



Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le parking sécurisé pour poids lourds sur l'A36 à Burnhaupt-le-Bas et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) de la vallée de la Doller et du Soultzbach (68)

n°Ae : 2026-038

Avis délibéré n° 2026-038 adopté lors de la séance du 9 juillet 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 9 juillet 2026 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le parking sécurisé pour poids lourds sur l'A36 à Brunhaupt-le-Bas (68) et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) de la vallée de la Doller et du Soultzbach (68).

Ont délibéré collégalement : Karine Brulé, Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Thierry Laffont, Laurent Michel, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Noël Jouteur, François Letourneux, Serge Muller, Alby Schmitt, Patricia Valma.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Haut-Rhin, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 4 mai 2026.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 12 mai 2026 :

- le préfet du Haut-Rhin, qui a adressé une contribution le 19 juin 2026,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Grand-Est.*

Sur le rapport de Sylvie Banoun et Véronique Wormser, qui se sont rendues sur site le 24 juin 2026, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Dans un contexte, de pénurie, y compris au plan européen, de stationnements sécurisés pour poids lourds sur les axes de transport longue distance entre grands centres logistiques européens, particulièrement marquée en France, l'État et ses concessionnaires autoroutiers ont engagé un rattrapage dans un plan d'investissement mobilité en 2023 qui fixe par [décret 2023-43 du 30 janvier 2023](#) un objectif de 866 places à APRR.

Pour atteindre l'objectif fixé, APRR est maître d'ouvrage d'un programme de cinq nouveaux parkings sécurisés pour poids lourds (PSPL) pour un total d'environ 900 places. Le projet présenté pour avis à l'Ae est un PSPL de 179 places sur l'aire de Porte d'Alsace Sud à Burnhaupt-le-Bas (68). Chacun des PSPL proposera un espace clôturé, avec contrôle d'accès, vidéosurveillé 24h/24, gardienné de 19 h à 7 h, week-ends et jours fériés, répondant à la norme [EU-PKG Silver](#), doté de services aux chauffeurs (sanitaires, douches, laverie, salle de repos, espace de détente, distributeur automatique de plats standardisés – « snacking »). La réalisation du PSPL nécessite la mise en compatibilité du plan local intercommunal de la vallée de la Doller et du Soultzbach.

Pour l'Ae, les principaux enjeux du territoire et du projet dans un contexte de changement climatique sont la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les risques naturels, ainsi que la biodiversité et les zones humides.

L'Ae recommande principalement de reconsidérer le nombre de places équipées pour la recharge électrique des véhicules pour prendre en compte les objectifs de la 3e stratégie nationale bas carbone, d'exposer les modalités de prise en compte des effets du changement climatique dans le dimensionnement du dispositif de gestion des eaux pluviales, de réintégrer dans le total des gaz à effet de serre les travaux préparatoires déjà intervenus, la consommation d'énergie des poids lourds en stationnement (climatisation et chauffage des cabines), d'actualiser la référence du mix énergétique français pour apprécier la contribution apportée à la réduction des émissions par la production d'électricité photovoltaïque, d'exposer dans le dossier de consultation du public le résultat net des évolutions résultant du projet, sur le site et hors du site, en matière d'imperméabilisation et de végétalisation, de compléter les inventaires de l'avifaune et de mettre en œuvre des mesures compensatoires aux atteintes aux zones humides conformes à la méthode nationale et de compenser l'imperméabilisation résultant de ce projet par des opérations de désimperméabilisation, voire de renaturation à l'échelle de l'ensemble des sites APRR.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et projet

Deux rapports européens² concluent à une pénurie de stationnements sécurisés pour poids lourds sur les axes de transport longue distance entre grands centres logistiques européens, particulièrement marquée en France (81 689 places) notamment dans les régions de Calais, de Nancy et Bâle et la région parisienne. Des obligations minimales d'équipement ont été définies dans le règlement (UE) 2024/1679 relatif au réseau transeuropéen de transports (RTE-T).

Un [plan d'investissement mobilité](#) (PIM) a été signé en 2023 par l'État et ses concessionnaires autoroutiers, comportant la création de places de parking sécurisés pour poids lourds (PSPL), dont 866 pour APPR³.

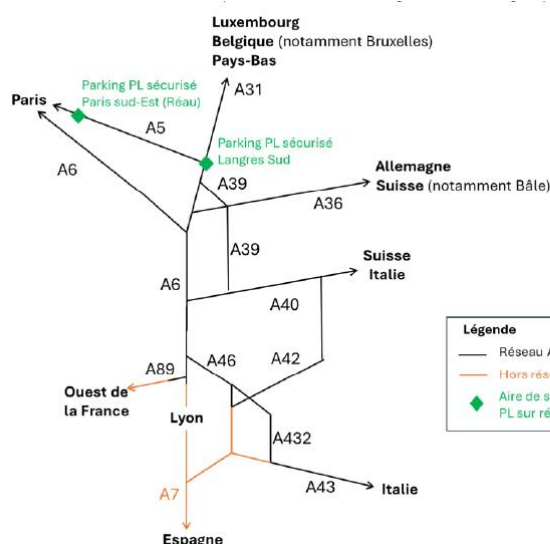


Figure 1 : réseau APRR et positionnement des PSPL existants – source : dossier

APPR, concessionnaire autoroutier dans le centre-est de la France, prévoit la création de cinq PSPL, pour un total d'environ 900 places (cf. figure 2) : Mâcon-Saint-Albain sur l'A6 (157 places), Mionnay Est et Ouest sur l'A46, La Galande sur l'A5, en suspens pour des raisons locales, et Porte d'Alsace sud sur l'A36 (179 places). Le projet le plus avancé est celui de Mâcon-Saint-Albain.

