

PARKING SÉCURISÉS POIDS LOURDS – AIRE DE PORTE D'ALSACE SUD (A36)

MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE À L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Version du 24/07/20266



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	A.BOLLIET / V.ROBERT
Volume du document	Mémoire en réponse du maître d’ouvrage à l’avis de l’autorité environnementale – Aire de Porte d’Alsace Sud – A36
Version	2
Référence	E6017
Numéro CRM	ROQK08005
Chrono	PSPL_PAS_mémoire AE.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
0	10/07/2026	A.BOLLIET/V.ROBERT	A. MARC	Première diffusion
1	20/07/2026	A.BOLLIET/V.ROBERT	A. MARC	Deuxième diffusion
2	24/07/2026	A.BOLLIET/V.ROBERT	A. MARC	Troisième diffusion

DESTINATAIRES

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

SOMMAIRE

1 OBJET DU DOCUMENT 4

1.1 Préambule..... 4

1.2 Synthèse de l’avis de l’autorité environnementale 4

2 RÉPONSES À L’AVIS DE L’AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE 5

2.1 Qualité de l’étude d’impact 5

2.1.1 Périmètre du projet 5

2.1.2 Étude de danger.....6

2.1.3 Solutions de substitution et justification du choix.....6

2.1.4 État initial, état actuel, incidences et mesures prises 8

2.1.4.1 Biodiversité et zones humides.....8

2.1.4.2 Risques d'inondation, gestion des eaux pluviales et de ruissellement 9

2.1.4.3 Changement climatique et émissions des gaz à effet de serre.....10

2.2 Mise en compatibilité du PLU..... 12

3 ANNEXE 1 – AVIS DE L’AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE 13

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Photographies du bâtiment concernés par le permis de démolir 5

Figure 2 : photo-12 vaste zone de stationnement au sud-ouest avec un restaurant en arrière-plan entouré de quelques arbres il est à noter que ce bâtiment fera l’objet d’une démolition dans le cadre du projet.....5

Figure 4 : Schéma des zones imperméabilisées et désimperméabilisées de l’aire de Portes d’Alsace Sud 10

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Inventaires écologiques – Dates d’intervention 8

1 OBJET DU DOCUMENT

1.1 Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'environnement (CE), l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) a été saisie par le préfet du Haut-Rhin, compétent pour autoriser le projet, pour avis de l'IGEDD sur le projet de Parking Sécurisé de Poids Lourds (PSPL) sur l'aire de Porte d'Alsace Sud sur l'A36.

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 en date du 4 mai 2026. L'autorité environnementale a remis son avis le 9 juillet 2026.

Le présent document a pour objectif d'apporter les réponses du Maître d'ouvrage aux observations formulées par l'autorité environnementale dans le cadre de la demande de permis d'aménager nécessaire à la réalisation du PSPL suite à un examen au cas par cas ayant conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale.

Le présent document expose donc les réponses du maître d'ouvrage aux recommandations présentées dans l'avis du 4 9 juillet 2026, en respectant le plan et les thématiques suivis par l'autorité environnementale. Ces réponses comportent à la fois des éléments de clarification sur le dossier d'étude d'impact, ainsi que des compléments d'informations et de mesures. Ce document est joint à l'étude d'impact dans le cadre de la procédure d'enquête publique afin de fournir au public une information complète.

1.2 Synthèse de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'IGEDD est présenté dans son intégralité au chapitre 3.

La synthèse de l'avis de l'IGEDD est présentée ci-dessous :

« Dans un contexte, de pénurie, y compris au plan 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. »

2 RÉPONSES À L’AVIS DE L’AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

2.1 Qualité de l’étude d’impact

2.1.1 Périmètre du projet

Recommandation de l’Ae (page 7)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

La fermeture de l’établissement (ancien restaurant de l’aire de la Porte Sud d’Alsace) est effective depuis le 12 avril 2023.

Le 24 janvier 2024, le Directeur du Patrimoine de la Mairie de Burnhaupt Le Bas a attesté de la cessation d’activité du bâtiment sur l’aire de service de Porte d’Alsace Sud.

Un permis de démolir a été déposé le 15 juillet 2025 par la société APRR et accordé le 3 septembre 2025 par la commune de Burnhaupt-Le-Bas.



Figure 1 : Photographies du bâtiment concernés par le permis de démolir

Bien que réalisée en amont direct de la réalisation du projet de PSPL, la démolition du bâtiment était déjà prévue par APRR, indépendamment du projet de PSPL, pour des motifs d’urgence, de sécurité et de salubrité publique (état d’insalubrité des locaux, présence d’amiante, plomb et squattage illicite).

Cependant, les incidences sur l’environnement de la démolition ont été analysées au regard du projet global de sorte que les démolitions et déconstructions nécessaires au projet sont bien intégrés dans le périmètre de l’étude d’impact.

L’étude d’impact a donc bien pris en compte les travaux démolitions de l’ancien restaurant et de l’aire de pique-nique existante, ainsi que les démolitions de chaussées etc....

