, par un espace végétalisé type prairie, dont une petite partie est classée aux termes du zonage du PLUi, en Espace Boisé Classé, zone agricole et zone naturelle.
 - Réglementairement, aux termes du PLUi, cette partie du site peut être regardée comme ayant un intérêt paysager et environnemental considérant que les arbres supprimés dans le cadre du projet sont protégés par le classement « espaces boisés » lesquels sont à conserver, à protéger ou à créer, aux termes de l'article L113-1 du code de l'urbanisme ;
 - Considérant qu'aux termes du rapport de présentation du PLUi, il est indiqué que les cours d'eau et leurs berges et ripisylves sur une largeur adaptée à leur fonctionnement écologique sont considérés comme étant à protéger en raison du caractère d'espaces naturels et de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles et ont été inscrits en zone naturelle au titre de l'article R151-24 du code de l'urbanisme.

Au regard des enjeux environnementaux et paysagers inhérents au site d'implantation, le projet n'est pas compatible avec une implantation en Zone Ni ; une modification du règlement graphique est sollicitée.

■ Zone EBC – Zone Espace boisé classé :

- ▶ La partie à l'extrémité Sud de l'emprise du PSPL est située en Zone Espace boisé classé.
- ▶ Le projet est non autorisé car il induit le défrichement d'une partie d'un espace boisé classé (EBC) identifié au PLUi.
- ▶ Le projet est incompatible avec une implantation en Zone EBC ; une modification est sollicitée.

Le déclassement de la surface de l'EBC incluse dans le périmètre de l'aire existante de Porte d'Alsace Sud est donc sollicité. A noter que cette surface est déjà incluse dans le périmètre du DPAC.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

Au regard de l'analyse précédente, le projet de PSPL présente des incompatibilités avec :

- le règlement graphique du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (zones A, Ni et EBC) ;
- la modification du règlement écrit du PLUi (articles UC.I.1 et UC.I.2).

La réalisation du projet nécessite une mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach envisagée dans le cadre d'une déclaration de projet selon le code de l'urbanisme.

3.2 - Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

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

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

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

3.3 - Concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi selon le code de l'urbanisme

Dès lors qu'elle est soumise à évaluation environnementale, la mise en compatibilité du PLUi, dans le cadre d'une déclaration de projet, est soumise à concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 à L103-7 du code de l'urbanisme.

Les modalités de la concertation permettent au public, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

A l'issue de la concertation, l'autorité compétente en arrête le bilan.

Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête.

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

3.4 - Évolutions apportées au PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

Dans le cadre de la MECDU, deux grands types d'adaptations des documents d'urbanisme sont envisagés :

- Les adaptations des plans de zonage : le plan de zonage du PLUi n'est pas complètement adapté au projet tel qu'il est prévu aujourd'hui et ne permet pas la construction de certains ouvrages du projet.
- Les adaptations de règlements : le règlement du PLUi doit être adapté pour permettre la réalisation du projet.

Les principales adaptations envisagées du PLUi concernent :

- Le règlement graphique du PLUi (zone A, Ni et EBC) ;
- La modification du règlement écrit du PLUi (articles UC.I.1 et UC.I.2).

3.4.1 Règlement graphique actuel du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach



FIGURE 5 : EXTRAIT DU RÈGLEMENT GRAPHIQUE ACTUEL DU PLUI DE LA VALLÉE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH – SECTEUR DE BURNHAUPT LE BAS – PLANCHE 22

Zonage



Limites de zone

Secteur Haute-Vallée

 UPc1 : Urbain prioritaire centre

 UP1 : Urbain prioritaire

 US1 : Urbain secondaire

Secteur Pôle d'ancrage

 UPc2 : Urbain prioritaire centre

 UP2 : Urbain prioritaire

 US2 : Urbain secondaire

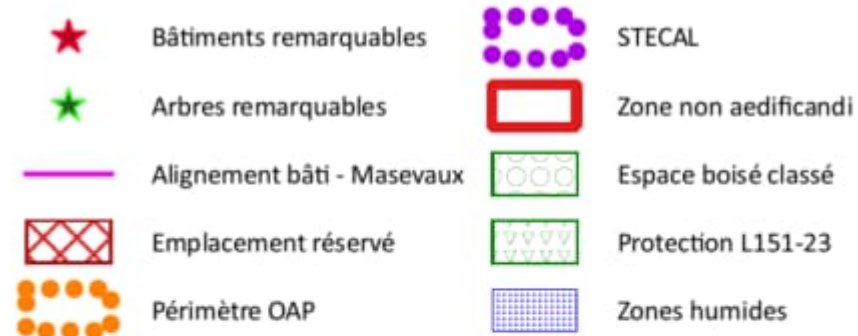
Secteur Avant-Vallée

 UPc3 : Urbain prioritaire centre

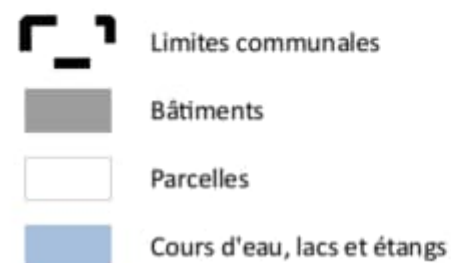
 UP3 : Urbain prioritaire

 US3 : Urbain secondaire

Prescriptions graphiques



Référentiel cadastral



Ensemble du territoire



FIGURE 6 : EXTRAIT DE LA LÉGENDE DU RÈGLEMENT GRAPHIQUE DU PLUI DE LA VALLÉE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH

3.4.2 Règlement graphique modifié du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach



FIGURE 7 : EXTRAIT DU RÈGLEMENT GRAPHIQUE MODIFIÉ DU PLUI DE LA VALLÉE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH – SECTEUR DE BURNHAUPT LE BAS

UC / I

Destinations des constructions, usages des sols et nature des activités

UC / I.1

Occupations et utilisations du sol interdites

- a) Les occupations et utilisations du sol suivantes sont **interdites** :
- Les constructions et extensions destinées à **l'exploitation agricole et à l'exploitation forestière** ainsi que le changement de destination vers ces destinations ;
 - Les constructions et extensions destinées à **l'habitat** ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - Les constructions et extensions destinées à **l'artisanat et commerce de détail dont la surface de vente reste inférieure à 300 m²** ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - Les constructions et extensions destinées aux **équipements d'intérêt et services publics** ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - Les constructions et extensions destinées aux **autres activités des secteurs secondaires** ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - **Les installations classées pour la protection de l'environnement** ;
 - L'aménagement de **terrains de camping / caravanning** ou de **parcs résidentiels de loisirs** ;
 - La construction et l'extension de **garages collectifs de caravanes** ou de **résidences mobiles de loisirs**.
- b) De manière générale, sont interdites les occupations et utilisations du sol présentant des caractéristiques étrangères à la vocation de la zone ou **qui ne sont pas autorisées au chapitre UC/I.2 suivant**.

UC / I.2

Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

Sous réserve de ne pas entraîner ou accroître des risques et des nuisances incompatibles avec la vocation de la zone, **sont autorisés** les destinations ou sous-destinations suivantes :

- a) Changements de destination, extensions et constructions nouvelles à **usage d'artisanat et commerce de détail et de commerce de gros dont la surface de vente dépasse les 300 m² et répondant à des achats occasionnels lourds ou se destinant à la vente des productions alimentaires locales**.
- b) **Extensions à usage d'artisanat et commerce de détail et de commerce de gros ayant une surface de vente est déjà supérieure à 300 m² à la date d'approbation du PLUi, ou atteignant une surface de vente d'au moins 300 m² et répondant à des achats hebdomadaires, dans la limite de 3 500 m² de surface de vente par unité commerciale.**
- c) L'accueil d'**activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle** qui nécessitent d'importantes surfaces, à condition qu'elles n'augmentent pas les nuisances et qu'elles participent au caractère de la zone.

UC / I.3

Occupations et utilisations du sol soumises à condition de mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

UC / I.1

Occupations et utilisations du sol interdites

- a) Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :
- Les constructions et extensions destinées à l'exploitation agricole et à l'exploitation forestière ainsi que le changement de destination vers ces destinations ;
 - Les constructions et extensions destinées à l'habitat ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - Les constructions et extensions destinées à l'artisanat et commerce de détail dont la surface de vente reste inférieure à 300 m² ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - Les constructions et extensions destinées aux équipements d'intérêt et services publics ainsi que le changement de destination vers cette destination **hors constructions qui ne sont pas mentionnées au chapitre UC/I.2 ;**
 - Les constructions et extensions destinées aux autres activités des secteurs secondaires ainsi que le changement de destination vers cette destination ;
 - Les installations classées pour la protection de l'environnement ;
 - L'aménagement de terrains de camping / caravanning ou de parcs résidentiels de loisirs ;
 - La construction et l'extension de garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.
- b) De manière générale, sont interdites les occupations et utilisations du sol présentant des caractéristiques étrangères à la vocation de la zone ou qui ne sont pas autorisées au chapitre UC/I.2 suivant.

UC / I.2

Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

Sous réserve de ne pas entraîner ou accroître des risques et des nuisances incompatibles avec la vocation de la zone, sont autorisés les destinations ou sous-destinations suivantes :

- a) Changements de destination, extensions et constructions nouvelles à usage d'artisanat et commerce de détail et de commerce de gros dont la surface de vente dépasse les 300 m² et répondant à des achats occasionnels lourds ou se destinant à la vente des productions alimentaires locales.
- b) Extensions à usage d'artisanat et commerce de détail et de commerce de gros ayant une surface de vente est déjà supérieure à 300 m² à la date d'approbation du PLUi, ou atteignant une surface de vente d'au moins 300 m² et répondant à des achats hebdomadaires, dans la limite de 3 500 m² de surface de vente par unité commerciale.
- c) L'accueil d'activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle qui nécessitent d'importantes surfaces, à condition qu'elles n'augmentent pas les nuisances et qu'elles participent au caractère de la zone.
- d) **Les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés.** Cette sous-destination comprend notamment les constructions de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements ainsi que les constructions des autres personnes morales investies d'une mission de service public.
- e) **Les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.** Cette sous-destination comprend notamment les constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions techniques conçues spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains, les constructions industrielles concourant à la production d'énergie.

4 - RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

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

4.1 - Les objectifs de la concertation

La concertation a plusieurs objectifs :

- 1° Informer le public et les acteurs du territoire des principales caractéristiques du projet et sur les modifications envisagées sur le document d'urbanisme en vigueur pour être en cohérence avec le projet ;
- 2° Permettre au public de formuler des observations et de poser des questions sur le projet et les principes de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) présentés.

4.2 - Les droits garantis au public lors de la concertation

Les droits garantis au public lors de la concertation :

- Accéder aux informations pertinentes sur la mise en compatibilité, permettant une participation effective ;
- S'exprimer sur la mise en compatibilité : les personnes concernées par les effets de la mise en compatibilité (riverains, élus, utilisateurs de l'aire, acteurs économiques, associations, etc) sont invitées à participer ;
- Disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- Être informé de la manière dont le Maître d'ouvrage a tenu compte des observations.

4.3 - Les modalités de la concertation

4.3.1 Synthèse des modalités de la concertation et de l'information du public de la tenue de la concertation

Les modalités de la concertation ont été définies par la délibération du conseil communautaire du 10 décembre 2025.

L'information du public de la tenue de la concertation s'est déroulée de la manière suivante :

- Une information par affichage officiel de l'arrêté du Président de la CA a été réalisé le 25/02/2026 ;
- Une information de la procédure a été publiée dans les annonces légales et judiciaires du Journal d'Alsace du samedi 28 février 2026 ;
- Une information de la procédure sur le site Internet de la Communauté de Communes a été réalisée à partir du 10/03/2026 ;
- Une information de la procédure sur les réseaux sociaux de la Communauté de Communes a été réalisée à partir du 11/03/2026.

Par ailleurs, conformément à l'arrêté, les dispositifs de recueils des contributions du public ont été les suivants :

- Un accueil sur RDV auprès d'un agent de la CCVDS pour se renseigner sur le projet et l'avancée de la procédure a été organisé ;
- Une adresse email dédiée : plui@cc-vallee-doller.fr a été mise à disposition ;
- Un registre de recueil des avis a été mis à disposition dans la mairie de Burnhaupt-le-Bas, aux jours et heures habituels d'ouverture au public (hors fermetures exceptionnelles) depuis le 25/02/2026 ;

Conformément à l'arrêté, la concertation du public est en cours depuis le 25/02/2026 et s'achèvera à la réunion d'examen conjoint (prévue le 04/08/2026).

Le bilan transmis en avril 2026 a été mis à jour car de nouvelles contributions ont été transmises en juin 2026.

4.3.2 Délibération du conseil communautaire définissant les modalités de la concertation

- La délibération du conseil communautaire du 10 décembre 2025 figure ci-après.