² Rapport « Study on Safe and Secure parking places for trucks – Final Report – ISBN 978-92-76-00675-6 – 2019 » de février 2019, et 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 parking facilities in the EU – Final Report – MOVE/C1/SER/2023-138 » de janvier 2025,

³ 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 ; et 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, approuvé par [décret 2023-43 du 30 janvier 2023](#). APPRR dispose actuellement de deux PSPL sur l'A5 à Paris Est Sud et à Langres sud. Dans le plan d'investissement mobilité un autre concessionnaire est par ailleurs chargé de réaliser deux autres PSPL.

Son programme consiste à augmenter le nombre de places de stationnement sécurisé pour les poids lourds en vue de sécuriser les marchandises et les chauffeurs dans un contexte de nombreux incidents signalés (vols de véhicules, de marchandises, agression des chauffeurs, notamment) en proposant un espace clôturé, avec contrôle d'accès, vidéosurveillé 24h/24, gardienné de 19 h à 7 h, week-ends et jours fériés, répondant à la norme [EU-PKG Silver](#) doté de services aux chauffeurs (sanitaires, douches, laverie, salle de repos, espace de détente, snacking). L'offre est analogue pour les cinq PSPL, de même que le bâti. Le service est payant⁴.

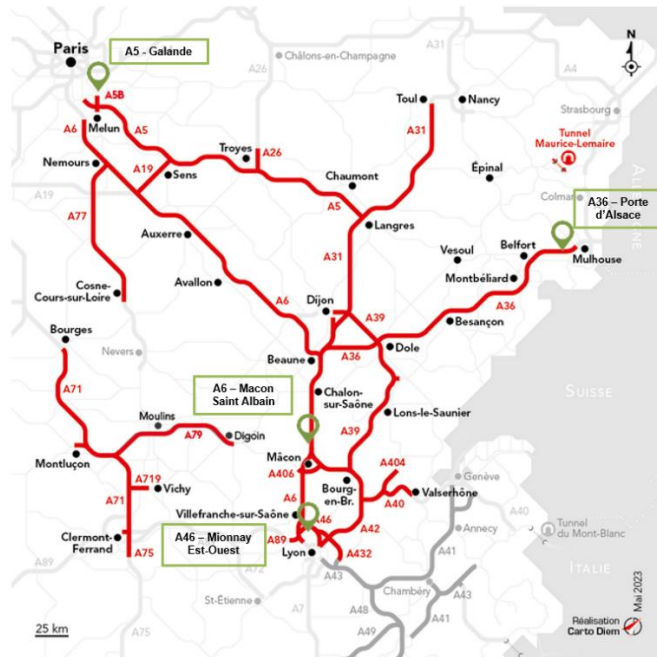
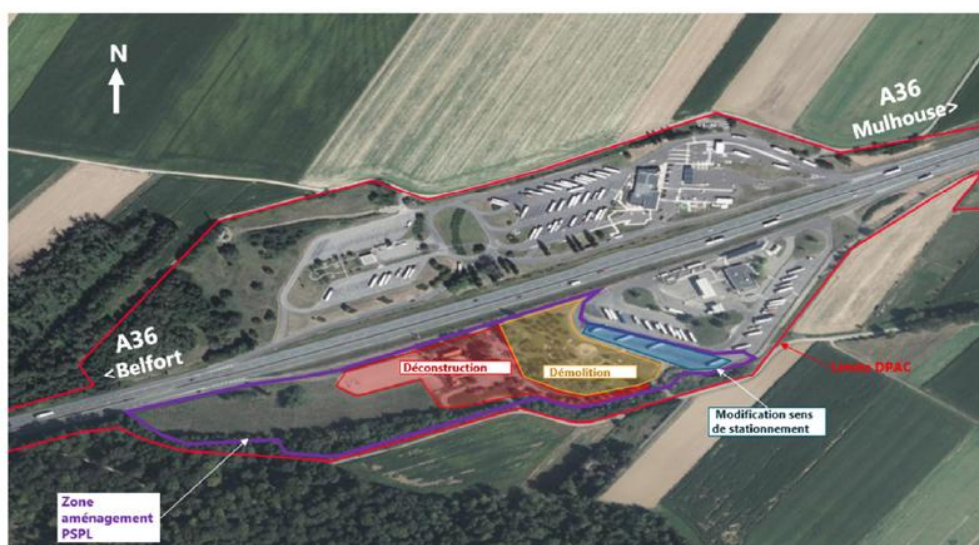


Figure 2 : positionnement des PSPL constitutifs du programme – source : dossier

Ces cinq PSPL concourent ensemble à atteindre l'objectif assigné à APRR, approuvé par le [décret 2023-43 du 30 janvier 2023](#), chacun ne pouvant y suffire et se répartissant sur le réseau pour en équiper les différents axes. Il serait utile qu'APRR produise un état d'avancement des travaux pour chacun des cinq PSPL.