- En effet, aux termes du chapitre « 3.2.1.1 Travaux réalisés » il est indiqué que « les principaux travaux réalisés sont les suivants : démolitions de l’ancien restaurant et de l’aire de pique-nique existante (...) »
- Dans la partie état initial il est indiqué au chapitre « 4.5.1.4.2 Description paysagère de l’aire sud de la Porte d’Alsace » :



Figure 2 : photo-12 vaste zone de stationnement au sud-ouest avec un restaurant en arrière-plan entouré de quelques arbres il est à noter que ce bâtiment fera l’objet d’une démolition dans le cadre du projet

Les impacts de ces travaux sont décrits à différents chapitres en phase chantier : impacts sur la qualité de l’air et les nuisances acoustiques, impacts sur la biodiversité, gestion des déchets, etc...

- Au chapitre 5.3.1.4 Ambiance acoustique il est indiqué que « dans le cadre du chantier projeté, aucune création d’ouvrage souterrain n’étant prévue, aucune émission significative de vibrations n’est attendue et les potentielles nuisances sonores attendues seront peu importantes, voire ponctuelles, considérant que les travaux envisagés concernent la création de voirie, la démolition d’un bâti et la construction du bâtiment « accueil / sanitaires », travaux pour lesquels les émissions sonores sont essentiellement liées à la circulation intermittente d’engins »
- Au chapitre 5.5.1.2.2 Impacts prévisibles sur les reptiles protégés il est indiqué que « la réalisation du projet et tout particulièrement la démolition de l’ancien restaurant et de ses abords, entrainera la destruction d’une superficie d’environ 550 m² d’habitat de type « habitats artificialisés », aire de repos et de reproduction du Lézard des murailles, espèce protégée au titre de l’article 2 de l’Arrêté du 8 janvier 2021. Les travaux de démolition puis de terrassement entraineront également la destruction de quelques individus de Lézard des murailles. (...) La consommation d’une superficie d’environ 550 m² d’habitat utilisable, peut être considérée comme faible mais non négligeable pour l’état de conservation de la population locale de cette espèce. »
- Le chapitre 5.5.1.2.3 Impacts prévisibles sur l’avifaune patrimoniale et protégée indique que « La démolition du bâtiment ainsi que les abattages et le défrichement des structures végétales vont entrainer : la perte de sites de reproduction et d’aires de repos ; la destruction potentielle d’individus (œufs et jeunes non volants). »
- Le chapitre 5.6.1.5 Gestion des déchets indique que « les travaux généreront des déchets et émissions, comme pour tout chantier de terrassement et de génie civil : des déchets de démolition de bâtiment (...), des déchets de BTP liés à la démolition de l’ancien restaurant et à la construction des nouveaux sanitaires et locaux techniques »

De même le bilan GES a bien pris en compte les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de la démolition et déconstructions nécessaires au projet (cf chapitre 16.2.7 Empreinte carbone et annexe 18.10 de l’étude d’impact).

Des mesures pour réduire ces impacts sont d’ailleurs présentées dans l’étude d’impact :

- Mesure de réduction « MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier »,
- Mesure de réduction « MR 14 : Dégagement des emprises aux périodes de moindre sensibilité pour la faune »,
 - « La démolition du bâtiment devra être réalisée en période hivernale, durant les mois les plus froids (novembre à février) à une période où l’avifaune n’est pas reproductrice et où les combles ne sont pas favorables au gîte des chauves-souris. Une prospection préalable, quelques jours avant la démolition du bâtiment, sera toutefois réalisée par un écologue afin de s’assurer de l’absence d’individus de chauves-souris en léthargie hivernale. »
- Mesure de réduction « MR 25 : Gestion des déchets en phase chantier ».

En complément, cette opération a été préparée et a fait l’objet de mesures environnementales :

- Préalablement à la démolition, le bâtiment a fait l’objet d’une prospection par un écologue afin de vérifier l’absence d’individus de chiroptères ou de traces d’occupation, ainsi que pour l’avifaune. Aucune trace d’occupation pour les deux taxons n’a été observée. Aucune mesure spécifique n’a donc été mise en œuvre.
- La période de travaux a été adaptée en fonction de la faune observée dans une haie jouxtant le bâtiment et présentant un intérêt écologique ; celle-ci a de plus été mise en défens. Un dispositif limitant le passage et l’installation de la petite faune sur les emprises du chantier a été mis en place. Les mesures de réduction appliquées sont les mêmes que les mesures définies dans le dossier d’étude d’impact.

Ces mesures environnementales sont tracées entre le maître d’ouvrage, le maître d’œuvre et le prestataire, dans les comptes rendus de suivi de la démolition du bâtiment.

2.1.2 Étude de danger

Recommandation de l’Ae (page 8)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

Le futur parking sécurisé (PSPL) est implanté au sein de l’aire de service existante de Porte d’Alsace Sud, sur laquelle circulent et stationnent déjà des poids lourds, y compris, le cas échéant, des véhicules transportant des matières dangereuses. Cependant, comme indiqué dans l’étude d’impact, le PSPL ne permet pas d’accueillir des poids lourds de transport de matières dangereuses.