1

PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH DE LA SEANCE DU 10 DECEMBRE 2025

Sous la Présidence de M. Christophe BELTZUNG

Monsieur le Président souhaite la bienvenue à tous les membres présents et ouvre la séance à 19h00

Présents : 23
Excusés : 8
Absents : 0
Procuration : 4

Secrétaire de séance : Mme Delphine PERNOT

Présents, Excusés, Absents					
Commune	Nom	P	E	A	Procuration
Burnhaupt-le-Bas	T GRIENEISEN Alain, Maire	✓			
	T MEYER Régine	✓			
	T BURNER Auguste	✓			
Burnhaupt-le-Haut	T SENGLER Véronique, Maire	✓			
	T BOHRER Marc		✓		Proc. Mme Véronique SENGLER
	T SCHOEN Philippe	✓			
Dolleren	T REYMANN Sébastien, Maire	✓			
Guewenheim	T BARBERON Jean-Luc, Maire		✓		
	T SCHANEN Isabelle		✓		
Kirchberg	T ORLANDI Fabienne, Maire	✓			
Lauw	T EHRET Emile, Maire	✓			
	T BISCHOFF Sonia	✓			
Masevaux-Niederbruck	T BELTZUNG Maxime, Maire, CeA	✓			
	T UHLEN Hervé	✓			
	T SEREIN Dominique	✓			
	T BISCHOFF Jean-Luc	✓			
	T ETTERLEN Sophie		✓		Proc. M. Hervé UHLEN
	T FURTER Manon		✓		Proc. Mme Dominique SEREIN
	T LERCH Laurent	✓			
	T TROMMENSCHLAGER Florence	✓			
Le Haut-Soultzbach	T DUDT Franck, Maire		✓		Proc. M. Christophe BELTZUNG
	T BELTZUNG Christophe, Maire Délégué	✓			
Oberbruck	T FREITAG Claire	✓			
Rimbach	T DALLET Michel, Maire	✓			
Sentheim	T HIRTH Bernard, Maire	✓			
	T SPERISSEN Sandrine		✓		
	T KUNTZMANN Denis		✓		
Sewen	T FLUHR Hubert, Maire,	✓			
Sickert	T HIRTH Bertrand, Maire	✓			
Soppe-le-Bas	T WEISS Jean-Julien, Maire	✓			
Wegscheid	T BERLINGER Jean-Marie, Maire	✓			
Total		23	8	0	4



BILAN DE LA CONCERTATION

Version 4 – Septembre 2026

16/35

Ordre du Jour

Introduction	94
POINT 1. Approbation du PV du Conseil Communautaire du 5 novembre 2025 et examen du CR de la réunion de Bureau du 22 octobre 2025	94
POINT 2. Personnel : RIFSEEP	94
POINT 3. Personnel : Création-suppression de postes	96
3.1. Office de Tourisme :	96
3.2. Périscolaire	98
3.3. Crèches	99
POINT 4. Ordures Ménagères – Tarifs 2026	100
4.1. SMICTOM de la Zone Sous-Vosgienne	100
4.2. SMTCT	101
POINT 5. Finances	101
5.1. Emprunt 2025	101
5.2. Engagement des dépenses 2026	102
POINT 6. Urbanisme	103
6.1. PDA le Haut Soultzbach	103
6.2. PLUi	104
6.3. Aire sécurisée poids-lourds – Burnhaupt-le-Bas	104
POINT 7. Divers et Communications	107
7.1. Projet Social Créalliance	107
Annexe 1 : Tableau RIFSEEP	108
Annexe 2 : PDA le Haut Soultzbach	109

CONSIDERANT le plan du projet du nouveau périmètre délimité des abords ;
 CONSIDERANT le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable du commissaire enquêteur, tels qu'annexés à la présente ;
 CONSIDERANT qu'aucune adaptation n'est apportée au PDA ;
 Après avoir entendu l'exposé du Président,

Le Conseil Communautaire, après en avoir débattu et délibéré, à l'unanimité, décide :

- D'EMETTRE un accord sur le périmètre délimité des abords (PDA) tel qu'il est annexé à la présente délibération ;
- APPROUVE le périmètre délimité des abords (PDA) tel qu'il est annexé à la présente délibération ;
- AUTORISE Monsieur le Président à signer tout document en lien avec l'exécution de cette délibération ;
- PRECISE que le PLUi sera mis à jour par arrêté dans un délai d'un an à compter de l'arrêté préfectoral d'instauration ;
- DIT que la présente délibération sera transmise à l'autorité administrative compétente de l'Etat ;

6.2. PLUi

Monsieur le Président expose l'article L131-7 du Code de l'Urbanisme qui édicte que :

L'établissement public de coopération intercommunale compétent procède à une analyse de la compatibilité du plan local d'urbanisme, avec les documents mentionnés à l'article L. 131-4 et à l'article L. 131-5 à savoir pour la CCVDS le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) THUR DOLLER.

L'EPCI délibère sur son maintien en vigueur, ou sur sa mise en compatibilité. La délibération prévue est prise au plus tard trois ans après soit l'entrée en vigueur du plan local d'urbanisme intercommunal suite à son élaboration, aucune conséquence n'est prévue si la présente n'est pas prise.

L'analyse de compatibilité porte sur les documents entrés en vigueur ou révisés après l'intervention de la délibération adoptant le plan local d'urbanisme intercommunal. Les personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 qui élaborent ou approuvent des documents avec lesquels le plan local d'urbanisme sont informées de la délibération.

ENTENDU, le rapport présenté par le Président ;

Le Conseil Communautaire, à l'unanimité :

Vu le Code de l'urbanisme notamment l'article L131-17 ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé le 15 juin 2022 ;

CONSIDERANT que le SCOT Thur Doller n'a pas évolué depuis l'approbation du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal ;

CONSIDERANT que le PLUi est toujours compatible avec le SCOT Thur Doller

Après avoir entendu l'exposé du Président :

- DECIDE du maintien en vigueur du PLUi et de ne pas engager de révision ;
- DIT que la présente délibération sera transmise aux personnes publiques associées ;

6.3. Aire sécurisée poids-lourds – Burnhaupt-le-Bas

Monsieur le Président expose aux membres du conseil communautaire avoir été sollicité par la société APRR pour la création d'un parking poids lourd sur l'aire de repos de la Porte d'Alsace sur la commune de Burnhaupt-le-Bas.

La résolution du Parlement européen du 25 novembre 2021 sur la sécurité des parcs de stationnement pour camions prévoit la nécessité d'accueillir les chauffeurs de poids lourds dans des zones de repos sécurisées.

En application de cette résolution, le règlement 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 relatif au développement d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T), impose la création pour le

104

31 décembre 2040 d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour les conducteurs de poids lourds sur des intervalles moyens de 150 kilomètres.

Eléments justifiant l'intérêt général :

Le projet, objet du présent examen, s'inscrit dans le cadre :

- De la décision ministérielle n° 2023-43 du 30 janvier 2023 actant la réalisation de 866 places de stationnement pour poids lourds réparties sur les autoroutes A6, A5b, A46 et A36 ;
- Du dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes (avenant approuvé par Décret n° 2023-43 du 30 janvier 2023) ;
- De la réponse aux demandes exprimées dans les rapports de la commission européenne de 2019 et 2025 en réduisant la pénurie en créant environ 800 places de parking sécurisé PL sur le réseau APRR ;
- Du règlement 2024/1679 du parlement européen du 13 juin 2024, sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport ;
- De la résolution du Parlement européen du 25 novembre 2021 sur la sécurité des parcs de stationnement pour camions ;
- De la sécurisation du transport de marchandises ;
- De la lutte contre le stationnement sauvage, source d'insécurité et de nuisances ;

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

- De répondre à une demande croissante de stationnement poids lourds (création de l'ordre de 800 places au total) ;
- De renforcer la sécurité des chauffeurs s'y arrêtant ainsi que la surveillance de leur chargement ;
- D'offrir aux chauffeurs, pendant leur arrêt, un niveau optimal de services.

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

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

Le projet est constitué d'une zone de stationnement pour poids lourds dédiée à l'implantation d'un parking sécurisé dit PSPL. À noter que, dans le cadre du projet, les exigences de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (dite loi APER) et de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi Climat et Résilience) sont prises en compte, considérant notamment que le projet prévoit :

- L'installation de systèmes de production d'énergies renouvelables sur 50% de la surface totale du parc de stationnement (ombrières avec panneaux photovoltaïques) ;
- La mise en œuvre d'un dispositif d'infiltration des eaux pluviales reprenant, *a minima*, 50% de l'impluvium du parc de stationnement (sous réserve de l'analyse en cours des terrains).

Avant-Projet : détails techniques du projet :

Globalement le PSPL projeté comprend :

- une zone de stationnement et de circulation dédiée aux poids lourds, ainsi que de cheminement piéton dédiée aux chauffeurs, étant entendu que la capacité d'accueil du PSPL est adaptée à la jauge potentielle de poids lourds attendus ;
- un bâtiment « accueil / sanitaires », regroupant l'ensemble des services proposés aux chauffeurs routiers accueillis sur le PSPL, étant entendu que le dimensionnement de ce bâtiment est adapté à la capacité d'accueil du PSPL ;
- des espaces verts dispersés sur sa surface ainsi que des aménagements de loisirs et paysagers implantés à proximité du bâtiment « accueil / sanitaires ».

La zone de stationnement des PL et les espaces extérieurs associés se décomposent comme suit :

- une zone d'accès poids lourds, avec zone de péage 4 voies (2 entrantes et 2 sortantes), équipée de barrières d'accès et de bornes de paiement (en sortie) ;
- une zone de stationnement proprement dite des poids lourds, composée de 179 places, associée à des voiries routières de circulation / desserte et à des cheminements piétons, étant entendu que :
 - o la largeur roulable des voies de circulation séparant les blocs de stationnement est de 7,50 m minimum,
 - o les places de stationnement ont une largeur de 3,5 m et une longueur de 18 m ;
- une voirie spécifique permettant un accès contrôlé à l'arrière du bâtiment « accueil / sanitaires » depuis la zone de stationnement poids lourds (accès réservé aux agents d'entretien et de maintenance, interdit aux chauffeurs des poids lourds).

Au niveau de la zone de stationnement des PL :

- les voiries intérieures desservent les places de stationnement selon un principe de marche en avant (voirie à sens unique) et l'orientation et les dimensions des places permettent un stationnement en marche arrière ;
- des zones de stationnement spécifiques sont aménagées pour les véhicules électriques et les véhicules frigorifiques. Elles accueillent des bornes de « recharge électrique » et de « recharge frigorifique » ;
- des cabines sanitaires autonettoyantes sont régulièrement réparties de manière à toujours proposer des sanitaires aux chauffeurs à une distance inférieure à 250 m.

La zone de stationnement proprement dite est partiellement recouverte d'ombrières photovoltaïques. Ces ombrières et tous les dispositifs de production d'électricité feront l'objet d'une sous-concession. Le raccordement au réseau général sera enterré au moins jusqu'au point de livraison existant. Un aménagement paysager complet, diversifié et vertueux pour la faune et la flore locale est prévu.

Le projet est encore susceptible d'évoluer et comprend un volet environnemental.

Le projet n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal en raison d'un Espace Boisé Classé présent sur la parcelle retenue pour le projet, et d'un classement en zone Naturelle Inconstructible de protection renforcée pour des raisons de forte sensibilité paysagère ou/et environnementale ;

La CCVDS et le SCOT THUR DOLLER ont demandé à la Région Grand Est d'identifier dans son SRADDET ce projet comme d'envergure régionale dans le cadre de la gouvernance de l'artificialisation des sols.

ENTENDU, le rapport présenté par le Président ;

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L153-54 à L153-59, L300-6, R104-11, R104-13 et R153-15,

Vu l'arrêté préfectoral du 15 décembre 2015 conférant la compétence d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) à la Communauté de Communes des Vallées de la Doller et du Soultzbach ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé en date du 15/06/2022 ;

CONSIDERANT que le projet de création d'une zone de stationnement sécurisée poids lourds sur l'aire de repos de la Porte d'Alsace, située sur la commune de Burnhaupt-le-Bas, a été approuvé par le décret n°2023-43 du 30 janvier 2023 et constitue un projet d'intérêt général.

CONSIDERANT que la société APRR est en charge du réseau autoroutier concédé sur la section de l'autoroute A36 retenue pour la construction d'une zone de stationnement sécurisée poids lourds.

CONSIDERANT que la réalisation du projet conduit à l'adaptation du PLUi en vigueur, qui inscrit un espace boisé classé sur le site retenu qui ne permet pas la réalisation du projet.

Par conséquent, la réalisation du projet nécessite la mise en œuvre d'une procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi de la CCVDS comme prévu par les articles L300-6 et suivants et R153-15 du Code de l'urbanisme.

Le Conseil Communautaire, après en avoir débattu et délibéré, à l'unanimité :

- APPROUVE l'aménagement par la société APRR d'une zone sécurisée de stationnement pour poids lourds sur l'aire de repos de la porte d'Alsace qui fera l'objet d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de la CCVDS.
- PRECISE qu'un arrêté sera pris pour engager la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi et qu'une enquête publique devra être organisée ;
- SOLLICITE l'avis de la Commune de Burnhaupt-le-Bas conformément à l'article L5211-57 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- DECIDE d'ouvrir et de mener la concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées selon les modalités définies ci-après :
 - o Une information de la procédure sur le site Internet de la Communauté de Communes,
 - o Une information sur l'avancement de la démarche sera faite si une occasion de publication du journal de la Communauté de Communes et de la Commune se présente ;
 - o Un accueil sur RDV auprès d'un agent de la CCVDS pour se renseigner sur le projet et l'avancée de la procédure et une adresse email dédiée : plui@cc-vallee-doller.fr ;
 - o Un registre de recueil des avis sera disponible dans la mairie de Burnhaupt-le-Bas, aux jours et heures habituels d'ouverture au public (hors fermetures exceptionnelles) ;
- DIT que la présente délibération sera notifiée à l'ensemble des partenaires concernés et publiée conformément aux dispositions réglementaires.