Le PSPL de Porte d'Alsace Sud est situé à Burnhaupt-le-Bas (68), sur l'A36, dans le domaine public autoroutier concédé (DPAC), en extension de la dernière aire de service avant Mulhouse et l'Allemagne et la Suisse en venant de Belfort. Le parking comprendra, sur une surface totale de 6,12 ha, 179 places poids lourds (PL) sécurisées, en partie sur le tènement de l'aire de repos existante sur laquelle figurait initialement un restaurant (démoli dans le cadre du projet) et des stationnements attenants, en partie en extension vers l'ouest de l'aire existante. Aucun véhicule de transport de matières dangereuses ne sera autorisé ; quatre places de recharges électriques (IRVE) et 18 pour permettre d'alimenter sur le site les véhicules frigorifiques, sans utilisation du groupe électrogène, sont prévues en extrémité ouest du parking ; elles ne sont pas abritées ; les 157 places restantes seront abritées par des ombrières photovoltaïques (produisant l'énergie nécessaire au PSPL). Un bâtiment multi-services (334 m²) sera implanté en entrée est du site. Un dispositif de gestion des eaux pluviales et de ruissellement est prévu. La végétalisation du site prend en compte les besoins de la vidéosurveillance⁵, l'aire existante à réaménager étant pour partie arborée. Le coût prévisionnel du projet est de 10,2 millions d'euros hors taxes en valeur septembre 2020.