Les principales sources de risque externe au PSPL sont ainsi constituées par les poids lourds circulant sur les voiries internes de l’aire, les voies d’accès au parking sécurisé ainsi que par les véhicules stationnés sur les emplacements existants conservés à l’extérieur de l’emprise clôturée du projet. Les poids lourds transportant des matières dangereuses n’ayant pas vocation à être accueillis au sein du PSPL, ces risques sont uniquement liés à des événements susceptibles de survenir à l’extérieur de celui-ci.

Les scénarios pouvant conduire à un effet de propagation vers le parking sécurisé concernent principalement un incendie de poids lourd ou, de manière plus exceptionnelle, un accident impliquant un véhicule transportant des matières dangereuses, susceptible d’entraîner un incendie, une fuite de produit ou, dans des cas très rares, une explosion. Toutefois, la probabilité qu’un tel événement entraîne un effet de propagation significatif jusqu’au PSPL est considérée comme faible.

En effet, les accidents impliquant des véhicules transportant des matières dangereuses présentent une faible probabilité d’occurrence. Par ailleurs, le projet est conçu conformément aux prescriptions du *Guide des aires annexes sur autoroutes de liaison* (SETRA), avec une organisation des circulations permettant de limiter les risques de collision, des voiries dimensionnées pour le trafic des poids lourds, des sens de circulation maîtrisés et des espaces de manœuvre adaptés. Les emplacements de stationnement du PSPL sont en outre répartis sur un linéaire important et séparé des principales voies de circulation de l’aire par des espaces dédiés à la circulation et aux aménagements paysagers, limitant ainsi les possibilités de propagation directe d’un incident.

En conséquence, bien qu’un accident impliquant un poids lourd transportant des matières dangereuses circulant ou stationnant hors du PSPL ne puisse être totalement exclu, la combinaison de sa faible probabilité d’occurrence et des caractéristiques d’aménagement du projet conduit à considérer que la probabilité d’un effet de propagation significatif vers le parking sécurisé demeure faible.

2.1.3 Solutions de substitution et justification du choix

Recommandation de l’Ae (page 9)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

Nombre de places destinées à la recharge de véhicules électriques :

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique.

APRR est conscient que le développement des poids lourds électriques est appelé à s’accélérer dans le cadre des objectifs fixés par la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et des politiques de décarbonation du transport routier.

APRR a ainsi bien pris connaissance des travaux de révision de la Stratégie nationale bas-carbone en cours, pour adopter la troisième édition de la SNBC (SNBC 3), ajuster les budgets carbone 2024-2028, 2029-2033, en cohérence avec la nouvelle ambition climatique.

- En ce sens, comme indiqué dans l’étude d’impact au chapitre 3.2.2.1 Accès au PSPL et zones de stationnement, le projet prévoit « 4 emplacements pour les véhicules électriques, accueillant des bornes de rechargement électrique et 18 emplacements pour les véhicules frigorifiques, accueillant des bornes de rechargement frigorifique. »

Ce dimensionnement a été défini en tenant compte du niveau actuel de déploiement des poids lourds électriques sur le réseau autoroutier français et des besoins identifiés par le maître d’ouvrage à l’horizon de mise en service du projet. Il permet de proposer une première offre de recharge adaptée aux usages actuellement anticipés, tout en garantissant la fonctionnalité du parking sécurisé.

- Au-delà du projet de ce PSPL, APRR, AREA et toutes les concessions autoroutières d’Eiffage travaillent avec l’État pour un développement massif des bornes IRVE haute puissance pour les poids-lourds. Ces équipements doivent être mis en place progressivement dans les années à venir sur environ 177 aires de repos ou de services. Ce renforcement en haute puissance correspond au besoin prioritaire pour les poids-lourds et est différent de l’objectif des PSPL (recharge lente sur nuit et week-end).

Choix implicites intervenus pour les caractéristiques des services :

■ Méthodologie pour dimensionner les locaux :

Les modalités de dimensionnement sont explicitées ci-après :

- 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).

La labellisation Silver choisie pour le projet de PSPL, indique selon la norme EU-PARKING, que le PSPL doit :

- ▶ Prévoir une distinction des toilettes et des douches entre les hommes et les femmes (sans indication sur le nombre ou ratio).
- ▶ Prévoir une salle de restauration.

Les règlements sanitaires départementaux des différents départements concernés ne donnent pas non plus de directive en lien avec les spécificités du projet.

Ainsi, aucun texte réglementaire, ou en faisant office, ne détermine d’obligations ou de recommandations concernant les dimensions des espaces au sein du bâtiment multiservice. La définition des surfaces peut donc uniquement être appréciée par retour d’expérience ; dans le cas des PSPL c’est le bâtiment existant de l’aire de services de Beaune Tailly qui a été choisi comme référence.

■ Partie sanitaire

Les ratios pris pour base sont les suivants :

- ▶ 1 WC homme par tranche de 35 places PL.
- ▶ 1 WC femme par tranche de 55 places PL.
- ▶ 1 douche homme par tranche de 30 places PL.
- ▶ 1 douche femme par tranche de 60 places PL.

Il convient de rajouter à cela un nombre au moins équivalent d’urinoirs pour les WC hommes.