POINT 7. Divers et Communications

7.1. Projet Social Créaliance

M. Bernard HIRTH informe le Conseil Communautaire de la présentation par Créaliance de son projet social auprès de la CAF. Cette dernière va ainsi pouvoir notifier à l'association son agrément de Centre Socio-Culturel pour une durée à définir.

Plus aucun point n'étant évoqué, le Président, M. Christophe BELTZUNG remercie l'ensemble des participants à cette séance mais aussi pour toutes les réunions de cette année 2025 et souhaite à chacun de bonnes fêtes de fin d'année. Il lève la séance à 20h00.

4.3.3 L'arrêté de prescription

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

L'arrêté de prescription était consultable au siège de la Communauté de Communes et sur le site Internet de la Communauté de Communes.

■ Adresse : 9 place des Alliés 68290 Masevaux-Niederbruck

■ Sur le site internet : <https://www.cc-vallee-doller.fr>

■ L'arrêté de prescription figure ci-après.



**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE DE LA DOLLER ET DU
SOULTZBACH**

**ARRETE DE PRESCRIPTION D'UNE DECLARATION DE PROJET EMPORTANT
MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL**

Le Président de la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach,

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU le Code de l'urbanisme, notamment les articles L153-54 à L153-59, L300-6, R104-11, R104-13 et R153-15,

VU le plan local d'urbanisme intercommunal de la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach approuvé le 15/06/2022,

VU le projet de création d'un parking poids lourd sur l'aire de repos de la Porte d'Alsace sur la commune de Burnhaupt-le-Bas ;

CONSIDERANT que le projet de création d'une zone de stationnement sécurisée poids lourds sur l'aire de repos de la Porte d'Alsace, située sur la commune de Burnhaupt-le-Bas, a été approuvé par le décret n°2023-43 du 30 janvier 2023.

CONSIDERANT que la société APRR est en charge du réseau autoroutier concédé sur la section de l'autoroute A36 retenue pour la construction d'une zone de stationnement sécurisée poids lourds.

CONSIDERANT que la réalisation du projet conduit à l'adaptation du PLUi en vigueur, qui inscrit un espace boisé classé et un classement en zone Naturel Inconstructible de protection renforcée pour des raisons de forte sensibilité paysagère ou/et environnementale ; sur le site retenu qui ne permet pas la réalisation du projet.

Par conséquent, la réalisation du projet nécessite la mise en œuvre d'une procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi de la CCVDS comme prévu par les articles L300-6 et suivants et R153-15 du Code de l'urbanisme.

ARRETE

Article 1 : L'aménagement par la société APRR d'une zone sécurisée de stationnement pour poids lourds sur l'aire de repos de la porte d'Alsace fera l'objet d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de la CCVDS ;

Article 2 : Une concertation est ouverte avec les habitants à compter de l'application du présent arrêté jusqu'à la réunion d'examen conjoint pré enquête publique selon les modalités définies par la délibération du conseil communautaire du 10 décembre 2025 ;

Article 3 : l'ensemble du dossier et, le cas échéant, les avis émis par le préfet et les personnes publiques associées, seront joints au dossier d'enquête publique ;

Article 4 : Conformément à l'article L153-43 à l'issue de l'enquête publique, le Président en présente le bilan devant le conseil communautaire, qui en délibère et adopte le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée ;

Article 5 : le présent arrêté fera l'objet de mesures de publicité définies aux articles R.153-20 à R.153-22. Il sera affiché à la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach pendant le délai d'un mois et la mention de cet affichage sera publiée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Une copie du présent arrêté sera adressée à Monsieur le Préfet ;

Fait à Masevaux-Niederbruck le mercredi 25 février 2026

Le Président

Christophe BELTZUNG

Signature
numérique de
Christophe
BELTZUNG
Date : 2026.02.25
15:18:18 +01'00'

4.3.4 Le dossier de concertation

Le dossier de concertation, comprenant 32 pages, décrivait la concertation et ses modalités et la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le dossier de concertation était mis à disposition afin de permettre au public de prendre connaissance du projet et d'en comprendre les enjeux.

Le dossier est disponible au siège de la Communauté de Communes (CC) de la Vallée de la Doller et du Soultzbach :

■ Adresse : 9 place des Alliés 68290 Masevaux-Niederbruck

■ Sur le site internet : <https://www.cc-vallee-doller.fr>

■ Le dossier de concertation figure en annexe.



4.3.5 Le registre de recueil des observations du public

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

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

■ Adresse : 9 place des Alliés 68290 Masevaux-Niederbruck

4.3.6 L'adresse email dédiée à la concertation

Une adresse email dédiée a été mise en place pour permettre au public de formuler ses observations :

■ courriel : plui@cc-vallee-doller.fr

4.3.7 Les informations sur le site internet de la Communauté de Communes

Une information de la procédure est disponible sur le site Internet de la Communauté de Communes,

■ <https://www.cc-vallee-doller.fr/a-votre-service/habitat/plui>

■ Les informations disponibles sur le site internet de la Communauté de Communes sont présentées ci-après.

Procédures en cours d'évolution du PLUi

Article 2 : Parking Poids Lourds – Aire de repos de la porte d'Alsace à Burnhaupt-le-Bas

Prescription de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal pour l'aménagement par la société APRR d'une zone sécurisée de stationnement pour poids lourds sur l'aire de repos de la porte d'Alsace.

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

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

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

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

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

Une adresse électronique dédiée est également mise à disposition : plui@cc-vallee-doller.fr

Quelle est la **localisation** du projet Porte d'Alsace Sud ?



Dossier de concertation

Arrêté du Président

5 - OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA MECDU ET LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

5.1 - Retour sur la concertation en chiffres

Au total, aucune personne n'a participé aux permanences organisées dans la commune concernée par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

On recense 2 contributions disponibles en annexes 7.1 - .

- 1 contribution (1 avis) a été transmise à l'adresse email dédiée à la concertation, en date du 7 mars 2026. Elle concerne l'opportunité du projet mais n'aborde pas de sujet lié à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- 1 contribution (1 avis) a été transmise à l'adresse électronique dédiée à la concertation, en date du 19 juin 2026. Elle ne concerne pas l'opportunité du projet mais aborde la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, notamment sur l'urbanisation de la zone Agricole et Ni du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach et le déclassement de l'EBC.

Aucune contribution n'a été déposée sur le registre de recueil des observations du public mis à disposition en mairie de Burnhaupt-le-Bas.

5.2 - Observations du public

La première contribution considère que compte tenu de l'augmentation du trafic poids lourd, il est préférable que ceux-ci stationnent sur le domaine autoroutier plutôt qu'en agglomération.

La seconde contribution :

- remarque, que dans les documents qu'elle a pu consulter, il apparaît a priori qu'à ce stade, aucun diagnostic environnemental (espèces protégées notamment) n'a été mené sur les zones concernées sur le site et dans les secteurs concernés par un changement de zonage.
- estime également que l'EBC pourrait être évité et préservé dans le cadre de l'aménagement et qu'aucune justification sérieuse et impérative n'est apportée quant à sa suppression. Dans ce cadre, elle demande que des compensations soient étudiées entre APRR et la CCVDS et que la réalisation du projet soit conditionnée à la mise en œuvre de ces mesures

5.3 - Réponses du maître d'ouvrage aux observations du publics

5.3.1 Sur l'opportunité du projet

Le maître d'ouvrage rappelle que la création d'un parking sécurisé pour poids lourds sur l'aire de Porte d'Alsace Sud (dit PSPL de PAS) présente effectivement un intérêt pour les motifs suivants :

- pour les chauffeurs des poids lourds puisqu'ils bénéficieront ensuite d'un stationnement leur permettant de disposer, pendant leur arrêt, d'un niveau de sécurité accrue (pour eux et leur chargement) et d'un niveau optimal de services (repos, restauration, accès à des douches et sanitaires...) ;
- pour les usagers de la route (poids lourds et véhicules légers) puisqu'il contribuera à diminuer le nombre d'accidents de la route liés à la fatigue potentielle des chauffeurs ou au stationnement sauvage des poids lourds (sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute, sur les bretelles d'accès d'aires de services ou d'aires de repos ou encore sur les bords de routes nationales, départementales ou communales) ;
- pour la collectivité en général puisqu'en contribuant à la réduction du nombre d'accidents de la route, il contribuera à la réduction du nombre d'interventions des secours et par conséquent des coûts qui en découlent.

5.3.2 Sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach et du projet de PSPL

Inventaires écologiques :

Le maître d'ouvrage rappelle que la mise en compatibilité du PLUi et la création d'un parking sécurisé pour poids lourds sur l'aire de Porte d'Alsace Sud (dit PSPL de PAS) font l'objet d'une évaluation environnementale unique régie par les dispositions du code de l'environnement :

- Une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale a été déposée le 4 juin 2025 auprès de l'Autorité Environnementale. À la suite à l'instruction de cette demande, sur décision d'examen préalable au cas par cas F-044-25-C-0138 rendue le 9 juillet 2025, le projet PSPL de PAS est soumis à évaluation environnementale régie, individuellement (hors mise en compatibilité du PLUi), par les dispositions du code de l'environnement.
- Compte tenu des modifications sollicitées pour pouvoir mener à bien le projet PSPL de PAS (modification des règlements graphique et écrits pour réduction d'un espace boisé classé, ainsi que de zones naturelle et agricole), conformément à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach est par ailleurs soumise à évaluation environnementale régie par les dispositions du code de l'urbanisme.
- En application des articles L. 122-13 et L. 122-14 du code de l'environnement, APRR a donc décidé de réaliser une évaluation environnementale portant à la fois sur le projet PSPL de PAS et sur la mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach nécessaire à sa réalisation.
- Cette évaluation environnementale unique est régie par les dispositions du code de l'environnement et soumise à enquête publique. Elle est portée par le permis d'aménager qui est déposé dans le cadre du projet.

D'autre part, il est à noter que des inventaires écologiques se sont déroulés de mars 2024 à fin septembre 2025 et ont couvert tous les groupes d'espèces (Tableau 1). En 2025, une étude malacologique a également été réalisé par le bureau d'étude Sialis dans le cours d'eau du Spechbach.

Les inventaires ont été effectués de la manière suivante :

- Habitats et Flore : 6 sessions
- Mammifères : 6 sessions
- Chiroptères : 2 sessions entre mi-juillet et mi-septembre
- Avifaune : 4 sessions
- Herpétofaune : 5 sessions amphibiens, 7 sessions reptiles
- Entomofaune : 5 sessions Lépidoptères, 3 sessions Odonates et 2 sessions Orthoptères

TABLEAU 1 : INVENTAIRES ÉCOLOGIQUES – DATES D'INTERVENTION

Thème	Dates	Compléments d'information
Flore et Habitats	16/04/2024 03/05/2024 16/05/2025 06/06/2024 11/07/2024 28/09/2024	Ensemble de l'aire d'étude (immédiat + élargie) Ensemble de l'aire d'étude (immédiat + élargie) Ensemble de l'aire d'étude (immédiat + élargie) Ensemble de l'aire d'étude (immédiat + élargie) Ensemble de l'aire d'étude (immédiat + élargie) Ensemble de l'aire d'étude (immédiat + élargie)
Reptiles et amphibiens	27/03/2024 11/04/2024 16/04/2024 30/04/2024 15/05/2024 16/05/2024 04/06/2024 04/07/2024 06/09/2024	Installation des plaques herpétologiques et recherche de sites favorables à la reproduction des amphibiens Prospection « amphibiens » (nocturne) Prospection « reptiles » Prospection « reptiles » Prospection « amphibiens » (nocturne) Prospection « reptiles » Prospection « reptiles et amphibiens » (diurne) Prospection « reptiles et amphibiens » (diurne) Prospection « reptiles »
Avifaune	19/03/2024 16/04/2024 16/05/2024 07/06/2024	Recherches de cavités ainsi que de nids de rapaces et de corvidés Session point d'écoute n°1 Session point d'écoute n°2 Prospection générale
Entomofaune	22/03/2024 29/04/2024 07/06/2024 03/07/2024 18/07/2024 14/08/2024	Prospection « Lépidoptères » Prospections « Lépidoptères / Odonates » Prospections « Lépidoptères / Odonates » Prospections « Orthoptères » Prospections « Lépidoptères / Odonates » Prospections « Orthoptères / Lépidoptères »
Mammifères (hors chiroptères)	26/03/2024 16/04/2024 16/05/2024 07/06/2024 18/07/2024 14/08/2024 06/09/2024	Installation des tubes à Muscardin et prospection mammifères Prospection « mammifères » Prospection « mammifères » Prospection « mammifères » Prospection « mammifères » Prospection « mammifères » Prospection « mammifères »
Chiroptères	11/07/2024 et 06/09/2024	Recherche de gîte potentiel arboricole Prospection de l'ancien bâtiment de restauration Mise en place d'écoute (6 points d'écoute) sur 2 saisons différenciées

Ces inventaires se sont déroulés sur les aires d'études suivantes (cf. Figure 8 page suivante) qui englobent bien les secteurs concernés par le changement de zonage et ont permis de lister les espèces protégées présentes au sein du projet et ont mis en évidence les enjeux suivants :

Thématique	Sous-thématique	Niveau d'enjeu global
Habitats et flore	-	Faible à Fort selon la zone
Faune	Herpétofaune	Faible à Modéré selon la zone
	Avifaune	Faible à Fort selon la zone
	Entomofaune	Faible à Modéré selon la zone
	Mammalofaune	Modéré
	Faune aquatique	Négligeable

Pour plus de détails, il convient de se reporter au chapitre 4.3 de l'étude d'impact du projet.