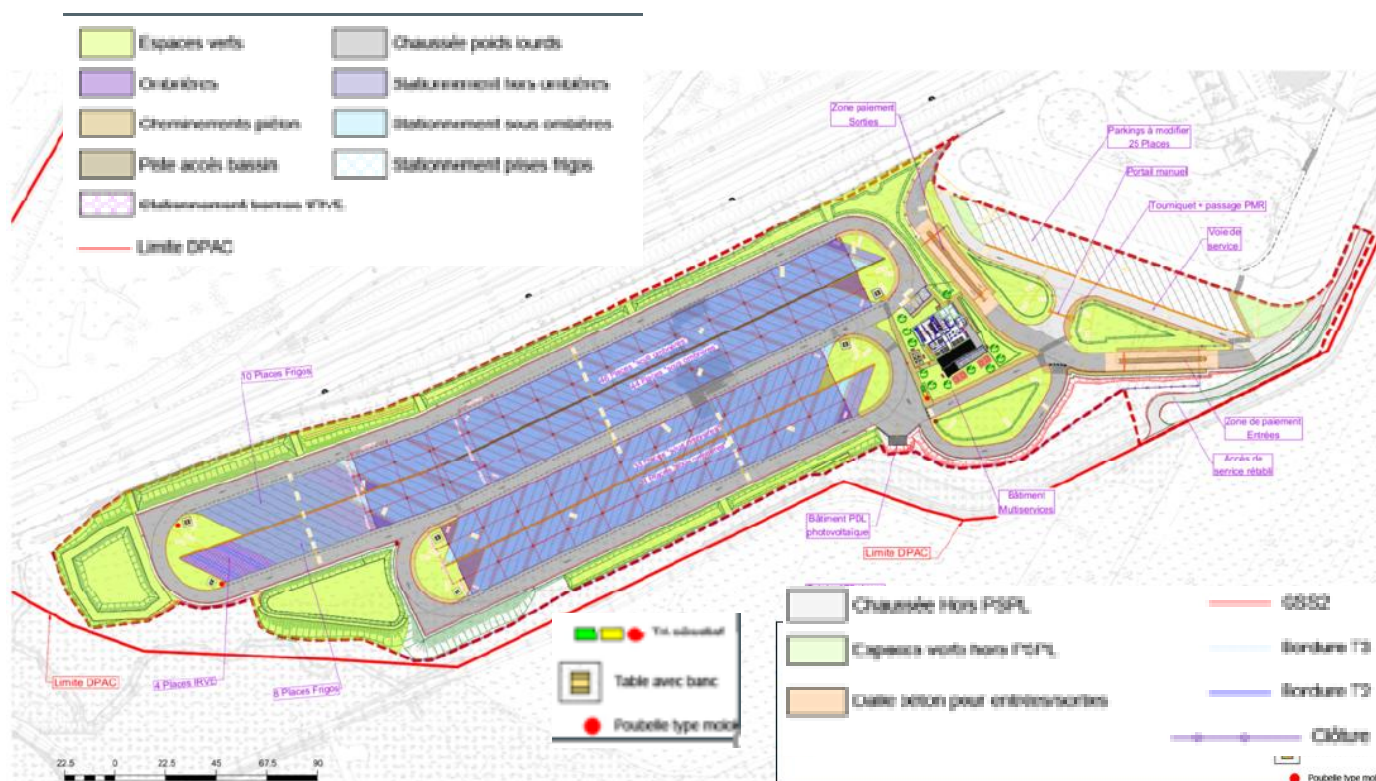


Figure 4 : aménagement du site -source : dossier

La réalisation de ce parking nécessite au préalable la modification du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) de la communauté de communes de la vallée de la Doller et du Soultzbach dont relève la commune de Burnhaupt-le-Bas⁶, le projet étant situé actuellement en zones UC (équipement commercial), Ni (naturelle inconstructible), A (agricole) et en espace boisé classé. Il est prévu de modifier le règlement écrit pour autoriser en zone UC les sous-destinations en lien avec les équipements d'intérêt collectifs et services publics et le règlement graphique (pour transformer 0,78 ha de zone A, 1,51 ha de zone Ni et 1,33 ha d'espace boisé classé en zone UC) (cf. figure 5)

⁵ « La végétation présente dans l'aire de stationnement doit être taillée de manière à garantir une bonne visibilité » (extrait du référentiel EU-PARK).

⁶ Le plafond de consommation d'espace de la commune d'ici 2030 est de 9 ha pour les espaces à vocation mixte et de 8 ha pour les espaces à vocation économique. Le total associé au projet est de 3.62 ha.



Figure 5 : à gauche, extrait du règlement graphique actuel, à droite : règlement graphique modifié du PLUI de la vallée de la Doller et du Soultzbach – source : dossier

1.2 Procédure et principaux enjeux environnementaux

Une concertation avec le public a eu lieu du 25 février au 20 mai 2026⁷. Une seule contribution a été enregistrée. Selon le calendrier communiqué aux rapporteures, l'enquête publique est prévue en octobre 2026.

L'Ae est saisie à l'occasion de la demande du permis d'aménager nécessaire à la réalisation du PSPL de Porte d'Alsace Sud suite à un examen au cas par cas ayant conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale⁸.

La mise en compatibilité du PLUI est prévue dans le cadre d'une déclaration de projet prescrite le 25 février 2026. La conclusion de l'étude sur l'absence d'incidences du projet sur les sites Natura 2000⁹ situés à proximité paraît justifiée.

Pour l'Ae, les principaux enjeux du territoire et du projet dans un contexte de changement climatique sont la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les risques naturels, ainsi que la biodiversité et les zones humides.

2 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact est riche et illustrée mais peu explicite sans ses annexes, qui figurent dans le même document sans être paginées, ce qui en rend la lecture malaisée. L'étude d'impact, qui porte sur le projet de PSPL de la Porte d'Alsace Sud, n'inclut pas les démolitions et déconstructions intervenues sur le site en amont de la visite des rapporteures.

L'Ae recommande d'étendre le périmètre de l'étude d'impact aux démolitions et déconstructions nécessaires au projet, même si elles sont déjà intervenues.

Le dossier précise qu'une étude de dangers a été engagée pour identifier les enjeux découlant de la réglementation du stationnement de marchandises dangereuses applicable à partir d'un parc de 150

⁷ Les dates indiquées diffèrent parfois dans le dossier.

⁸ Ce qui n'a pas été le cas de celle de Mâcon-Saint-Albain

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

places PL. Il a été choisi d'interdire le stationnement de PL transportant des matières dangereuses dans le PSPL mais la distance minimale entre un PL stationné dans le PSPL et un PL transportant des matières dangereuses en stationnement sur la partie non sécurisée n'est pas précisée et l'analyse des effets domino en cas d'accident sur un PL transportant des matières dangereuses n'est pas effectuée¹⁰.

L'Ae recommande d'estimer la probabilité d'un effet de propagation à la zone du parking sécurisé d'un incident touchant un poids lourd transportant des matières dangereuses hors du parking sécurisé.

2.1 Solutions de substitution et justification des choix

En plus des rapports européens d'évaluation du besoin (cf. note 2) et du PIM, la justification des choix de localisation des PSPL se fonde sur l'importance des trafics de poids lourds sur le réseau, des flux de marchandises et du nombre d'incidents graves enregistrés. Pour le projet de la Porte d'Alsace Sud, le trafic moyen journalier annuel (deux sens confondus) à l'entrée de l'aire est de 1 908 véhicules dont un tiers de poids lourds¹¹. La répartition des cinq PSPL sur le réseau découle logiquement des flux de marchandises et du positionnement des deux PSPL d'APRR existants. Le positionnement des PSPL existants à proximité, tous réseaux confondus, y compris en Allemagne, Suisse et Italie, serait utile à la compréhension du projet.

L'analyse multicritères ayant conduit au choix, pour l'A36, de Porte d'Alsace Sud parmi cinq sites possibles, est claire et intègre des critères environnementaux, même si aucune autre ne disposait d'une surface suffisante, ce qui rend un peu illusoire les autres critères ; la localisation retenue, avant Mulhouse, fait sens. La démarche de détermination des alternatives témoigne de l'absence de recherche hors du domaine public autoroutier concédé, ce qui donne de fait la priorité au critère de maîtrise foncière.