Le PSPL de Porte d’Alsace comporte 179 places PL, ce qui induit, selon ces ratios :

- ▶ WC hommes : $179 / 35 = 5,11$, soit 5.
- ▶ WC femmes : $179 / 55 = 3,25$, soit 3.
- ▶ Douches hommes : $179 / 30 = 5,96$, soit 6.
- ▶ Douches femmes : $179 / 60 = 2,98$, soit 3.

La surface totale de ces espaces est alors obtenue en additionnant ces différents équipements, l’espace d’usage de chacun et l’espace de desserte, tout en prenant soin de respecter les normes en matière d’accessibilité universelle. Elle est portée à 134 m².

■ Partie restauration/détente

La surface de la partie restauration ne répond lui non plus à aucune norme, l’usage exact de cet espace n’étant pas totalement déterminé et étant multiple : restauration, divertissement, lieu de rencontre, connexion Wi-Fi, accès aux sanitaires et aux douches.

Il a été retenu ici le dimensionnement suivant : proposer une surface permettant l’accueil d’environ 60 personnes, ce qui induit une surface d’environ 125 m² (2 personnes par m², ratio pour les locaux à usage de restauration).

Cette capacité de 60 personnes correspond à un tiers des places PL disponibles sur le site (L’ensemble des chauffeurs présents sur le site ne se réunissant pas simultanément au sein du bâtiment.).

■ Modalités constructives :

Le bâtiment multi-services est conçu selon un mode constructif traditionnel en béton armé. Il repose sur des fondations superficielles constituées de semelles, longrines et massifs en béton armé, dimensionnés conformément aux caractéristiques géotechniques du terrain. Le plancher bas est réalisé sous la forme d’un dallage en béton armé coulé sur un hérisson drainant compacté, avec film polyane et isolation thermique sous les locaux chauffés. La structure verticale est constituée de murs, poteaux, poutres et linteaux en béton armé, assurant à la fois la stabilité, la robustesse et l’inertie thermique du bâtiment. La toiture est formée par une dalle pleine en béton armé, bordée d’acrotères, recevant un complexe d’isolation et d’étanchéité protégé. Les façades associent des voiles en béton apparent, protégés par une lasure, et des panneaux de bardage métallique vertical. Les parois enterrées sont imperméabilisées, protégées par une membrane alvéolaire et complétées par un drainage périphérique raccordé au réseau d’eaux pluviales. Les aménagements intérieurs sont réalisés au moyen de cloisons légères, de doublages isolés et de faux plafonds acoustiques et/ou hygiéniques selon la destination des locaux. Les menuiseries extérieures sont en aluminium.

La production d’eau chaude sanitaire est assurée par une pompe à chaleur associée à des ballons de stockage, avec réseau de bouclage permettant le maintien en température de l’eau jusqu’aux différents points de puisage. Le renouvellement d’air est assuré par une ventilation mécanique double flux comprenant une centrale de traitement d’air, des réseaux aérauliques calorifugés, des dispositifs de diffusion et une régulation adaptée à l’occupation des locaux.

Les revêtements intérieurs sont adaptés à l’usage des locaux : carrelage au sol, avec finition antidérapante dans les douches et sanitaires, faïence murale dans les zones humides, peintures dans les locaux secs et faux plafonds acoustiques ou hygiéniques selon les contraintes d’entretien et d’humidité. Des siphons de sol et caniveaux de douche sont prévus afin de faciliter l’évacuation des eaux et le nettoyage des locaux sanitaires.

2.1.4 État initial, état actuel, incidences et mesures prises

2.1.4.1 Biodiversité et zones humides

Recommandation de l’Ae (page 11)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

Pression d’inventaires

Les prospections se sont déroulées 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. À noter que l’aire d’étude ne met pas en évidence de site spécifique pour l’hivernage.
- Herpétofaune : 5 sessions amphibiens, 7sessions reptiles
- Entomofaune : 5 sessions Lépidoptères, 3 sessions Odonates et 2 sessions Orthoptères

Les inventaires sont donc complets pour analyser correctement les impacts et mesures dans le cadre de l’évaluation environnementale. Ils ont aussi été menés pour permettre l’instruction d’une demande de dérogation à la réglementation de protection des espèces protégées.

Tableau 1 : Inventaires écologiques – Dates d’intervention

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

Zones humides

APRR a bien évalué la fonctionnalité de la zone humide impactée par le projet suivant la Méthode Nationale d'Évaluation des Fonctionnalités des Zones Humides version 2 (MNEFZH v.2). Cette évaluation est présentée en annexe 5 de l'étude d'impact.

La méthode utilisée pour l'état initial du site impacté sera également appliquée pour le site d'accueil de la compensation zones humides afin de vérifier l'équivalence fonctionnelle de la mesure qui sera réalisée. Ces mesures seront évidemment suivies. Si les objectifs ne sont pas complètement atteints, des mesures correctives seront mises en œuvre.

APRR a pris connaissance de *l'instruction* explicative du ministère de la transition écologique concernant la méthode nationale évaluation des fonctions des zones humides V2.

La *version 2 du guide* de la Méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides, complétée et améliorée sur la base des enseignements de la mise en œuvre depuis 2016 de la version 1, a été publiée fin 2023.