Zone d'EBC :

La visualisation de l'emplacement du projet proposée dans le dossier de concertation est un plan de principe, sommaire ne montrant pas le dessin du projet et l'étendue de terrassements connexes.

Les plans pages suivantes (Figure 9 : Plan masse du projet et Figure 10 : Principes de gestion des eaux pluviales) permettent de visualiser l'emprise réelle du projet et de ses aménagements connexes (terrassements, talus, système d'assainissement, emprise travaux) et montrent bien que le projet n'avait pas la possibilité d'éviter l'espace boisé classé (EBC.).

En effet, lors de la phase de chantier, un déboisement de la stricte surface nécessaire de l'EBC sera à réaliser afin de mener à bien l'ensemble des actions nécessaires à l'exécution des travaux.

En phase exploitation, la zone de l'EBC accueillera :

- des bassins ou des fossés d'assainissement permettant une gestion des eaux pluviales optimisée prenant en compte notamment le changement climatique ;
- l'emprise des terrassements nécessaires à la réalisation de la plateforme : réalisation de talus ;
- un mur de soutènement permettant d'éviter tout travaux et impact dans le lit du cours d'eau et permettant de ne pas impacter la situation actuelle en termes de fonctionnement hydraulique et de ne pas aggraver le risque inondation du secteur étudié.

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

Cartographie des enjeux réglementaires liés à la flore et à la faune (aires de reproduction et aires de repos)



FIGURE 8 : ENJEUX RÉGLEMENTAIRE DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

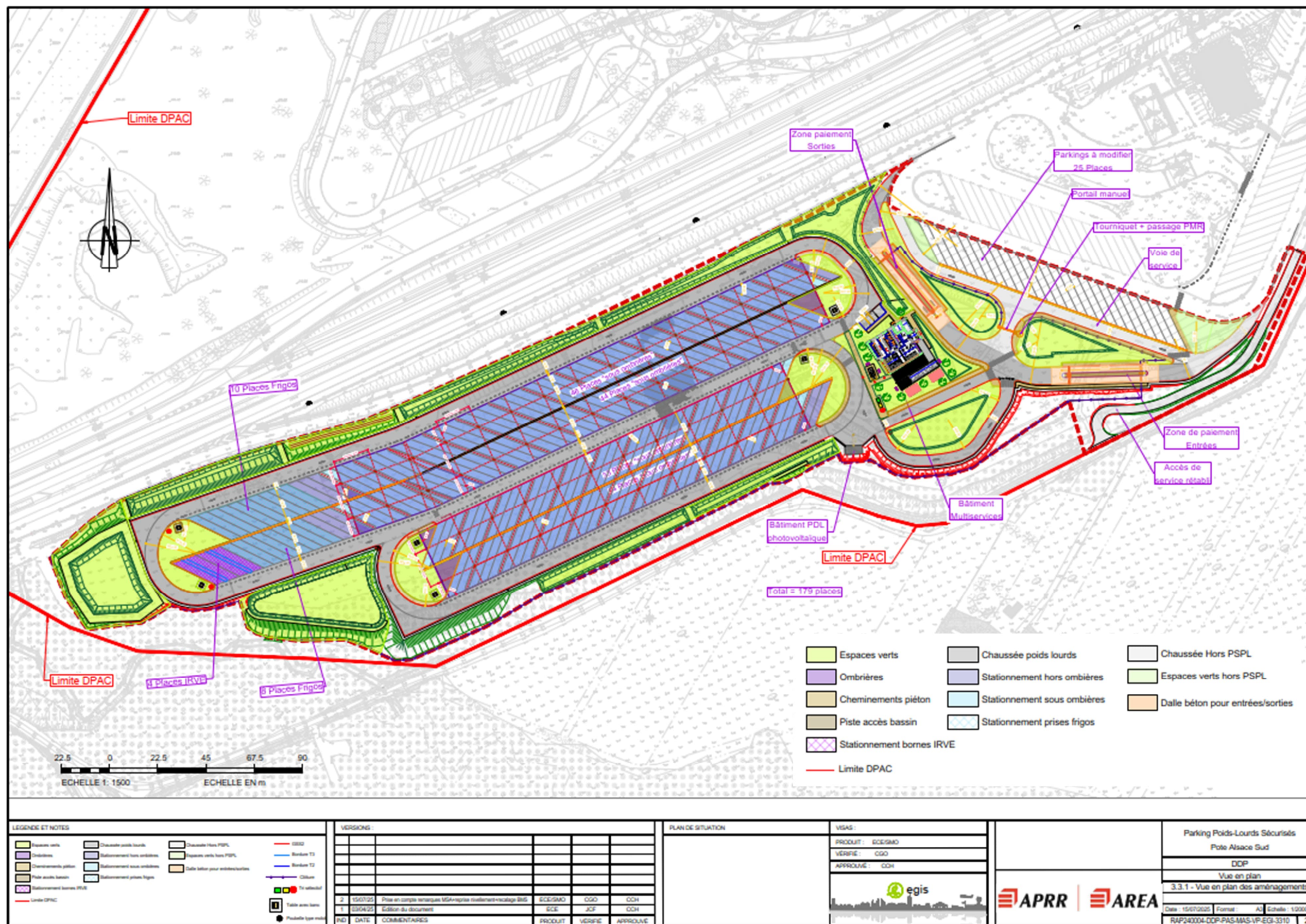


FIGURE 9 : PLAN MASSE DU PROJET

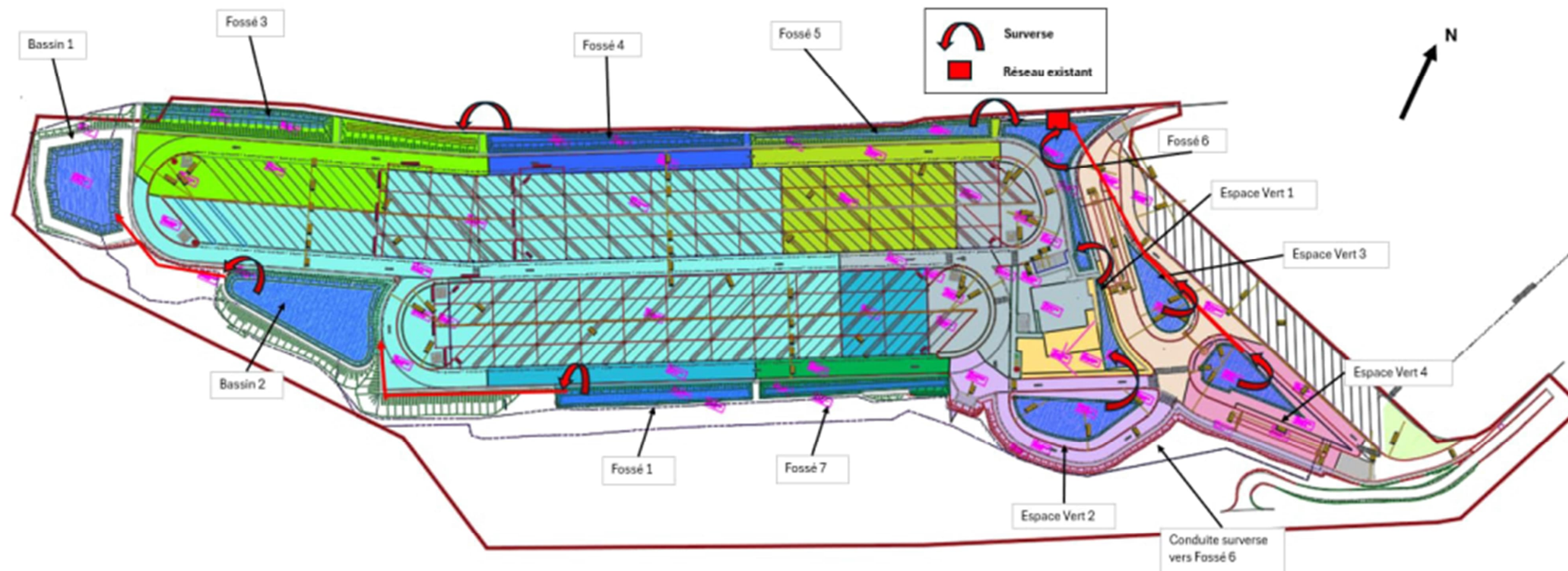


Figure 25 : Répartition des impluviums du projet par ouvrage d'infiltration – Pluie trentennale

Tableau 6 : Types d'ouvrages d'infiltration prévus

Nom de l'ouvrage d'infiltration	Ouvrage d'infiltration type
Fossé 1	Fossé d'infiltration
Bassin 2	Bassin d'infiltration
Fossé 3	Fossé d'infiltration
Fossé 4	Fossé d'infiltration
Fossé 5	Fossé d'infiltration
Fossé 6	Fossé d'infiltration
Fossé 7	Bassin d'infiltration
Espace Vert 2	Infiltration sur espace vert
Espace Vert 3	Infiltration sur espace vert
Espace Vert 4	Infiltration sur espace vert
Espace Vert 1	Infiltration sur espace vert
Bassin 1	Bassin d'infiltration

FIGURE 10 : PRINCIPES DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

Prise en compte des enjeux sur les zones humides et espèces protégées :

En parallèle de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le projet fait l'objet d'autres études qui s'assurent de la prise en compte des espèces protégées et des zones humides :

- d'une évaluation environnementale au titre du Code de l'Environnement comportant une étude d'impact environnemental ;
- d'un dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées ;
- et d'un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau portant notamment la compensation zone humide.

Mesures de compensation :

La mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach permet la réalisation du projet de PSPL et n'a pas d'impact supplémentaire sur l'environnement que ceux du projet en lui-même ou de son chantier.

Ainsi, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi pour la réalisation du projet est décrite dans l'ensemble des chapitres de l'étude d'impact pour les impacts et mesures sur le milieu physique, sur le milieu naturel, sur le trafic et les nuisances qui en découlent (sécurité, acoustique, air), sur le milieu humain (contexte socio-économique, bâti, foncier...), sur l'agriculture, sur les risques naturels et technologiques...

Pour rappel, en termes d'urbanisme, la modification du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach porte sur :

- Le déclassement d'espaces boisés classés de 13 325 m².
- Le déclassement de la zone A vers un zonage Uc car il est relevé une impossibilité de maintien d'une activité agricole ou pastorale après construction du PSPL sur la parcelle de l'aire de service (soit 0,78 ha environ) ;
- Le déclassement de la zone Ni vers un zonage Uc car il a été considéré qu'il y avait une atteinte du projet à la sauvegarde des espaces naturels et du paysage sur la parcelle de l'aire de service (soit 1,5 ha environ) ;
- La modification du règlement de la zone Uc (article UC/I.2 voire UC/I.1).



FIGURE 11 : SURFACES IMPACTÉES PAR LA MECPLUI

Les EBC impactés par le projet en lui-même qui nécessite une emprise importante sont donc ceux situés sur la commune de Burnhaupt-le-Bas au niveau de l'aire de Porte d'Alsace.

Néanmoins, les emprises projetées pour l'implantation du PSPL n'impactent pas les emprises surfaciques des mesures compensatoires du PLUi de 12,9 hectares au total dont 48 940,81 m² pour la commune de Burnhaupt-Le-Bas.

Ainsi, le projet et la mise en compatibilité du PLUi ne sont pas concernées par l'OAP sectorielle « Mesures compensatoires / Burnhaupt-le-Bas » du PLUi.