En revanche, la justification du dimensionnement des espaces de « services » pour les chauffeurs et pour le personnel, en fonction de la rotation des PL, avec hypothèse de huit heures de stationnement de chacun des poids lourds et donc pour une cinquantaine de chauffeurs présents ne figure pas au dossier en dehors de la précision de la localisation des sanitaires à moins de 250 m de chaque place de stationnement. Le choix effectué d'un distributeur automatique (snacking) plutôt que d'un service de restauration semble découler de la proximité d'un service un peu plus étoffé sur l'aire existante. L'implantation de la laverie en extérieur, sous auvent, est réputée classique et n'est pas interrogée. Le dimensionnement des infrastructures de recharge électrique, fondé sur le respect de la réglementation, n'est pas questionné au regard des objectifs de la 3^e stratégie nationale bas carbone (50 % de poids lourds électriques neufs en 2030 (soit 12 % du parc roulant)) et du cadre européen (90 % de réduction des émissions des PL neufs). Il devrait prendre en compte tant le besoin de rechargement des batteries que le besoin d'énergie pendant le stationnement des poids lourds. L'électrification des places sous les ombrières n'est pas envisagée, non plus que la réalisation d'études de faisabilité en ce sens.

¹⁰ Le maître d'ouvrage pourra utilement se référer au [guide de l'Ineris](#).

¹¹ Le nombre de poids lourds ne semble pas en cohérence avec cette proportion (151 PL pour 1 908 véhicules) ou 193 PL sur 980 véhicules en jours ouvrés (le dossier indique 38,2 % de PL).

Les modalités constructives du bâtiment multiservices ne sont pas décrites. Les conséquences du changement climatique ne paraissent pas avoir été correctement prises en compte. À titre d'exemple, le maintien de la climatisation dans les cabines des chauffeurs pendant les périodes (journées ou nuits) très chaudes, et celui du chauffage pendant l'hiver n'a pas été anticipé dans la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre en exploitation.

L'Ae recommande de reconsidérer le nombre de places destinées à la recharge de véhicules électriques et à leurs besoins d'énergie en stationnement en prenant en compte les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone et les effets du changement climatique et d'étayer les choix implicites intervenus pour les caractéristiques des services.

2.2 État initial, état actuel, incidences et mesures prises

L'Ae n'évoque dans cette partie que les sujets sur lesquelles elle a des observations.

Le site du projet est en partie artificialisé et imperméabilisé, et pour le reste en prairie mésophile¹² (dont le dossier indique qu'elle n'a pas de « *valeur agronomique particulière* ») ou boisé. La partie sous maîtrise foncière destinée à la compensation des atteintes aux milieux naturels hors zones humides est cultivée. L'analyse de la balance entre déblais et remblais fait apparaître un souci tout à fait bienvenu de réutilisation (en remblais, en couche de forme après traitement et en granulats pour les cheminements piétons) et une réflexion de sobriété dans la consommation des matériaux.

La compatibilité du projet avec le schéma de cohérence territoriale Thur Doller, affirmée dans l'étude d'impact, n'est pas réellement analysée dans le dossier, notamment avec l'orientation « Organiser les rabattements et favoriser l'intermodalité » : les variantes examinées n'évaluent pas l'articulation du projet avec les dispositifs de transport combiné ou les plateformes multimodales, à l'échelle du territoire ou plus largement de la région, ce qui devrait être fait.

2.2.1 Biodiversité et zones humides

Si l'aire d'étude éloignée ne recoupe aucun site Natura 2000 (le plus proche étant la zone spéciale de conservation « Vallée de la Doller » à 2,5 km), elle recoupe en revanche la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I¹³ « Ruisseau du Kleebach et bois de l'Eichwald à Burnhaupt-le-Haut » (à 1,5 km de l'emprise) et le périmètre du plan régional d'action du Sonneur à ventre jaune recoupe l'emprise du projet. Elle constitue également une zone de potentialité forte de présence du Milan royal.

Deux habitats naturels et semi-naturels ont été mis en évidence : « Prairie de fauche à Avoine élevée et Centaurée jacée », en bon état de conservation, et « Fourré à Saule cendré et Ronce bleuâtre », zone humide en état de conservation « modéré », et trois milieux anthropiques ou anthropisés. L'Aulnaie à Circée de Paris et Laîche espacée, habitat d'intérêt communautaire de niveau prioritaire, caractéristique de zone humide, est présente dans le thalweg du Spechbach. Deux espèces végétales

¹² Formations végétales herbacées installées sur des sols relativement fertiles et bien drainés.

