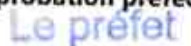


DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLUi DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MÂCONNAIS TOURNUGEOIS

DOSSIER POUR APPROBATION – ADDITIF AU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Document 1 – Description du projet et de son intérêt général : création d'un
parking sécurisé pour le stationnement de poids lourds sur la commune de Saint
Albain (Aire de Macon Saint-Albain – A6)

Version 3 – Février 2026

Dernière date d'approbation du PLUi : 21 décembre 2023
Mise en compatibilité n°1 du PLUi Date d'approbation préfectorale :   24 MARS 2026 Dominique DUFOUR

 **APRR**

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Annick BOLLIET, Victorine ROBERT
	Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1 du PLUi de la Communauté de Communes Mâconnais Tournugeois
Volume du document	Dossier pour approbation – Additif au rapport de présentation – Document 1 – Description du projet et de son intérêt général : création d’un parking sécurisé pour le stationnement de poids lourds sur la commune de Saint Albain (Aire de Macon Saint-Albain – A6)
Version	Version 3 – Février 2026
Référence	E6017
Numéro CRM	ROQK08005
Chrono	DP_Saint-Albain_doc1_Approbation.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
0	23/05/2025	A. BOLLIET	A. MARC	Maquette
1	05/06/2025	A. BOLLIET	A. MARC	Première diffusion du document
2	27/10/2025	V. ROBERT	A. MARC	Reprise suite à réception décision AE
3	09/02/2026	V. ROBERT	A. MARC	Mention : document pour approbation

DESTINATAIRES

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

SOMMAIRE

1 - GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUÊTE.....4

1.1 - Introduction.....4

1.2 - Guide de lecture du dossier4

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

2.1 - La mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois5

2.2 - La demande d'examen au cas par cas concernant l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois5

2.3 - Concertation préalable selon le code de l'urbanisme5

2.4 - Examen conjoint.....5

2.5 - L'enquête publique5

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

2.7 - Textes régissant l'enquête publique6

3 - PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À DÉCLARATION DE PROJET7

3.1 - Présentation de l'aire de service actuelle7

3.2 - Le projet de création d'un parking sécurisé poids lourds.....7

3.2.1 Plan de situation7

3.2.3 Études et décisions antérieures8

3.2.4 Justification de l'aménagement proposé8

3.2.5 Présentation du projet8

3.2.6 Plan général de la solution proposée 13

3.2.7 Prise en compte des enjeux environnementaux 14

4 - MOTIVATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL..... 20

4.1 - Objectif et bénéfices du projet.....20

4.2 - Justification de l'intérêt général20

4.2.1 À l'échelle européenne - Choix du territoire français 20

4.2.2 À l'échelle nationale - Choix des autoroutes sur le réseau APRR..... 24

4.2.3 À l'échelle du réseau APRR - Choix de l'emplacement 25

4.3 - Conclusion27

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de l'aire existante – Macon Saint-Albain7

Figure 2 : Plan de situation de l'Aire de service – Macon Saint-Albain7

Figure 3 : Extrait fiche projet PSPL pour établissement du PIM8

Figure 4 : Localisation du PSPL et du PRPL.....9

Figure 5 : Cheminement hydraulique type 10

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

Figure 7 : plan général de la solution proposée..... 13

Figure 8 : Localisation du site projeté par rapport aux continuités écologiques locales 14

Figure 9 : Localisation des zones humides identifiées 15

Figure 10 : Carte de synthèse des enjeux écologiques 16

Figure 11 : Estimations de la demande et de l'offre de stationnements accessibles la nuit en 2022 21

Figure 12 : Flux de fret routier et demande de stationnements accessibles la nuit en 2022 21

Figure 13 : Estimations de la demande et de l'offre de stationnements accessibles la nuit en 2040 22

Figure 14 : Flux de fret routier et demande de stationnement en 2040..... 22

Figure 15 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Agrégation par État membre 23

Figure 16 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Localisation..... 23