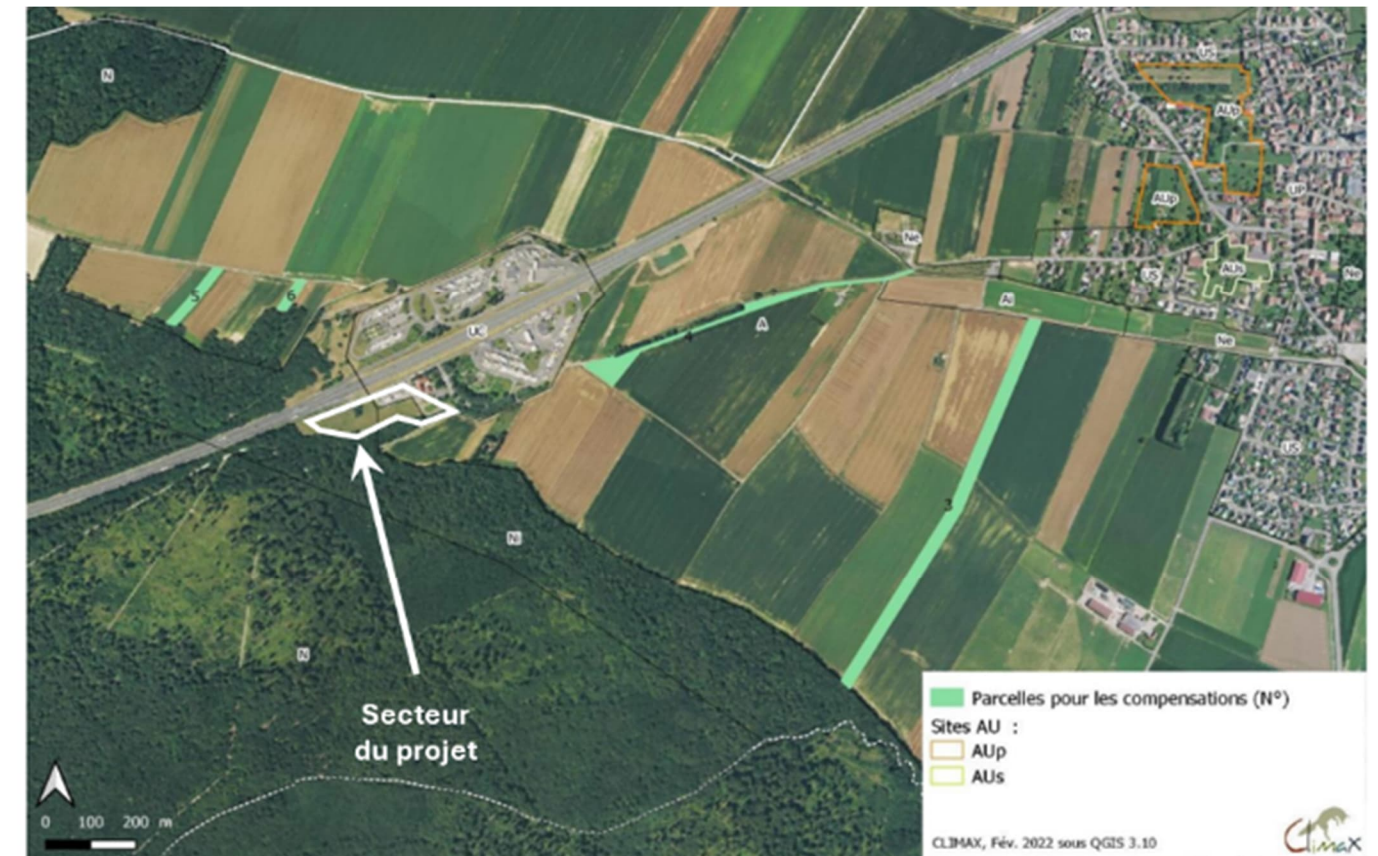


FIGURE 12 : OAP DU PLUI DE LA VALLÉE DE LA DOLLER ET DU SOULTZBACH – OAP SECTORIELLE

Dans le cadre du projet, il est prévu la mise en œuvre de mesures environnementales comprenant la replantation d'arbres et de haies arborées et arbustives dans le but de compenser les surfaces impactées, notamment :

- ME 1 : Évitement de zones à enjeu,
- ME 3 : Évitement des atteintes paysagères et patrimonial en phase travaux,
- ME 4 Principes d'intégration paysagère en phase exploitation,
- MR 12 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles,
- MR 26 : Renforcement de l'intégration paysagères (cf. Figure 13),
- MC 2C : Recréation de structures favorables au Muscardin et Hérisson (cf. Figure 14) :
 - 1.9 km de haies vont être plantées. Dans la mesure du possible, les plants issus des plants détruits seront réimplantés afin de dynamiser la disponibilité d'habitat pour les espèces visées.
 - Une partie des haies seront implantées dans la partie Sud au sein du plan paysager. La partie restante sera implantée au sein de l'aire Nord.
 - Ces plantations ne se feront néanmoins pas sur des parcelles agricoles afin de préserver les espaces agricoles comme demandés dans le PLUi.



FIGURE 13 : ESQUISSE DES MESURES D'INSERTION PAYSAGÈRES (SOURCE : ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET DE PSPL – PORTE D'ALSACE)



FIGURE 14 : LOCALISATION DE LA MESURE DE COMPENSATION MC 2C

6 - ENSEIGNEMENTS DE MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

6.1 - Les enseignements et engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à :

- Poursuivre le dialogue sur le projet avec les acteurs du territoire : l'enquête publique unique, organisée en 2026, sera également une nouvelle phase de participation qui permettra au public de donner son avis et poser des questions en s'appuyant sur le dossier d'enquête qui sera mis à disposition.
- Préciser la justification des modifications du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) au regard des aménagements prévus dans la suite de la procédure
- Poursuivre l'avancement sur la sécurisation des sites de compensation. La sécurisation des mesures de compensation, pour répondre au critère de pérennité des mesures, ne passe pas systématiquement par la maîtrise foncière des sites, plusieurs autres options de maîtrise par contrat existent : bail emphytéotique, bail rural environnemental, bail « SAFER », conventionnements divers, ORE, etc. Les modalités précises de sécurisation des sites de compensation seront précisées en phase d'étude ultérieure. Néanmoins, en parallèle des réflexions techniques sur les mesures, la prospection foncière a été engagée sur certains sites qui paraissaient les plus opportuns et/ou pour lesquels les propriétaires ont fait connaître leur souhait de vendre leurs parcelles.

6.2 - Les étapes après la concertation

- *Le projet fera l'objet d'une enquête publique unique portant sur la modification nécessaire du document d'urbanisme et sur l'évaluation environnementale du projet, conformément à l'article L122-14 du code de l'environnement*

6.2.1 Enquête publique

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

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

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

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

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

L'enquête publique portera sur :

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

L'enquête publique a pour objet d'assurer :

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

L'enquête publique se déroule comme suit :

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

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

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

6.2.2 La déclaration de projet portant sur l'intérêt général et la mise en compatibilité

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

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

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

6.2.3 Avis de la Commune de Burnhaupt-le-Bas

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

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

7 - ANNEXES

7.1 - Contributions

De: plui <plui@cc-vallee-doller.fr>
Envoyé: mardi 10 mars 2026 16:31
À: Hannah
Objet: RE: projets Burnhaupt

Madame, Monsieur,

Nous accusons réception de votre message relatif aux deux déclarations de projet emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme actuellement soumises à concertation du public.

Votre contribution a bien été enregistrée dans le cadre de cette concertation. Elle sera prise en compte et intégrée au bilan de la concertation qui sera présenté à l'issue de la procédure.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à ces projets et à la démarche de concertation.

Cordialement,



Elsa NORTH
Cheffe de projets Petites Villes de Demain

☎ 3 89 38 05 70
✉ .north@cc-vallee-doller.fr

📍 Communauté de Communes
de la Vallée de la Doller et du Soultzbach
9 Place des Alliés
68290 Masevaux-Niederbruck

🌐 www.cc-vallee-doller.fr

📱 📺 📷

De : Hannah
Envoyé : samedi 7 mars 2026 08:00
À : plui
Objet : projets Burnhaupt

Bonjour,

J'ai vu les articles sur la page web du site de la ComCom concernant les projets sur Burnhaupt-le-Bas.

Panneaux solaires sur le lac : franchement, bof. Entre les risques pour la faune et la flore, la pêche qu'on pourra plus faire, et le paysage qui risque de finir façon "miroir géant flottant", on ne parle pas

d'un petit aménagement. Et quand je vois que le projet est porté par Laketricity, entreprise américaine —, j'ai pas super confiance et l'impression qu'on va se retrouver avec un lac tout fermé pour qu'ils fassent des sous.

Parking poids lourds : personne veut des camions mais tout le monde commande sur internet - tant que ça déborde pas, je préfère que les camions se posent sur l'autoroute, pas qu'ils jouent à "où-je-vais-me-garer-aujourd'hui ?" dans nos villages et les zones de Mulhouse.

Gîte dans un bâtiment agricole : pour une fois, un projet qui ne veut pas tout bétonner une nouvelle parcelle pour exister. Il vaut mieux rénover un bâtiment existant pour en faire un gîte, c'est du bon sens, et ça s'intègre mieux chez nous.

Cordialement



Partout où la nature a besoin de nous

Nos réf : 19 / 2.3.7
Objet : Réponse à l'enquête publique sur la modification n°1 du PLUi de la
Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach & observations
dans le cadre des concertations relatives aux deux déclarations de projets emportant
mise en compatibilité de ce même PLUi.

Mulhouse, le 19 juin 2026

Monsieur le Commissaire Enquêteur
Communauté de Communes de la Vallée de la
Doller et du Soultzbach
9 Place des Alliés,
68290 Masevaux-Niederbruck

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Alsace Nature est une fédération regroupant plusieurs dizaines d'associations et
représentant des milliers de membres.

L'association a pour objet la sauvegarde de la nature, des sites et des paysages
dans toutes leurs composantes sol, sous-sol, eau, air, flore, faune, milieux naturels
et zones humides.

Nous avons pris connaissance des documents mis à la disposition dans le cadre de
la consultation publique relative à la modification n°1 du PLUi de la CCVDS,
approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 15 juin 2022,
ainsi que de ceux mis à disposition dans le cadre des concertations publiques
relatives aux deux déclarations de projets emportant mise en compatibilité de ce
même PLUi. Nos contributions et observations apportées dans ce présent courrier
portent sur ces différentes procédures.

1) Sur les modalités de consultation du public

La modification n°1 du PLUi de la CCVDS fait l'objet d'une consultation publique
d'une durée très réduite de 15 jours seulement. Les documents sont assez
lacunaires en ce qui concerne les déclarations de projet, par exemple, le volet
biodiversité n'est pas présenté dans les 2 projets soumis à MEC-PLU.

Nous considérons que le délai de consultation très court nuit à l'information du
public, d'autant que le projet engendre une mise en compatibilité du PLUi mais
aussi du SCOT, ce qui n'est pas anodin.

2) Sur les modifications proposées dans le cadre de la modification n°1 du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

La modification n°1 du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach a pour objet :

A. Adapter et modifier de façon mineure le règlement écrit, pour simplifier la
lecture des destinations et sous-destination autorisées ou interdites et
l'application des règles de stationnement. Enfin, les règles par rapport aux
clôtures situées sur limite séparative évoluent également sur l'aspect esthétique,
répondant à une demande des riverains et des élus.

B. Autoriser le changement de destination vers l'activité hôtelière, en restant
inférieure à 500m² de surface de plancher. Cette possibilité n'était ni strictement
interdite, ni autorisée selon les secteurs et nécessite une clarification.

- C. Autoriser le changement de destination d'un bâtiment vacant en zone Agricole et identifié au plan de
zonage, vers une activité de gîte si cette activité est complémentaire à l'activité agricole. »
- D. Passage de deux terrains d'un zonage U (urbain) vers A (agricole) et Ai (Agricole inconstructible) suite
à un jugement du Tribunal Administratif.

Nous n'avons a priori rien à redire de manière globale sur les modifications proposées, voire nous accordons
avec le reclassement de zones U vers A et Ai à Sickert qui permet de préserver des espaces naturels d'intérêt.

Concernant la modification du Règlement Ecrit sur les clôtures, nous notons qu'aucune mention n'est faite
quant à leur caractère franchissable pour la petite faune, ce qui fragmente les habitats et peut causer des
cas de mortalité induite d'espèces protégées comme le Hérisson d'Europe. Nous demandons que soit ajouté
dans la rédaction du règlement écrit du PLUi que l'installation ou la réfection de clôtures doit intégrer des
dispositifs de franchissement pour la perméabilité des déplacements de la petite faune : clôtures surélevées
de 25 cm au-dessus du niveau du sol ou ouvertures de 25 x 25 cm tous les 5 m linéaire en bas de clôture, sans
muret. L'installation d'un muret de soutènement n'est pas recommandée, en revanche, il faudrait encourager
la plantation de haies variées de feuillus floricoles et mellifères pour favoriser la biodiversité locale et
améliorer la qualité de vie et le paysage urbain.

Concernant la possibilité de changement de destination de bâtiments agricoles repérés au plan de zonage à
Masevaux-Niederbruck (Houppach), la surface de plancher maximum indiquée de 500m² nous paraît
cependant très permissive et trop importante.

Nous suggérons :

- Soit de descendre ce seuil à 300 m²
- Soit de procéder d'une manière inverse, avec la présentation d'un projet défini sur un plan masse et
qui emporterait ensuite une mise en compatibilité du PLUi, afin que le document d'urbanisme colle
au mieux au projet et évite les projets démesurés.

Ce changement de destination nécessite également l'adaptation du chemin d'accès avec une aire de
retournement, ce qui peut avoir des incidences environnementales non négligeables. L'ancienne exploitation
de la Sonnematt avait déposé des remblais (matériaux de chantier) en bordure du chemin d'accès, versant
dans la prairie attenante. Il conviendrait de les supprimer.

Si notre association est plutôt favorable à la sensibilisation du public à l'environnement et au maintien d'une
agriculture de montagne extensive et respectueuse du vivant, Alsace Nature reste réservé sur ce projet qui
n'est pas présenté concrètement (nombre de visiteurs envisagés, nombre d'animaux prévus, plans des
bâtiments envisagés, consommation d'eau prévue, traitement des effluents, stationnements, bien-être
animal, etc.).

3) Sur les déclarations de projets emportant mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

• **Aménagement sur l'Aire de Porte d'Alsace Sud à Burnhaupt-le-Bas**

Aménagement d'un parking sécurisé pour les poids lourds porté par la société APRR. Il s'agit de clôturer
le parking et d'installer des dispositifs de surveillance, d'aménager des services pour les chauffeurs
routiers et des bornes de recharges électriques pour les poids lourds. Les parkings seront couverts
d'ombrières photovoltaïques et des espaces verts paysagers seront aménagés.

Une partie de la zone prévue à l'aménagement est en zone naturelle inconstructible, une autre en
zone agricole et la frange Sud est en Espace Boisé Classé (qui doit donc être déclassé).

Dans les documents que nous avons pu consulter, il apparaît a priori qu'à ce stade, aucun diagnostic
environnemental (espèces protégées notamment) n'ait été mené dans les zones concernées sur le site

Alsace Nature

Secrétariat général
8 rue Adèle Riton
67000 Strasbourg
Tél : 03.88.37.07.58
Fax : 03.88.25.52.66
siegeregion@alsacenature.org

www.alsacenature.org

et dans les secteurs concernés par un changement de zonage. Par ailleurs, aucune mesure de compensation n'est proposée pour l'urbanisation de la zone Ni, ni pour le déclassement de l'EBC.