¹³ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

à enjeux ont été repérées dans l'aire d'étude immédiate, dans l'emprise, au sud de l'A36, l'Ophioglosse vulgaire¹⁴, protégée au plan régional, et l'Ophrys abeille¹⁵, patrimoniale en Alsace. Dans l'un et l'autre cas, la destruction d'un habitat d'environ 2 400 m² qui induirait la destruction des stations conduit à mettre en place des mesures compensatoires avec transplantation des pieds d'Ophioglosse vulgaire et d'Ophrys abeille. La performance écologique de telles mesures de compensation est toutefois à étayer à partir de retours d'expérience et leur statut de mesures compensatoires à requalifier en mesure de réduction des incidences. De même le Criquet vert-échine et le Criquet ensanglanté, deux insectes à enjeu de conservation fort (en catégorie quasi-menacée en liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature) sont menacés par la destruction de leur aire de repos et de reproduction et la destruction d'individus. Les inventaires de l'avifaune se sont déroulés de mars à juin, excluant une partie de l'été, l'automne et l'hiver et donc les espèces migratrices et hivernantes.

Alors que le tableau récapitulatif de l'analyse multicritères indique qu'il n'y a pas de zones humides sur le site retenu pour le PSPL de Porte d'Alsace Sud, l'étude d'impact en met en évidence 2,34 ha¹⁶ de quatre types (naturelle, spontanée reposant sur des terrains remaniés, petit thalweg en aval de la zone de parking, et Aulnaie à Laîche espacée du fond de vallon aux bordures de la prairie de l'aire d'étude immédiate) et indique la destruction de 0,9 ha après mesures d'évitement et de réduction. Quatre habitats caractéristiques de zones humides¹⁷ ont été identifiés dans le périmètre (représentant au total 1,4 ha dont 0,34 ha détruit ou endommagé), ainsi qu'un habitat humide « pro parte » (Prairie de fauche à Avoine élevée et Centaurée jacée affectée, détruit en totalité (1,36 ha)).

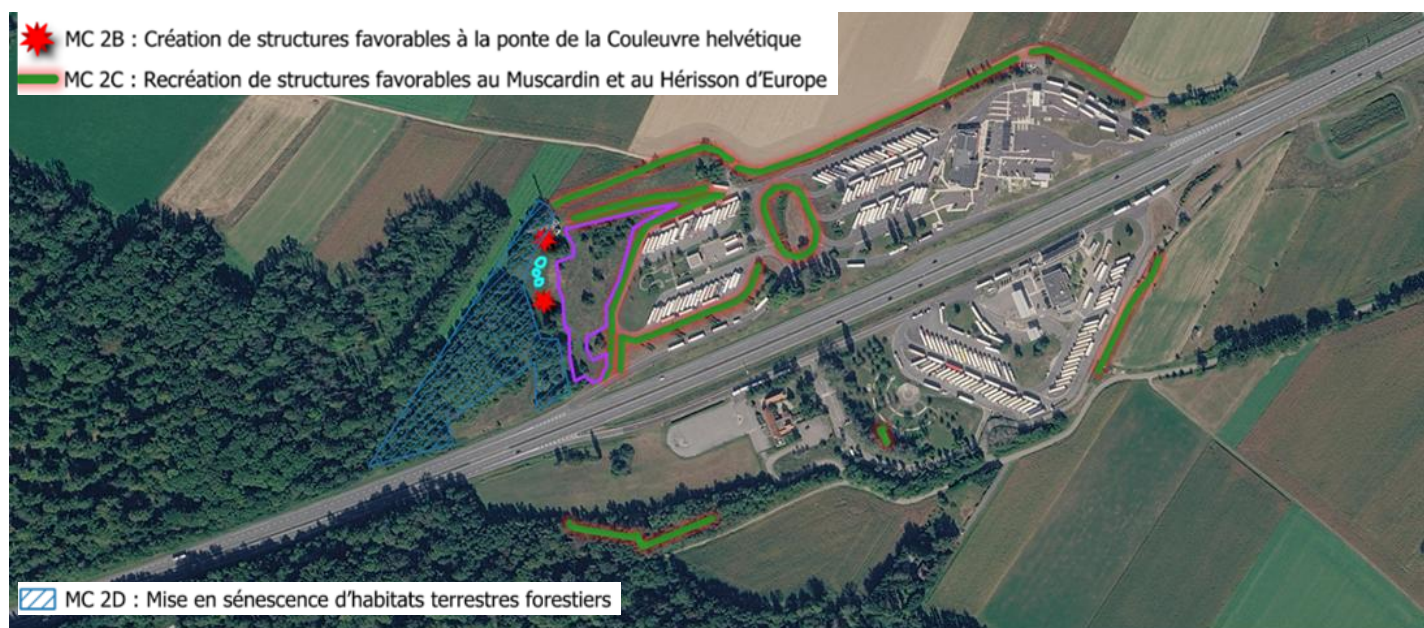


Figure 6 : localisation des mesures de compensation – source : présentation aux rapporteurs

¹⁴ Une station d'une centaine de pieds dans l'aire d'étude immédiate (au sud de l'A36), et deux stations de respectivement une cinquantaine et une vingtaine de pieds dans l'aire d'étude élargie (au nord de l'A36) ; 20 à 50 pieds seront détruits.