Figure 17 : Réseau APRR et desserte de l'Europe occidentale..... 24

Figure 18 : Réseau APRR – Aires de services envisagées sur l'A6..... 26

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Nom des mesures..... 17

Tableau 2 : Bilan des impacts résiduels après mesures d'évitement et de réduction des impacts – Nécessité de mesures compensatoires et de demande de dérogation CNPN 18

 egis

DOSSIER POUR APPROBATION – ADDITIF AU RAPPORT DE PRÉSENTATION
Version 3 – Février 2026

3/27

1 - GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUÊTE

1.1 - Introduction

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

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

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

Le projet des Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) se compose à ce jour de 5 opérations situées sur le réseau APRR :

- A6, Aire de service Macon Saint-Albain ;
- A36, Aire de service Porte d'Alsace Sud ;
- A46, Aire de service Mionnay Est ;
- A46, Aire de service Mionnay Ouest ;
- Proximité de Paris, secteur en cours d'étude.

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

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

Également, à l'échelle européenne les vols de marchandises représentent à eux seuls des pertes directes estimées à plus de 8.2 milliards d'Euros par an, la plupart de ces vols étant commis quand les poids-lourds sont garés. À cela s'ajoute la problématique de l'immigration clandestine, qui concerne notamment le réseau autoroutier depuis l'Italie, Marseille et Barcelone jusqu'à Calais.

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

Le projet, objet de la présente déclaration de projet, concerne la création d'un Parking Sécurisés Poids Lourds (PSPL sur l'A6 au niveau de l'aire de service de Mâcon Saint-Albain).

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

1.2 - Guide de lecture du dossier

La déclaration de projet du PSPL de l'aire de service de Macon Saint-Albain est composée des documents suivants :

- Document 1 (le présent document) : informations administratives sur la déclaration de projet, note de présentation du projet et justification de son intérêt général,
- Document 2 : Dossier de mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois ;
- Document 3 : Annexes.

2 - OBJET DE LA DÉCLARATION DE PROJET ET INFORMATIONS ADMINISTRATIVES

2.1 - La mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois

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

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

L'aménagement de l'aire de service de Mâcon Saint-Albain n'est pas compatible avec le PLUi Mâconnais-Tournugeois en vigueur. Cette opération ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLUi.

Le présent dossier est le document support de l'enquête publique relative à la procédure de mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois. La mise en compatibilité du PLUi ne concerne que le périmètre du projet de l'aménagement du PSPL sur l'aire de service de Mâcon Saint-Albain (périmètre qui comprend les emprises du projet de création de parking sécurisé pour poids lourds, dit PSPL, et de ces services associés et également l'emprise de reconstitution de l'offre existante de parkings poids lourds impactée au Sud de l'aire, dit PRPL).

La mise en compatibilité touchera les pièces suivantes du PLUi Mâconnais-Tournugeois :

- Le rapport de présentation,
- L'OAP thématique commerce,
- Le plan de zonage du PLUi Mâconnais-Tournugeois.

2.2 - La demande d'examen au cas par cas concernant l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois

Les évolutions proposées pour la mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois sont soumises à demande d'examen au cas par cas en ce qui concerne l'évaluation environnementale.

La décision de la Mission régionale d'autorité environnementale, N° BFC-2025-004866/KK PP, après examen au cas par cas relative à la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Mâconnais-Tournugeois (71) pour la création de parkings pour poids lourds sur l'aire d'autoroute de Mâcon Saint-Albain (A6) a été rendue en date 5 octobre 2025.

Il a été décidé que :

« La mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Mâconnais-Tournugeois (71), relative à la création de parkings pour poids lourds sur l'aire d'autoroute de Mâcon Saint-Albain (autoroute A6) sur la commune de Saint-Albain, **n'est pas soumise à évaluation environnementale** en application de la section 1 du chapitre IV du titre préliminaire du livre premier du Code de l'urbanisme. »

La réponse à la demande d'examen au cas par cas est joint en annexe au document 3.

NB : Le projet de PSPL avait fait l'objet d'un examen au cas par cas en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'environnement et a été dispensé d'évaluation environnementale par décision de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable n° F-027-25-C-0063 en date du 24 mars 2025.