La zone Ni correspondent en partie à un Réservoir de Biodiversité de la trame verte régionale (ex-SRCE) et l'EBC relève la présence de linéaire arborés contribuant à la trame verte locale. A noter qu'une zone humide identifiée au PLUi jouxte la future zone UC au Sud. Le tout étant intégré dans une aire d'alimentation de captage d'eau potable.

Nous estimons que l'EBC pourrait être évité et préservé dans le cadre de l'aménagement. Aucune justification sérieuse et impérative n'est apportée quant à sa suppression, d'autant que le projet, tel que présenté, ne semble pas nécessiter la suppression de ce cordon boisé :



Aussi, si cela ne relève pas directement du Code de l'Urbanisme, et que la modification du PLUi n'est pas soumise à Evaluation Environnementale, il n'en demeure pas moins que le projet doit respecter la réglementation sur les zones humides et les espèces protégées.

En l'occurrence, notre association a eu à faire à un sauvetage express de Hérissons d'Europe sur le site lors de travaux récents sur la plateforme, en lien avec l'OFB.

Nous considérons que les mesures compensatoires pourraient utilement être intégrées au PLUi dans le cadre de la modification : Espace Boisé Classé à créer dans une zone agricole (avec un ratio compensatoire de 2 pour 1), restauration d'un espace naturel pour compenser la perte d'une zone Ni, etc.

Nous demandons que des compensations soient étudiées entre APRR et la CCVDS et incluses dans la modification du PLUi (zonage et règlement) et que la réalisation du projet soit conditionnée à la mise en œuvre de ces mesures.

Nous étudierons plus avant le projet dans les détails lors de l'enquête publique.

- ***Aménagement d'une centrale solaire flottante sur l'étang de Burnhaupt-le-Bas***

Actuellement, ce projet de développement des énergies renouvelables n'est compatible ni avec le PLUi, ni avec le SCOT. Les acteurs du territoire avaient alors acté que les projets d'énergies renouvelables ne devaient pas se faire au détriment des espaces naturels et agricoles, ce qu'Alsace Nature soutient et répète régulièrement dans ses communications. Ce revirement, obtenu grâce à des évolutions réglementaires récentes et inversant la hiérarchie des normes (un projet peut désormais modifier un PLU et un SCOT) est assez préoccupant.

Nous constatons que cette Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'a pas fait l'objet d'avis de l'Autorité Environnementale à ce stade (et seules les modifications de droit commun du PLUi semblent avoir fait l'objet d'un avis des PPA).

Alsace Nature a déjà pu faire part de son opposition à ce projet de centrale solaire flottante au cours des deux dernières années, notamment :

- ▶ Sur le choix du site retenu pour son développement, qui ne correspond pas à un « site artificialisé » ou « industriel » comme le présente les porteurs du projet, mais bien à un espace naturel et paysager d'intérêt, que ce soit pour la biodiversité (proche de Natura 2000, présence d'espèces d'intérêt communautaire, espèces protégées, etc.), pour les citoyens (espace de promenade, de ressourcement, de loisirs dépassant largement le cadre communal et de découverte du paysage dans l'environnement proche des villages bordés de grandes cultures, etc.) et pour la santé (aire d'alimentation de captage de la Doller).

Certes, ce plan d'eau correspond à une ancienne gravière d'extraction de matériaux pour la construction de l'A36, mais suite à la fin de l'exploitation, le milieu a évolué naturellement, avec des boisements rivulaires, une faune et une flore diversifiées et il fait désormais partie des sites naturels fréquentés par les habitants de Burnhaupt et au-delà, touchant des visiteurs réguliers de la vallée de la Doller, de l'agglomération mulhousienne et du Sundgau, voire du Territoire de Belfort.

Nous constatons que les zones d'implantation alternatives étudiées dans le dossier écartent trop rapidement le site de la gravière de Neudorf à Burnhaupt-le-Haut, qui présente bien moins d'enjeux environnementaux que le site retenu, que ce soit du point de vue de la biodiversité, du paysage, des loisirs, de la préservation de la ressource en eau ou de la trame verte et bleue.

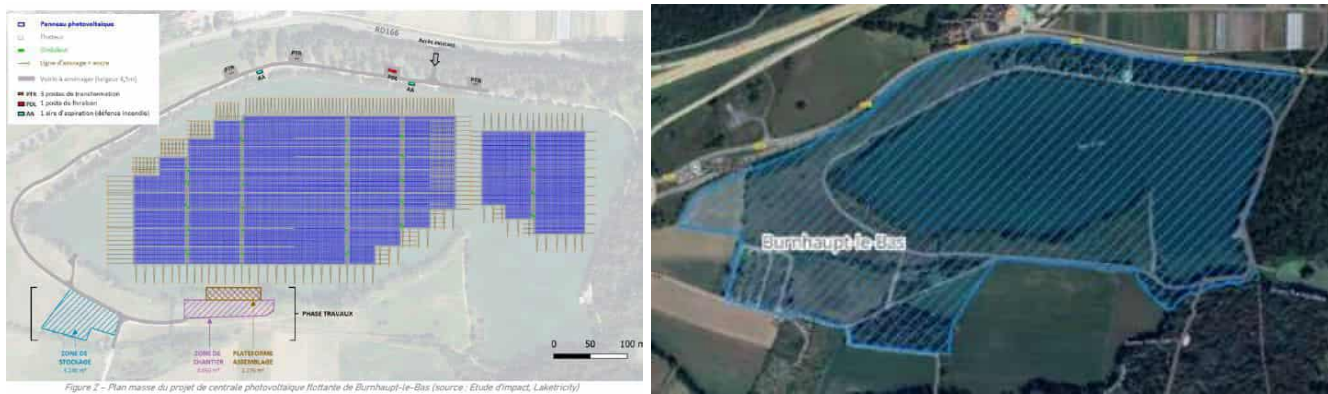
La question du raccordement, évoquée comme un critère déclassant, devrait être secondaire dans l'appréciation du choix du site, la démarche Eviter-Réduire-Compenser devant prioritairement s'appliquer à l'environnement. La comparaison des 2 sites nous apparaît donc biaisée et formatée pour coller au choix finalement retenu et qui ne correspond sans doute qu'à une opportunité foncière et financière.

Nous rappelons que la préservation de la qualité de l'eau et l'accès à une eau potable de qualité est un des combats historiques de notre association et que nous contestons l'implantation de ce projet dans un étang très peu profond (contrairement à d'autres anciennes gravières), au contact direct de la nappe phréatique de la Doller et en tête du principal périmètre d'alimentation de captage encore de qualité en amont de l'agglomération mulhousienne.

- ▶ Sur la projection de couverture du plan d'eau par les panneaux photovoltaïque, qui avoisine les 50%, ce qui est incompatible avec la préservation de la biodiversité, du fonctionnement de l'écosystème et des aménités publiques.

Que ce projet, qui, à nos yeux, ne respecte pas les caractéristiques d'évitement recommandées par les scientifiques (maximum 20-30% de couverture de la surface en eau) et qui va privatiser un espace naturel et introduire un aspect industriel au sein d'un espace de loisirs paysager, emporte « de fait » une mise en compatibilité du PLUi (qui est encore récent) et du SCOT (qui est en cours de révision), sous prétexte d'intérêt général et d'absence de solution alternative nous interpelle fortement.

Par ailleurs, la proposition d'adaptation du PLUi semble dépasser largement l'emprise des besoins du projet de Laketricity et nous paraît clairement surdimensionnée par rapport au projet envisagé.



Là aussi, la MEC-PLU n’indique pas clairement la surface du zonage qui sera adapté et modifié, ce qui ne permet pas de donner un avis totalement éclairé. N’est pas non plus présenté dans cette consultation le règlement écrit qui sera appliqué, alors que des éléments importants tels que la surface maximale de couverture du plan d’eau, l’écart par rapport aux berges, les clôtures ou encore la distance entre les rangées de panneaux pourraient utilement faire l’objet d’un règlement écrit.

Comme pour l’aménagement de l’aire de la porte d’Alsace, il nous semble évident que les mesures compensatoires (incontournables ici) du projet soient incluses dans la modification du PLUi, à travers un zonage et un règlement dédiés spécifiquement. La renaturation d’un autre plan d’eau du territoire doit être envisagée.

Nous contestons l’affirmation que « *Le projet photovoltaïque limite les émissions de gaz à effet de serre liées à la production d’énergie* » : le projet de centrale solaire flottante va certes produire de l’énergie renouvelable, mais ne va en rien limiter les émissions de GES dans l’atmosphère. Nous constatons en effet qu’en France, la production d’énergie augmente, que la part d’ENR augmente, mais qu’elle ne remplace pas les énergies fossiles.

Au regard des arguments que nous avons eu l’occasion de présenter en commission du SCOT en mars 2025 au sein du collectif des Castors, avec des usagers du site (Pêcheurs, promeneurs, sportifs, naturalistes, photographes animaliers, habitants de la vallée de la Doller...), la LPO et le GEPMA, soutenus par l’association Paysages d’Alsace et par le chercheur Serge DUMONT, nous réitérons notre opposition à ce projet et nous réfutons son caractère d’intérêt général, qui entre ici clairement en conflit avec les aspects de biodiversité, d’aménités, de paysage, de santé et de ressource en eau.

À l’heure où la préservation de la biodiversité et la protection de la nature sont des priorités absolues, où les politiques enjoignent à renforcer la préservation des espaces naturels, il nous paraît inconcevable de développer un projet de production d’énergie renouvelable aux dépens de la biodiversité, du paysage et des usages en pleine nature...

Afin d’éviter tout conflit d’usage et de contraintes environnementales la plupart des projets développés sont -et doivent - être installés sur des « sites à caractère dégradé ». Ce sont notamment des friches industrielle s(bâties/imperméabilisées) et des milieux fortement anthropisés.

Les membres du collectif sont conscients de la nécessité de développer la production locale d’énergies renouvelables, mais pas n’importe où, pas n’importe comment. Pour nous, il ne faut pas opposer climat et biodiversité (cohérences des politiques publiques) et nous demandons prioritairement le respect des principes suivants :

- Prioriser la sobriété énergétique (économies, isolation...)
- Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers en équipant les espaces artificialisés (toitures, parkings, bâtiments industriels...)
- Prioriser les projets citoyens

Nous étudierons plus avant le projet dans les détails lors de l’enquête publique.

Conclusion

Nous apportons quelques remarques sur les modifications mineures du PLUi, mais demandons des compensations pour le projet d’aménagement de l’aire de stationnement de la porte d’Alsace et réaffirmons notre opposition à la MEC-PLU et MEC-SCOT du projet de centrale solaire flottante sur l’étang de Burnhaupt-

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte nos observations, réserves et oppositions, nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l’assurance de notre considération distinguée.

La Présidente d’Alsace Nature

Michèle GROSJEAN

7.2 - Dossier de concertation

Autoroute A36

Aménagement sur
l'Aire de Porte
d'Alsace Sud

Parking sécurisé
pour les poids
lourds

DOSSIER DE CONCERTATION

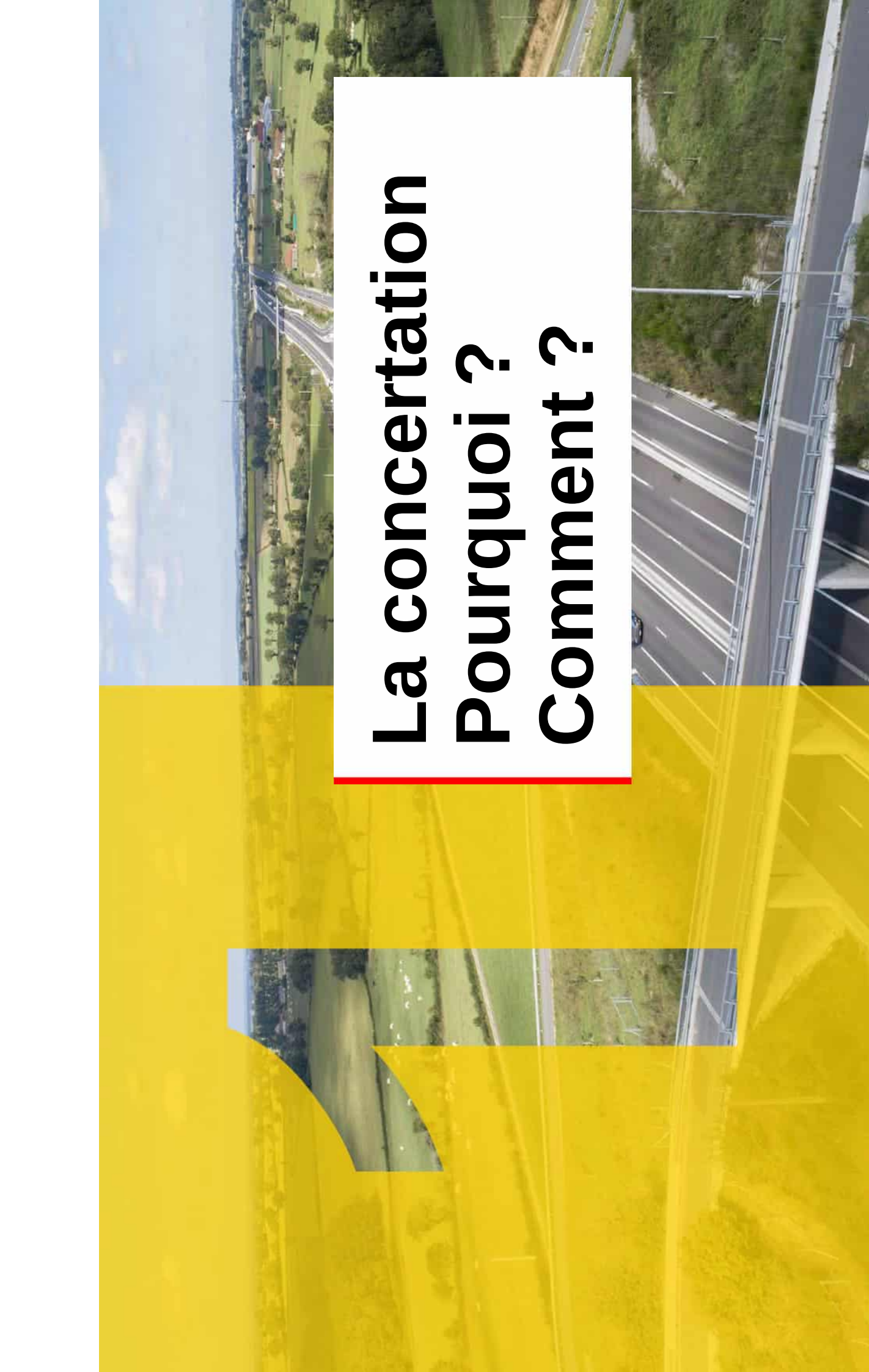
16.02.26



Sommaire



1. La concertation : pourquoi ? comment ?
2. Le projet de parking sécurisé sur l'Aire de Porte d'Alsace Sud
3. La nécessité d'une mise en compatibilité du PLUi
4. Après la concertation



La concertation Pourquoi ? Comment ?

| Pourquoi une concertation?