¹⁵ Environ dix pieds

¹⁶ Ou 2,51 ha selon d'autres parties du dossier

¹⁷ Mégaphorbiaie à Achillée ptarmique et Cirse des marais (dans le secteur de compensation), Fourrés à Saule cendrée, Roselière à Phragmites (dans les deux cas, présents dans l'emprise du projet et dans le secteur de compensation) et l'Aulnaie à Circée de Paris et Laîche espacée (présente dans l'aire d'étude élargie et le secteur de compensation).

Le projet prévoit au titre de mesures compensatoires la création de milieux de prairies favorables à l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille, la création de zones humides et leur suivi pendant 30 ans¹⁸ ; l'additionnalité des mesures de compensation et l'absence de destruction d'autres habitats remarquables sont à démontrer. Les parcelles destinées à la compensation hors zones humides sont à proximité, sur l'aire de Porte d'Alsace, de l'autre côté de l'A36. La continuité écologique est assurée pour les mammifères terrestres par un passage sous voie déjà existant dont la fonctionnalité a été vérifiée.

La détermination de sites adaptés à la compensation au titre des zones humides était en cours d'étude au moment de la visite des rapporteurs. Il conviendra d'en apprécier la pertinence avec la [méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides](#) de l'Office français de la biodiversité, de mettre en œuvre les mesures adéquates et d'en vérifier l'efficacité avant la destruction des espaces concernés, le début des travaux étant envisagé en novembre 2026.

L'Ae recommande de compléter l'inventaire de l'avifaune et de reprendre l'évaluation des incidences et la définition des mesures ERC relatives à la biodiversité sur cette base. Elle recommande également d'apprécier la pertinence des mesures de compensation relatives aux zones humides envisagées avec la [méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides](#) de l'Office français de la biodiversité, de mettre en œuvre les mesures adéquates avant tous travaux et d'en vérifier l'efficacité avant la destruction des espaces concernés.

2.2.2 Risque d'inondation, gestion des eaux pluviales et de ruissellement

La commune de Burnhaupt-le-Bas est incluse dans le plan de prévention des risques d'inondation du bassin versant de la Doller mais le site et le ruisseau du Spechbach, pourtant sujet aux crues, ne figurent pas dans le zonage réglementaire. La zone d'expansion des crues est conservée dans le cadre du projet et le talus est renforcé comme préconisé par l'évaluation environnementale mais par enrochements et non par végétalisation faute d'espace disponible. En revanche, la prise en compte du changement climatique n'est pas explicite.

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement fait l'objet d'une analyse précise : deux bassins d'infiltration, six fossés, quatre espaces verts, avec un dispositif de noues et de joncs. Le dossier estime que le volume total infiltré est de 84 % (la surface active étant de 38 500 m²) pour des pluies trentennales et d'environ 80 % pour des pluies centennales, le rejet au réseau étant dans l'un et l'autre cas compatible avec sa capacité. En revanche, la possibilité d'occurrences répétées à faible intervalle de pluies très intenses en lien avec le changement climatique n'est pas modélisée.

L'Ae recommande d'exposer les modalités de prise en compte des effets du changement climatique dans le dimensionnement du dispositif de gestion des eaux pluviales et d'évitement des incidences associées sur le milieu récepteur.

2.2.3 Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier présente une évaluation du projet en analyse du cycle de vie y compris le changement d'affectation des sols mais en exclut les opérations de démolition et d'évacuation des déblais déjà intervenues alors qu'elles sont nécessaires à la phase de construction et doivent donc être

¹⁸ Il a été indiqué aux rapporteurs qu'un dossier de demande de dérogation à la protection stricte des espèces était en préparation.

réintégrées. La période d'exploitation prise en compte est de 50 ans à partir de 2027. L'ensemble aboutit à un total d'émissions de gaz à effet de serre de 12 600 tonnes (dont 8 800 pour la phase construction). Un certain nombre de mesures d'évitement et de réduction sont prévues (réduction de l'utilisation d'enrobé bitumineux par l'intégration de 30 % d'agrégat d'enrobés, etc.) ; leur effet est assez modeste.

Le dossier n'évalue pas l'artificialisation induite par le projet et le nombre d'arbres détruits. Il indique seulement que 60 arbres et 250 m de haies seront plantés, ce qui ne permet pas d'apprécier l'évolution, ni d'inscrire le projet dans une démarche plus générale, à l'échelle d'APRR, de désimperméabilisation et de renaturation en vue de compenser l'imperméabilisation induite par ses projets.

Un document transmis aux rapporteuses postérieurement à leur visite fait apparaître l'imperméabilisation brute (23 765 m²) induite par le projet, la désimperméabilisation prévue (2 275 m²) et par conséquent l'imperméabilisation nette (21 490 m²). Des éléments ont été apportés ultérieurement également sur les arbres concernés : 130 arbres matures seront détruits sur le site, 60 seront replantés dans le cadre des aménagements paysagers, 190 autres dans le cadre des mesures compensatoires situées dans le domaine public autoroutier (sur l'aire de Porte d'Alsace située de l'autre côté de l'autoroute). Pour sa complète information, il conviendra d'inclure ces éléments dans le dossier de consultation du public.