2.3 - Concertation préalable selon le code de l'urbanisme

Contrairement à son élaboration et à sa révision, la mise en compatibilité du PLUi, dans le cadre d'une déclaration de projet, non soumise à évaluation environnementale, n'est pas soumise à concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

2.4 - Examen conjoint

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

2.5 - L'enquête publique

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

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

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

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

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

La présente enquête publique portera sur :

- l'intérêt général du projet ;
- la mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois au droit du projet.

L'enquête publique a pour objet d'assurer :

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

L'enquête publique se déroule comme suit :

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

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

Lorsque la déclaration de projet est décidée par l'Etat (article R. 153-17-2° du code de l'urbanisme), le dossier de mise en compatibilité du PLUi est soumis pour avis par le préfet au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI compétent. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois (article L. 153-57 du code de l'urbanisme).

Le préfet adopte par arrêté préfectoral la déclaration de projet au vu de l'ensemble des pièces du dossier. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi.

2.7 - Textes régissant l'enquête publique

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

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

3.2.3 Études et décisions antérieures

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

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

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

3.2.4 Justification de l'aménagement proposé

L'aménagement proposé vise à augmenter la capacité et la sécurité de stationnement poids lourds sur l'aire de services actuelle avec la création de 108 places sécurisées.

La **solution initiale** au moment de la signature du Plan d'Investissement Mobilité entre APRR et l'État en janvier 2023 consistait en l'aménagement du PSPL au Sud de l'aire de services.

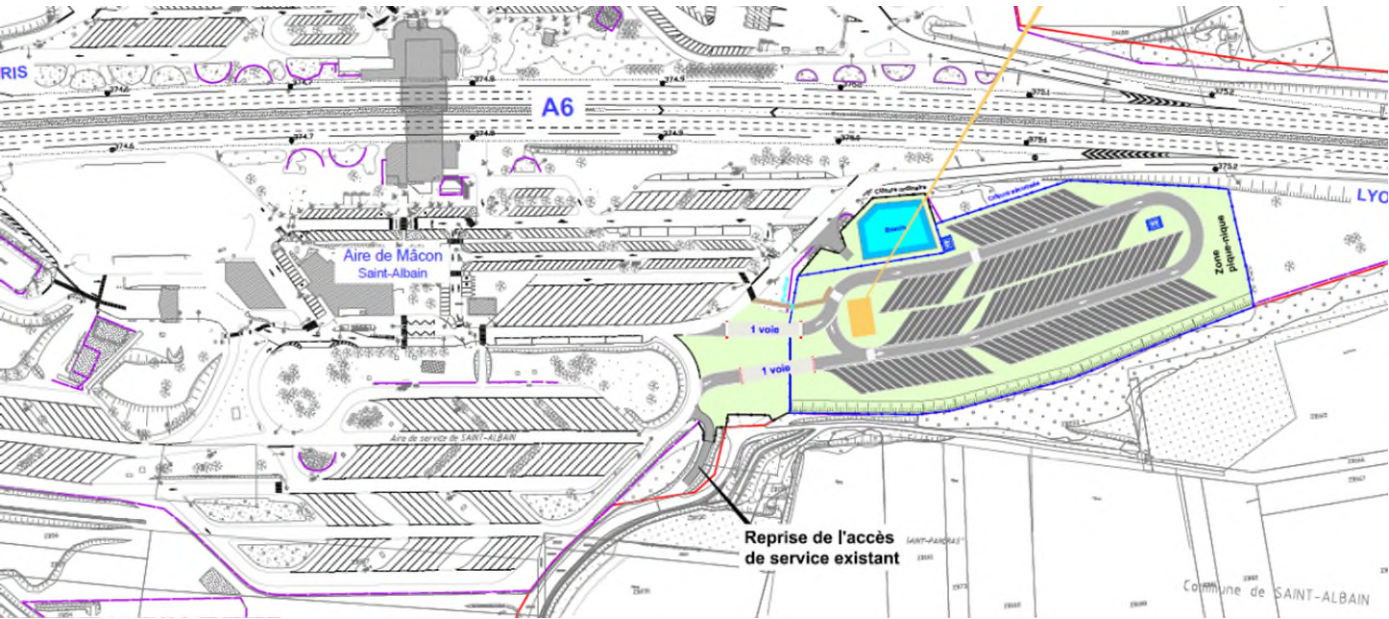


FIGURE 3 : EXTRAIT FICHE PROJET PSPL POUR ÉTABLISSEMENT DU PIM

Cette solution impactait fortement une zone boisée et n'intégrait pas :