La concertation a plusieurs objectifs :

- ✓ 1° Informer le public et les acteurs du territoire des principales caractéristiques du projet et sur les modifications envisagées sur le document d'urbanisme en vigueur pour être en cohérence avec le projet ;
- ✓ 2° Permettre au public de formuler des observations et de poser des questions sur le projet et les principes de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) présentés ;

Pourquoi une concertation?

Une concertation du public est réalisée car :

- ❑ **Au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme**, le projet nécessite la mise en compatibilité du PLUi et cette mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale.
- ❑ Le projet est également soumis à évaluation environnementale au titre du code de l'environnement (article L121-15-1)
- ❑ **Au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme une concertation préalable (dite « facultative ») sur le projet est possible et prévaut sur celle de l'environnement.**
- ❑ **Le projet nécessite donc la réalisation d'une concertation qui porte sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, en lien avec le projet de parking sécurisé.**

Qu'est-ce qu'une MECDU ?

La **mise en compatibilité d'un document d'urbanisme (MECDU)**, comme un PLU ou un SCOT, est une **procédure permettant de mettre en cohérence ce document vis-à-vis d'un projet d'intérêt général.**

La réalisation du projet de parking sécurisé pour poids-lourds (PSPL) de l'Aire de Porte d'Alsace Sud nécessite de faire évoluer le document d'urbanisme de l'intercommunalité de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (PLUi) pour le rendre compatible avec le projet.

La déclaration de projet permettra de reconnaître l'intérêt général du projet permettant ainsi cette mise en compatibilité.

Quels sont les **droits** garantis au public lors d'une concertation ?

- ✓ **Accéder aux informations pertinentes** sur la mise en compatibilité, permettant une participation effective ;
- ✓ **S'exprimer** sur la mise en compatibilité : les personnes concernées par les effets de la mise en compatibilité (riverains, élus, utilisateurs de l'aire, acteurs économiques, associations, etc) sont invitées à participer ;
- ✓ **Disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;**
- ✓ **Être informé de la manière dont le Maître d'ouvrage a tenu compte des observations.**

7

PSPL Aire de Porte d'Alsace Sud (A36)

Concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et préalable à la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'intercommunalité de la Vallée de la Doller et du Soultzbach avec le projet de parking sécurisé pour poids-lourds de l'Aire de Porte d'Alsace Sud

Quels sont les **porteurs de la concertation** ?

Le Maître d'ouvrage

- › Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (**APRR**),
en charge du projet de PSPL, au nom et pour le compte de l'État.

La Communauté de Communes

- › Communauté de Communes de la **Vallée de la Doller et du Soultzbach**
en charge de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La Commune

- › Commune de **Burnhaupt-Le-Bas**

8

PSPL Aire de Porte d'Alsace Sud (A36)

Concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et préalable à la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'intercommunalité de la Vallée de la Doller et du Soultzbach avec le projet de parking sécurisé pour poids-lourds de l'Aire de Porte d'Alsace Sud

Quelles sont les **modalités** de la concertation ?

La concertation est ouverte du 17 février au 17 mars 2026

Comment s'informer ?

- › Le présent dossier est disponible au **siège de la Communauté de Communes (CC) de la Vallée de la Doller et du Soultzbach**
- › **Adresse** : 9 place des Alliés 68290 Masevaux-Niederbruck
- › Sur le **site internet** : <https://www.cc-vallee-doller.fr>

Comment participer ?

- › Sur le **registre** mis à disposition au siège de la CC de la Vallée de la Doller et du Soultzbach
- › Sur le **site** de la collectivité : <https://www.cc-vallee-doller.fr>
- › Par **courrier** à adresser au 9 place des Alliés 68290 Masevaux-Niederbruck

Le projet de parking sécurisé sur l'Aire de Porte d'Alsace Sud

Dans quel contexte s'inscrit le projet ?

- Ce projet vise à répondre aux **problématiques de transport des marchandises à l'échelle européenne**, notamment à la résolution du Parlement européen du 25 novembre 2021 sur la **sécurité des parcs de stationnement** pour camions et le règlement 2024/1679 du 13 juin 2024, sur les **orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport**.
- ✓ Un **plan d'investissement mobilité a été signé entre l'État et APRR** (Décret du 30 janvier 2023) pour contribuer à améliorer le réseau autoroutier et aider les mobilités à évoluer sur ce réseau.
- ✓ Dans ce cadre, il est prévu la mise en œuvre de **5 Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL)**, permettant l'accueil de 866 places poids lourds en renforçant la surveillance et la sécurité.

11

PSPL Aire de Porte d'Alsace Sud (A36)

Concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et préalable à la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'intercommunalité de la Vallée de la Doller et du Soultzbach avec le projet de parking sécurisé pour poids-lourds de l'Aire de Porte d'Alsace Sud



Pourquoi ce choix d'emplacement sur l'aire de Porte d'Alsace Sud ?

- ❑ Cet emplacement se trouve directement connecté à l'autoroute A36 qui accueille un trafic important, avec une part significative de poids-lourds, **circulant sur un corridor allant de l'Europe de l'Est à l'Europe de l'Ouest (France, Espagne, Portugal)**
- ❑ Cet emplacement se trouve dans un périmètre élargi de la zone d'attractivité de l'agglomération de Mulhouse **et à proximité des frontières allemande et suisse**.

12

PSPL Aire de Porte d'Alsace Sud (A36)

Concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et préalable à la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'intercommunalité de la Vallée de la Doller et du Soultzbach avec le projet de parking sécurisé pour poids-lourds de l'Aire de Porte d'Alsace Sud



Quels sont les **objectifs** de ce projet ?

- Apporter des services liés à la sécurité:
 - Vidéo-surveillance 24h/24, 7j/7 remontée à un PC
 - Parking surveillé physiquement la nuit, les WE et Jours Fériés par un gardien
 - Parking entièrement clôturé et équipé de détection automatique sur clôture
 - Parking interdit aux Transports de Matières Dangereuses (TMD)

Quels sont les **objectifs** de ce projet ?

Apporter des services pour l'accueil des chauffeurs poids-lourds:

- Snacking
- Espace détente intérieur / extérieur
- Sanitaires
- Douches
- Laverie / Sèche-linge
- Wifi

Et des services sur parkings :

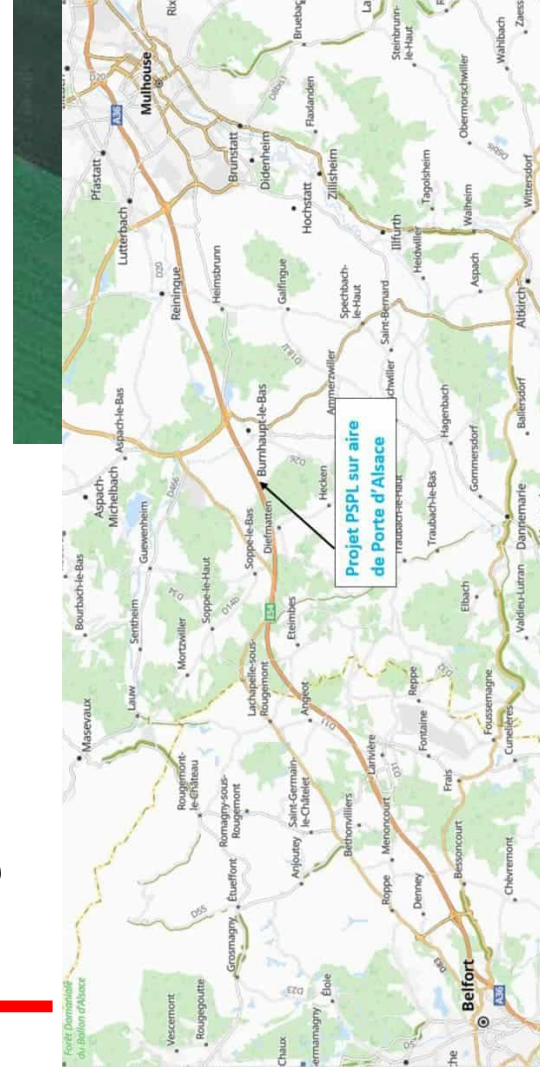
- Bornes électriques pour camions frigorifiques
- Bornes de recharge électriques



| En quoi consiste le projet ?

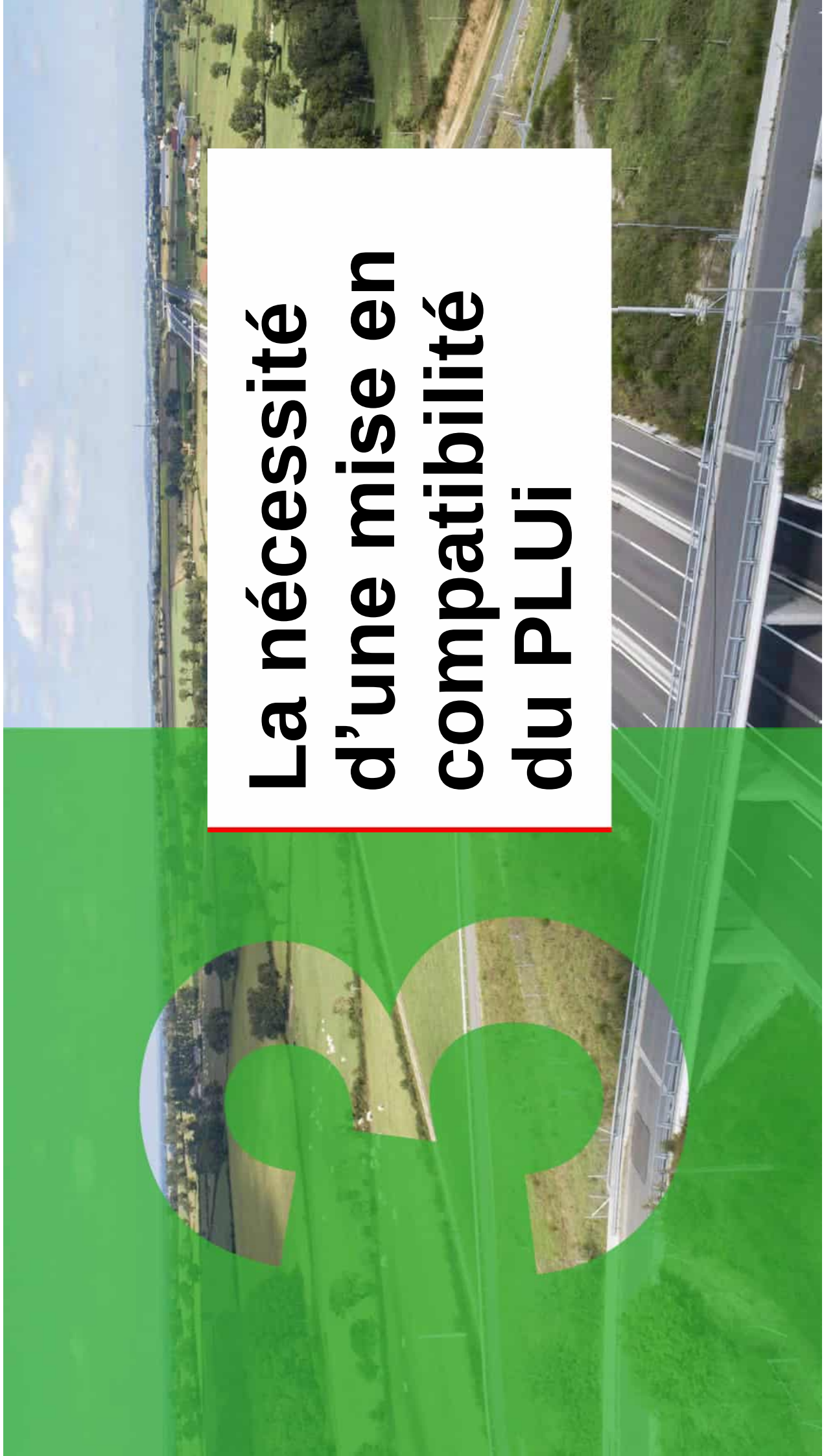
- Le parking sécurisé se situe **intégralement** dans les emprises du domaine autoroutier (Aire de Porte d'Alsace Sud). Son accès se fait uniquement depuis l'Autoroute A36 (sens Beaune/Mulhouse). **Le parking réutilise notamment l'emplacement d'un ancien restaurant désaffecté.**
- A l'intérieur de l'Aire, le parking est **entièrement clôturé, protégé par vidéo-surveillance et gardiennage, avec un accès payant.** Le parking est organisé avec:
 - ❑ une **zone de stationnement et de circulation pour les poids lourds**, ainsi qu'un cheminement piéton dédié aux chauffeurs. Il est prévu de recouvrir les stationnements **d'ombrières photovoltaïques** ;
 - ❑ un **bâtiment « accueil / sanitaires »**, regroupant l'ensemble des services proposés aux chauffeurs routiers ;
 - ❑ des **espaces verts ainsi que des aménagements de loisirs et paysagers.**

| Quelle est la localisation du projet Porte d'Alsace Sud ?