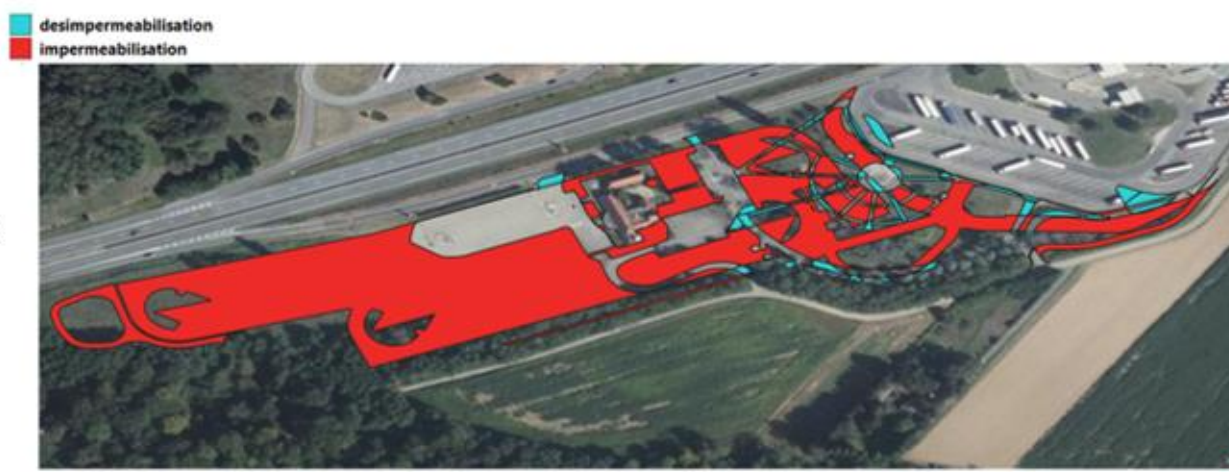


Figure 7 : surfaces imperméabilisées et désimperméabilisées par le projet
– source : document transmis aux rapporteuses

L'Ae recommande d'exposer les évolutions intervenant du fait du projet sur la surface végétalisée et imperméabilisée, le linéaire de haies et le nombre d'arbres détruits et plantés, de reconsidérer à la hausse les plantations prévues et de compenser l'imperméabilisation nette résultant du projet à l'échelle de l'ensemble des sites APRR.

Le dossier ne prend pas en compte la consommation d'énergie induite (et les émissions afférentes) par le choix de ne pas proposer d'hébergement en dehors des cabines des PL, y compris quand les températures sont très basses ou très élevées (chauffage ou climatisation des cabines).

La comptabilisation de la production d'électricité par les panneaux photovoltaïques des ombrières que le dossier prend en considération pour diminuer le total en exploitation prend en référence un

mix énergétique français de 52 gCO₂e/kWh produit qui paraît singulièrement plus élevé que le 19,6 gCO₂e/kWh [constaté en 2025](#). Ce choix introduit un biais qu'il conviendra de corriger.

L'Ae recommande de réintégrer dans le total des émissions de gaz à effet de serre les travaux préparatoires de terrassement et de démolition déjà intervenus, la consommation d'énergie des poids lourds en stationnement pendant la nuit du fait du chauffage ou de la climatisation des cabines et de prendre une référence plus actuelle du mix énergétique français pour apprécier l'ensemble des émissions nettes du projet en intégrant la production d'électricité photovoltaïque.

2.3 Suivi

Le dispositif de suivi doit porter sur la mise en œuvre et l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation nécessaires à la réalisation du projet. Il sera à ajuster en ce sens.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique, assez long (82 pages) présente les mêmes caractéristiques que l'étude d'impact et devrait être revu en prenant en compte les recommandations du présent avis.

3 Mise en compatibilité du PLUI

En plus des éléments qui figurent dans la partie 1.2, il conviendra d'assurer la pérennisation des mesures d'évitement et de compensation par leur inscription ou traduction dans les documents d'urbanisme, par exemple en ajoutant à l'orientation d'aménagement et de programmation « Mesures compensatoires / Burnhaupt-le-Bas » du PLUI de la vallée de la Doller et du Soultzbach les parcelles concernées et la gestion dont elles font l'objet, d'autant qu'elles recoupent l'aire d'alimentation de captage d'eau destinée à la consommation humaine de Spechbach-le-Bas même s'il n'est plus en service. Il conviendra également de faire figurer au dossier l'avis de la commune de Burnhaupt-le-Bas.

L'Ae recommande :

- ***de faire figurer au dossier l'avis de la commune de Burnhaupt-le-Bas sur le projet,***
- ***d'inscrire la pérennisation des mesures d'évitement et de compensation prévues pour ce projet dans les documents d'urbanisme, par exemple en ajoutant les parcelles concernées dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Mesures compensatoires / Burnhaupt-le-Bas » du plan local d'urbanisme intercommunal de la vallée de la Doller et du Soultzbach.***