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

Une autre solution a ainsi été proposée afin d'intégrer ces éléments (ombrières, bornes IRVE et noues) tout en évitant d'impacter la zone boisée. Elle consiste en un aménagement de la zone à l'Ouest de l'aire en impactant 34 PL. places existantes. Ces places sont restituées dans la zone initialement prévue au Sud de l'aire, sans impacter la zone boisée et comprenant les noues d'infiltration des eaux. Le nouvel aménagement comprend :

- Un parking sécurisé poids lourds (PSPL), de 108 places, dont :
 - 92 places couvertes par des ombrières photovoltaïques ;
 - 4 places IRVE ;
 - 12 places équipées de bornes électriques pour brancher les frigos des camions frigorifiques.
- Une zone de stationnement de 34 places restituées dédiée aux poids lourds en accès libre.

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

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

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

3.2.5 Présentation du projet

Implantation des parkings

Le projet, objet de la présente déclaration de projet, concerne la création d'un **Parking Sécurisé Poids Lourds (PSPL) sur l'A6 au niveau de l'aire de service de Macon-Saint-Albain et s'inscrit dans le cadre :**

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

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

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

L'implantation de l'un de ces parkings sécurisés pour poids lourds (dit PSPL) est prévue dans le périmètre de l'aire d'autoroute existante de Macon Saint-Albain (Autoroute A6) et à l'intérieur du DPAC, sur la commune de Saint-Albain, dans le département de la Saône et Loire (71), en région Bourgogne-Franche-Comté.

Le choix d'emplacement du PSPL de Macon Saint-Albain s'est fait selon deux critères dimensionnants :

- il se trouve au droit de l'A6, autoroute à fort trafic poids lourds ;
- il se trouve dans un périmètre élargi de la zone d'attractivité économique de l'agglomération lyonnaise.

Le projet est constitué des deux zones de stationnement pour poids lourds (cf. Figure 4) :

- la première, dédiée à l'implantation d'un parking sécurisé de poids lourds dit PSPL, sur « l'emprise nord du projet » ;
- la seconde, dédiée à l'implantation d'un parking de restitution de poids lourds dit PRPL, sur « l'emprise sud du projet ».

En effet le site projeté pour l'implantation du PSPL, propriété l'État (concedé à la société APRR), est en partie occupé par un espace anthropisé déjà artificialisé correspondant à des voiries et des places de stationnement de poids lourds (cf. Emprise nord sur la Figure 4), afin de minimiser les impacts sur des zones à enjeux environnementaux (zone humide, etc.). Le PSPL viendra donc, après sa création, se substituer aux places de stationnement et voiries existantes. De fait, le projet prévoit également la création d'un parking de substitution permettant le déplacement de ces places de stationnement de poids lourds existantes (ce parking de substitution est dénommé parking de restitution de poids lourds dit « PRPL »).

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

- des zones déjà anthropisées, d'anciennes voiries et une zone sur laquelle se trouvait un ancien hôtel qui a été démoli en 2019 ;
- des espaces verts faisant, en partie, l'objet d'une convention d'occupation précaire pour éco-pâturage qui sera résiliée dans le cadre du projet. Les espaces végétalisés (boisements et haies) seront préservés.