Les principales nouveautés de cette version 2 sont l'intégration des zones humides du littoral marin et des marais, de nouvelles fonctions et de nouveaux indicateurs. En plus, une interface de dimensionnement sous la forme d'un tableau est insérée dans la Méthode. Elle permet aux parties prenantes de la séquence ERC d'octroyer un ratio fonctionnel au projet d'aménagement.

La méthode nationale évaluation des fonctions des zones humides indique que la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (2016), les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et certains schémas d'aménagement de gestion de l'eau (SAGE) prescrivent désormais que les projets entraînant une détérioration partielle ou totale de zone(s) humide(s) doivent être accompagnés de mesures compensatoires permettant la restauration, la réhabilitation et la création de zone(s) humide(s) équivalente(s) d'un point de vue fonctionnel.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, notamment au chapitre 5.4.1.8 Zones humides le projet impacte des zones humides (0,9 ha) :

- « La réalisation du projet nécessite la reconstruction d'une plateforme adaptée à la future circulation. De ce fait l'intégralité de la zone du projet devra être remaniée (remblais ou déblais) afin de garantir la bonne mise à niveau du terrain lors des travaux. Ces derniers induisent la destruction de zones humides spontanées reposant sur des matériaux remaniés : un talweg et une petite dépression concernant le stationnement, et un versant humide en marge au droit futur talus dans l'aulnaie. »

La fonctionnalité des zones humides impactée est indiquée au chapitre 5.4.1.8 Zones humides le projet impacte des zones humides :

- « Bien que ces zones humides se soient formées spontanément après l'aménagement de l'aire d'autoroute (sur des terrains remblayés non naturels), la présence de milieux humides ou de flore patrimoniale confèrent un intérêt fonctionnel, tant écologique qu'épuratoire et hydrologique à ces espaces. Leur alimentation en eau est principalement liée aux apports météoritiques ainsi qu'au eaux de ruissellement collectés uniquement au sein des espaces aménagés.
- La perte de ces derniers induira donc une perte de biodiversité, ainsi que des rôles hydrologiques et épuratoires qui seront évalués en détail dans le cadre de l'élaboration des mesures compensatoires. »

2.1.4.2 Risques d'inondation, gestion des eaux pluviales et de ruissellement

Recommandation de l'Ae (page 11)

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.

Réponse du maître d'ouvrage

Choix d'un recours massif à l'infiltration :

Les eaux pluviales du projet seront infiltrées au maximum, toutefois localement elles seront rejetées via des surverses dans le réseau existant (réseau APRR). Pour le rejet dans le réseau existant, le volume d'eau associé sera inférieur à celui qui est rejeté actuellement par les surfaces existantes concernées.

La gestion des eaux pluviales a été définie dans les conditions suivantes :

- Infiltrabilité considérée comme possible du fait d'un niveau des plus hautes eaux souterraines estimé à 6 m de profondeur, une absence de zones inondables au droit des surfaces d'infiltration et une perméabilité variant de 6.10^{-7} m/s à 3.10^{-6} m/s ;
- Le maximum des eaux pluviales du PSPL sera infiltré in situ à la source (infiltration au sein de fossés, espaces verts et bassins d'infiltration) : infiltration de 98 % de la décennale, 97 % de la trentennale et 94 % de la centennale ;
- Le réseau d'assainissement pluvial est dimensionné pour une pluie d'occurrence trentennale avec un temps de vidange au maximum de 4 j. Par ailleurs l'infiltration des pluies courantes (10 mm) en 24 h est vérifiée (mise en œuvre de matériaux drainants dans les fossés 3, 4, 6 et les espaces verts 1 à 4 pour permettre ce temps de vidange) ;
- Les données pluviométriques (coefficients de Montana) de la station Météo France Bâle-Mulhouse sont prises en référence ;
- Les coefficients de ruissellement inférieurs à 0,80 ont été adaptés suivant les occurrences de pluies étudiées (10, 30 et 100 ans) ;
- La méthode de dimensionnement des ouvrages d'infiltration retenue est la méthode des pluies (méthode définissant un volume à stocker à débit constant, ce dernier ne l'étant pas, un coefficient majorant a été appliqué). Les débits d'infiltration pris en compte pour le dimensionnement sont calculés à partir des résultats des essais de perméabilité in situ en appliquant la méthode de Darcy Simplifiée et un facteur de sécurité de 20 % afin de considérer le colmatage ;
- La partie du bassin 2 en contact avec le remblai du mur en gabions sera étanchéifiée pour éviter une circulation d'eau au travers du remblai. La zone de pose du dispositif d'étanchéité devra être plus large que la zone en contact avec le remblai stricto sensu afin d'assurer une bonne étanchéité sur le long terme. Le dispositif d'étanchéité pourra être ancré.

Comportement du projet en cas de pluie exceptionnelle :

Le parcours de moindre dommage (non-aggravation de la situation initiale au-delà des pluies de dimensionnement étudiées) a été étudié dans le cadre de la procédure Loi sur l’Eau. Du fait de l’infiltration de 94 % de la pluie centennale, les risques sur les biens et personnes sont limités. Des surverses seront toutefois mises en œuvre localement. Des mesures de surveillance et d’entretien des ouvrages d’infiltration sont aussi prévues, assurant notamment la pérennité des ouvrages présentant une digue.