Quels sont les **bénéfices** attendus du projet ?

- **Répondre à la demande en organisant le stationnement** en créant 866 places de parking sécurisé PL sur le réseau autoroutier géré par APRR, dont 179 places sur le PSPL de Porte d'Alsace Sud ;
- **Sécuriser** le transport de marchandises ;
- **Lutter contre le stationnement sauvage** des poids-lourds, source d'insécurité et de nuisances ;
- **Renforcer la sécurité et améliorer les conditions de vie** des chauffeurs poids-lourds, en leur apportant de nouveaux services.



La nécessité
d'une mise en
compatibilité
du PLUi

Le projet dans les documents d'urbanisme

❑ Le projet s'inscrit dans le territoire du Schéma de Cohérence Territorial (**SCOT**) du Pays Thur Doller approuvé le 18/03/2014.

- Le SCOT est constitué du **rapport de présentation**, du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (**PADD**) et du Document d'Orientation et d'Objectifs (**DOO**).
- Les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (**PADD**) **s'appliquent au projet**.
- Les orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (**DOO**) **s'appliquent au projet**.



La compatibilité du projet avec le SCOT

- ❑ Sur le **PADD** : le site projeté ne s'inscrit pas sur des parcelles **agricoles** cultivées constituant un **enjeu** à l'échelle du SCOT, il soigne la qualité des milieux et des **paysages**. Il répond aux enjeux de l'efficacité **énergétique** du bâti neuf, développe les énergies **renouvelables** et préserve et gère durablement la ressource en **eau**.
- ❑ Sur le **DOO** : le site projeté ne s'inscrit pas sur des parcelles **agricoles** cultivées constituant un **enjeu** à l'échelle du SCOT, il préserve la qualité **paysagère** existante et garantit une **harmonie** entre **développement et préservation du paysage et biodiversité**. Il favorise le développement de bâtiments de **qualité** environnementale et des **énergies renouvelables**.

✓ **Le projet est compatible avec les orientations et objectifs du SCOT.**

Le projet dans les documents d'urbanisme

- ❑ Le projet s'inscrit dans le territoire régit par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Vallée de la Doller et du Soultzbach approuvé le 15/06/2022.
- ❑ Le PLUi est constitué :
 - d'un **rapport de présentation**, d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (**PADD**), des Orientations d'Aménagement et de Programmation (**OAP**), d'un **règlement écrit** et graphique et des annexes.
- ❑ Le projet est compatible avec les OAP et les objectifs du PADD.

Le projet dans les documents d'urbanisme

- ❑ Concernant le plan de zonage et le règlement associé :
 - Les parties Est et Nord du projet sont en **Zone urbaine de développement commercial (UC)**.
 - La partie Sud du projet est en **Zone Agricole (A)**.
 - La partie ouest du projet est en **Zone Naturelle (Ni)**.
 - La frange à l'extrémité Sud du projet est en **Espace boisé classé (EBC)**.



La compatibilité du projet avec le PLUi

- ☐ Sur le règlement de la **zone urbaine de développement commercial (UC)** : les aménagements liés au projet ne rentrent pas dans les conditions et utilisations du sol admises dans le règlement.
- ☐ Le règlement de la zone UC n'est pas compatible avec le projet car il ne constitue pas une activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle. **Il est destiné aux équipements collectifs et services publics.**
- ✓ **Une mise en compatibilité du PLUi est donc nécessaire et nécessite une modification du règlement écrit (articles UC. I.1 et I.2).**

La compatibilité du projet avec le PLUi

- ☐ Sur le règlement de la **zone agricole (A)** : les aménagements liés au projet ne rentrent pas dans les conditions et utilisations du sol admises.
- ☐ La zone A n'est pas compatible avec le projet car la Communauté de communes relève une impossibilité de l'exercice d'une activité agricole ou pastorale après construction du PSPL sur la parcelle de l'aire de service.
- ✓ **Une mise en compatibilité du PLUi est donc nécessaire.**
- ✓ **Pour la réalisation du projet, une modification du règlement graphique est sollicitée (extension de la zone UC en lieu et place de la zone A).**

La compatibilité du projet avec le PLUi

- ☐ Sur le règlement de la **zone naturelle et forestière (Ni)** : les aménagements liés au projet ne rentrent pas dans les conditions et utilisations du sol admises.
- ☐ La zone Ni n'est pas compatible avec le projet car la Communauté de communes relève que des mesures de compensation seront mises en œuvre pour traiter les impacts résiduels à la sauvegarde des espaces naturels.
- ✓ **Une mise en compatibilité du PLUi est donc nécessaire.**
- ✓ **Pour la réalisation du projet, une modification du règlement graphique est sollicitée (extension de la zone UC en lieu et place de la zone Ni).**

La compatibilité du projet avec le PLUi

- ☐ Sur le règlement des **espaces boisés classés (EBC)** : ce classement ne permet pas de changement d'affectation ou n'autorise pas tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.
- ☐ La présence de l'EBC n'est pas compatible avec le projet.
- ✓ **Une mise en compatibilité du PLUi est donc nécessaire.**
- ✓ **Cette mise en compatibilité porte sur le déclassement de la partie de l'EBC incluse dans l'aire existante de Porte d'Alsace Sud.**

Synthèse de la **compatibilité** du projet avec le PLUi

- ❑ La réalisation du projet de PSPL nécessite une mise en compatibilité du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach sur la commune de Burnhaupt-Le-Bas :
- 1. Le **déclassement de la zone A, Ni et EBC** dans l'enceinte du DPAC au niveau de l'aire de service de Porte d'Alsace Sud entraînant la modification du règlement graphique du PLUi : suppression de la zone A et Ni et l'élargissement de la zone UC et suppression l'EBC.
- 2. La **modification du règlement écrit** de la zone UC du PLUi de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (articles UC.I.1 et UC.I.2).

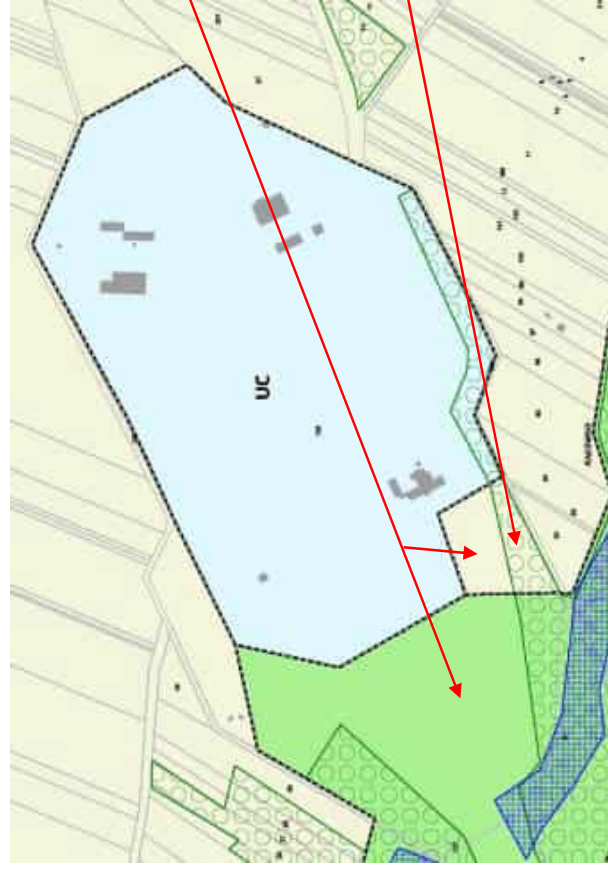
Synthèse de la **compatibilité** du projet avec le PLUi

Surfaces concernées par la MECPLUi :



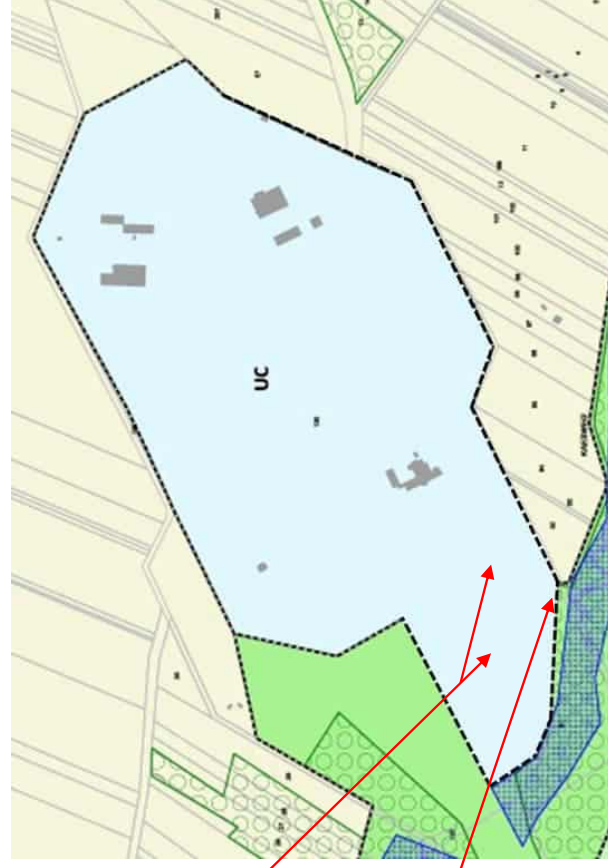
Synthèse de la **compatibilité** du projet avec le PLUi

Modification du règlement graphique du PLUi de la vallée de la Doller et du Soultzbach :



Suppression de la zone A
et de la zone NI à l'Ouest
de l'aire de service

Modification de l'EBC
au Sud de la parcelle 130



Situation actuelle

Situation future

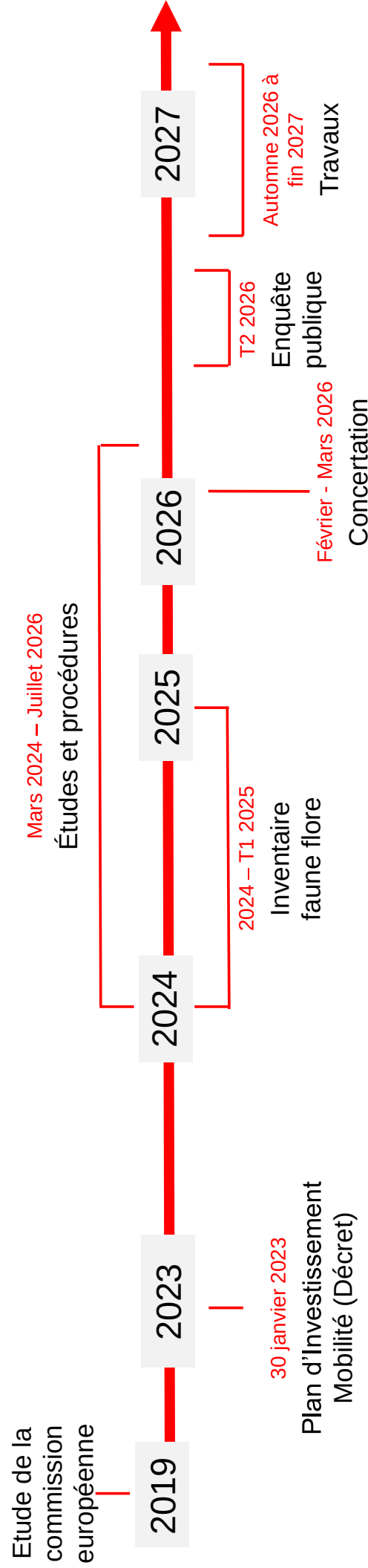


Concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et préalable à la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'intercommunalité de la Vallée de la Doller et du Soultzbach avec le projet de parking sécurisé pour poids-lourds de l'Aire de Porte d'Alsace Sud



Après la concertation

Planning prévisionnel



L'enquête publique

- ❑ Le projet fera l'objet d'une **enquête publique unique** portant sur la modification nécessaire du document d'urbanisme et sur l'évaluation environnementale du projet, conformément à l'article L122-14 du code de l'environnement.
- ❑ La **déclaration de projet portée par la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach** emportera mise en compatibilité du PLUi.