- Lors d’une pluie décennale :
 - ▶ Volume infiltré : 2048 m³ ;
 - ▶ Volume rejeté dans le réseau existant : 36 m³ ;
 - ▶ Pourcentage du volume infiltré : 98 % ;
- Lors d’une pluie trentennale (pluie de référence) :
 - ▶ Volume infiltré : 2438 m³ ;
 - ▶ Volume rejeté dans le réseau existant : 67 m³ ;
 - ▶ Pourcentage du volume infiltré : 97 % ;
- Lors d’une pluie centennale (parcours de moindre dommage) :
 - ▶ Volume infiltré : 2497 m³ ;
 - ▶ Volume rejeté dans le réseau existant : 144 m³ ;
 - ▶ Volume rejeté dans le Spechbach : 10 m³ ;
 - ▶ Pourcentage du volume infiltré : 94 %.

Seul un rejet résiduel minime dans le Spechbach est ainsi occasionné à la centennale. Auparavant, soit les eaux pluviales sont infiltrées, soit elles sont rejetées dans le réseau existant.

Dans un contexte de changement climatique, susceptible d’accroître la fréquence et l’intensité des épisodes pluvieux extrêmes, le projet présente plusieurs facteurs d’adaptation :

- une gestion des eaux au plus près de leur point de chute par infiltration,
- une limitation des volumes rejetés au réseau existant, des ouvrages répartis sur l’ensemble du site afin de limiter la concentration des écoulements,
- ainsi que des dispositifs de surverse assurant une évacuation sécurisée des événements dépassant les hypothèses de dimensionnement.

Ces dispositions permettent de limiter les incidences potentielles du projet sur le milieu récepteur tout en renforçant sa résilience face à l’évolution attendue des conditions climatiques.

2.1.4.3 Changement climatique et émissions des gaz à effet de serre

Recommandation de l’Ae (page 12)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

Le bilan des surface artificialisées est présenté dans le tableau ci-dessous :

Aire de Porte d’Alsace Sud		
État initial	Surfaces actuellement artificialisées	Environ 30 715 m²
État projeté	Surfaces complémentaires artificialisées	Environ 23 765 m²
	Surfaces futures désimperméabilisées	Environ 2 275 m²
Total de la surface artificialisée après réalisation du projet		Environ 52 205 m²

L’impact calculé après évolution des emprises est de 5,22 ha au total dont 3,07 ha d’habitats déjà anthropiques qui vont être réaménagés.

L’impact du projet sur des milieux naturels (non artificialisée) est de 2,15 ha.

Ce projet, avec d’autres, est intégré au SRADETT Grand Est de décembre 2025, en lien avec la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach et du SCOT Thur-Doller. Une enveloppe ZAN globale est allouée à ces différents projets dits d’intérêt régional.



desimpermeabilisation
impermeabilisation

Figure 3 : Schéma des zones imperméabilisées et désimperméabilisées de l’aire de Portes d’Alsace Sud

Le projet de PSPL de Portes d’Alsace Sud s’inscrit dans un plan d’investissement et mobilité (PIM) globale à l’échelle du territoire de la concession APRR et AREA. Ce PIM contient des opérations présentant des opportunités de désartificialisation à l’échelle de ce territoire comme :

- Aménagements pour les mobilités partagées sur le corridor A42/A46 à l’entrée de Lyon (désartificialisation de bretelles autoroutières),
- La mise en place d’entrées sans ticket (déconstruction de 27 entrées de péages),
- Aménagement de l’A43 en entrée de Lyon (réaménagement de 2 aires d’autoroutes).

Le bilan relatif au linéaire de haies et au nombre d’arbres supprimés et remplacés est le suivant :

- Haies :
 - 5 170 m² d’habitat type « Plantations d’ornement » détruits,
 - 7 726 m² d’habitat recréés soit 1,9 km de haie de 4 m de large replantée.
- Arbres :
 - Abattage de 130 arbres,
 - Plantation de 250 arbres répartis comme suit :
 - ▶ 60 arbres au titre des aménagements paysagers accompagnant le projet ;
 - ▶ 190 arbres dans le cadre des mesures compensatoires (plantation de haies arborées et arbustives) implantées sur le domaine public autoroutier concédé au niveau de l’aire d’autoroute située de l’autre côté du PSPL.

Recommandation de l’Ae (page 13)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

Émissions des Gaz à Effet de Serre (GES)

La phase de construction est évaluée sur les étapes du cycle de vie A1 à A5 pour les principales catégories de poste d’émissions du projet.

La phase construction est répartie selon les catégories suivantes :

- Les installations de chantier
 - Base travaux
- La libération des emprises
 - Les démolitions de chaussées, bordures et bâtiment
 - La dépose de mobilier
- Le terrassement
 - Les déblais et remblais
 - L’excavation des terre végétales
 - Le traitement à la chaux

- La couche de forme et la plateforme supérieur de la chaussée
- Le drainage de la plateforme
- Les changements d’affectation des sols
 - L’imperméabilisation des prairies et espaces verts
- La voirie
 - Les enrobés bitumineux à chaud
 - La grave non traitée (GNT)
 - Les plateformes bétonnées
 - Les bordures
 - Les glissières
- Les équipements
 - Les clôtures
- Les mesures paysagères
 - Haie et ilot arbustif,
 - Végétalisation des fossés,
 - Engazonnement
- Les aménagements urbains
 - Les ombrières photovoltaïques
 - Les bornes de recharge
- Les réseaux humides et d’assainissement
 - Les réseaux des EP/AEP
 - Les réseaux de collecte des eaux usées
- Les bâtiments
 - Bâtiment multiservices (local techniques, sanitaires et accueil)

Le bilan des GES a donc bien pris en compte les phases de terrassement et de démolition, même si la démolition du bâtiment était prévue par ailleurs indépendamment du projet de PSPL, comme évoquée ci-avant.

Consommation d’énergie des poids lourds en stationnement pendant la nuit

La consommation d’énergie des poids lourds en stationnement pendant la nuit du fait du chauffage ou de la climatisation des cabines n’a effectivement pas été prise en compte dans le cadre du bilan des émissions des GES. Pour faire cette analyse, il aurait fallu connaître :

- Le nombre quotidien des poids lourds,
- La durée de fonctionnement des moteurs de chaque poids lourd,
- La motorisation chaque poids lourds.

À ce stade des études, ce niveau de détail n’est pas considéré pour un bilan des émissions de gaz à effet de serre au stade d’une étude d’impact.

Cependant il est à noter qu’à ce jour, le chauffage ou la climatisation des cabines fonctionnent déjà lorsque les poids-lourds stationnent sur les aires de manière plus ou moins sauvage. Cela explique que le bilan GES n’a pas pris en compte ces éléments.

Cette hypothèse est sécuritaire car le projet peut probablement entraîner un impact positif. En effet, au lieu de rester dans leurs cabines, les chauffeurs se dirigeront au moins une partie du temps dans le bâtiment multi-services (BMS), 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. Il sera ainsi moins nécessaire de faire fonctionner le chauffage ou la climatisation des cabines des poids lourds ce qui réduira la consommation d’énergie des poids lourds en stationnement.

Mix énergétique

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre a été réalisé en février 2026. À cette date, le mix énergétique disponible sur le site de l’ADEME était celui de 2024 soit 5,19E-02 kg éq. CO₂/kWh.

Depuis le mix énergétique de 2025 est disponible et est de 4,61E-02 kg éq. CO₂/kWh.

Néanmoins, au regard de ces valeurs, le bilan des GES calculé sur le mix énergétique 2025 serait moindre que celui calculé sur le mix énergétique 2024. Ainsi, l’étude d’impact est majorante en termes d’émissions de GES par rapport à la référence plus actuelle de mix énergétique.

En effet, pour rappel, l’hypothèse de calcul retenue consiste à estimer le coût carbone de construction des panneaux photovoltaïques :

- 3 328 tCO₂e pour la phase de construction (panneaux photovoltaïques + structure des ombrières) ;
- 1 582 tCO₂e pour le renouvellement des panneaux photovoltaïques après 30 ans d’exploitation.

Cela représente environ 4 900 tCO₂e liés à la construction et au renouvellement des panneaux photovoltaïques. (Rappel des émissions de l’ensemble du projet 12 576 tCO₂e construction + exploitation, avec une incertitude estimée de 50%)

L’hypothèse retenue est que la production photovoltaïque évite la production d’électricité correspondant au dernier mix énergétique France disponible :

- Avec le mix énergétique France 2024 (5,19E-02 kg éq. CO₂/kWh) :
 - Émissions évitées grâce à la production d’électricité : -26 000 tCO₂e.
- Avec le mix énergétique France 2025 (4,61E-02 kg éq. CO₂/kWh) :
 - Émissions évitées grâce à la production d’électricité : -23 100 tCO₂e.

En conclusion, le mix énergétique de 2025 étant plus performant sur le plan carbone, les gains associés à l’évitement de la production d’électricité sont plus faibles d’environ 3 000 tCO₂e.

Le projet demeure néanmoins largement compensé, les émissions évitées restant supérieures aux émissions générées par sa construction, son exploitation et le renouvellement des panneaux photovoltaïques.

2.2 Mise en compatibilité du PLU

Recommandation de l’Ae (page 13)

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.

Réponse du maître d’ouvrage

Avis de la commune de Burnhaupt-Le- Bas sur le projet et bilan de la concertation publique de la mise en compatibilité du PLUi de la vallée de la Doller et du Soultzbach

Conformément à la réglementation, l’avis de la commune de Burnhaupt-Le-Bas ainsi que le bilan de la concertation publique de la mise en compatibilité du PLUi de la vallée de la Doller et du Soultzbach sont joints au dossier d’enquête publique.

Pérennisation des mesures d’évitement et de compensation :

Les mesures compensatoires situées sur l’aire de Porte d’Alsace Nord sont localisées dans le domaine public autoroutier concédé qui est un domaine inaliénable ce qui apporte une garantie forte de pérennité.

Lorsque les mesures compensatoires seront définitivement arrêtées dans le cadre de l’instruction des dossiers environnementaux préalables à la réalisation du projet (évaluation environnementale, Loi sur l’eau et dérogation au titre des espèces protégées), elles pourront être inscrites par la commune dans le PLUi.

3 ANNEXE 1 – AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE



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

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 Burnhaupt-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 collégialement : 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.

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

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 23 14 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r145.html

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, vidéosurveillance 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 APRR³.

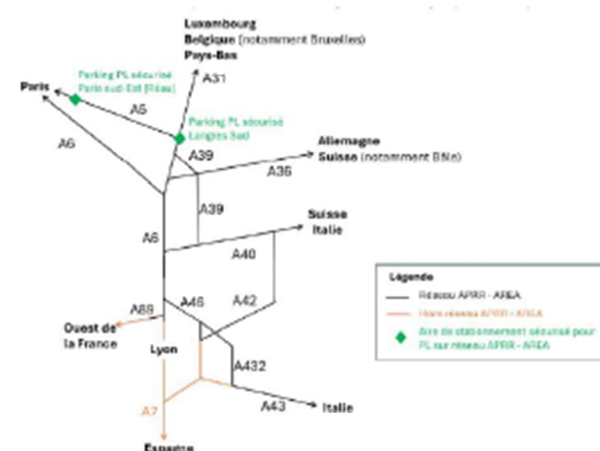


Figure 1 : réseau APRR et positionnement des PSPL existants – source : dossier

APRR, 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 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](#). APRR 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.



Figure 3 : situation du PSPL sur l'aire de Porte d'Alsace Sud - source : dossier

⁴ Il a été mentionné oralement aux rapporteurs un coût indicatif de 25 euros par nuit.

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 rapporteuses, 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 rapporteuses.

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

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.

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).

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

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)).

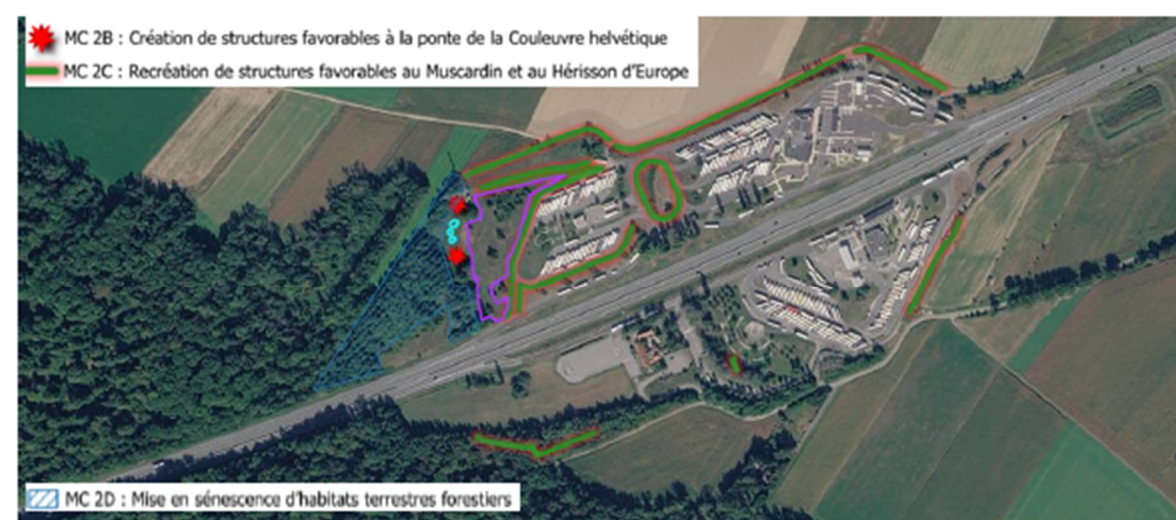


Figure 6 : localisation des mesures de compensation – source : présentation aux rapporteurs

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.

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 cendré, 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 rapporteurs 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.

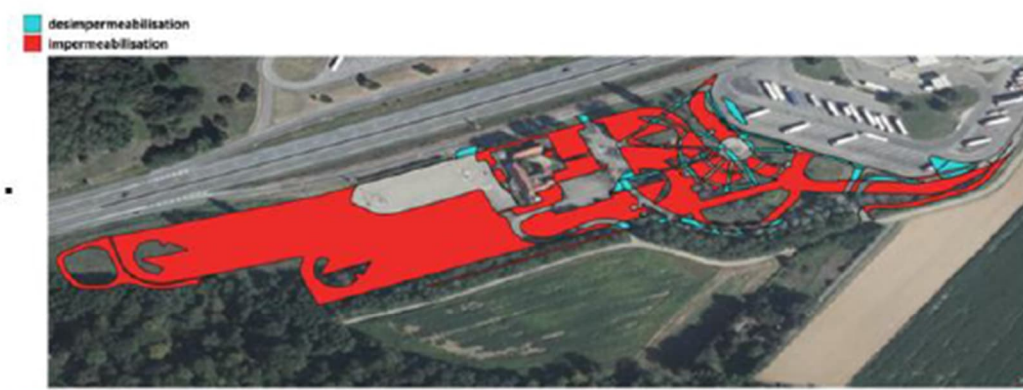


Figure 7 : surfaces imperméabilisées et désimperméabilisées par le projet
– source : document transmis aux rapporteurs

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.*