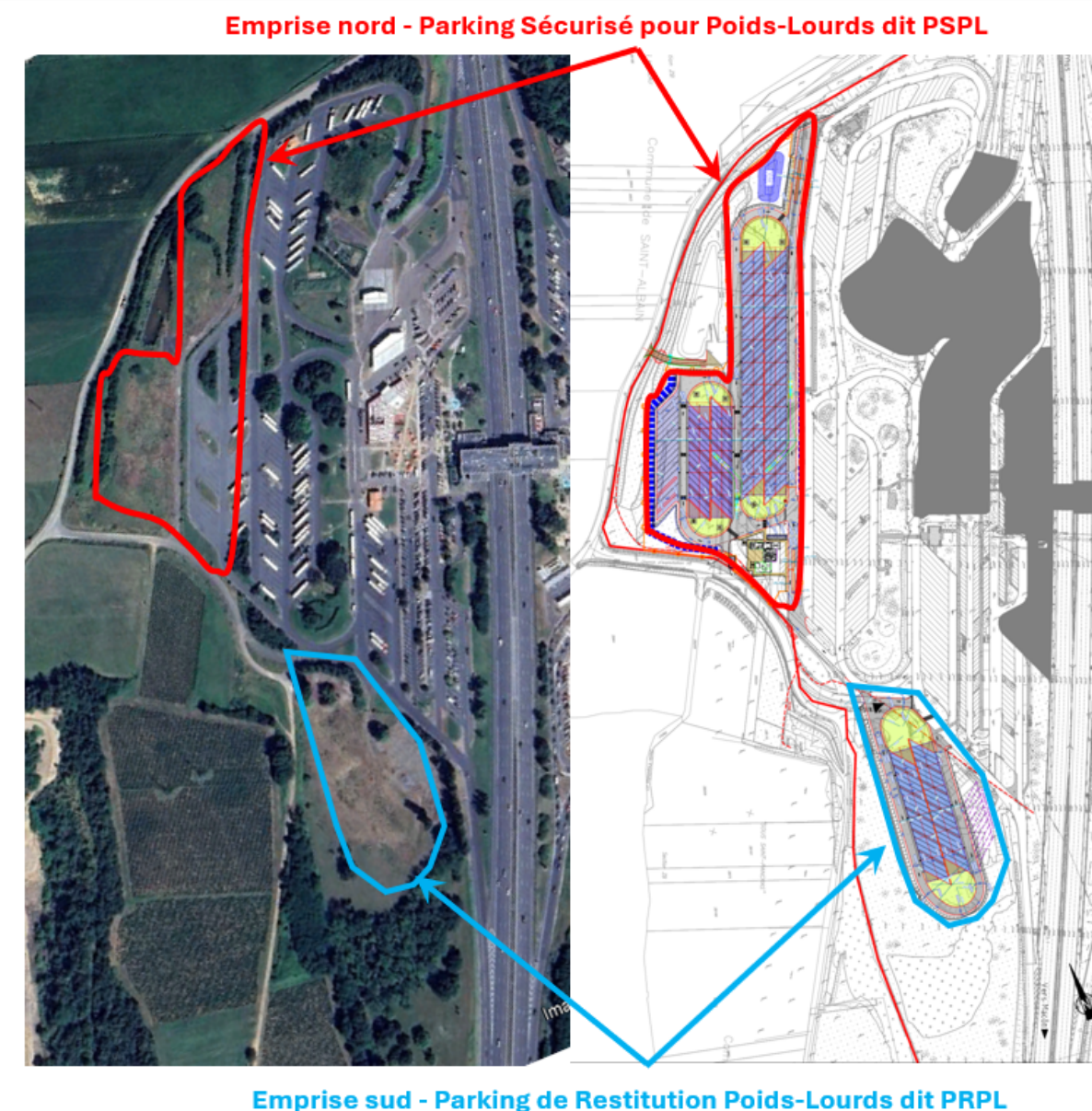


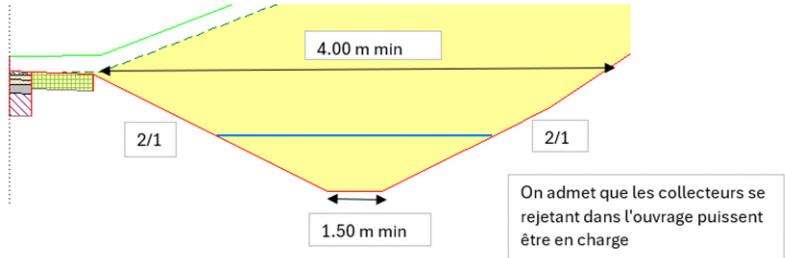
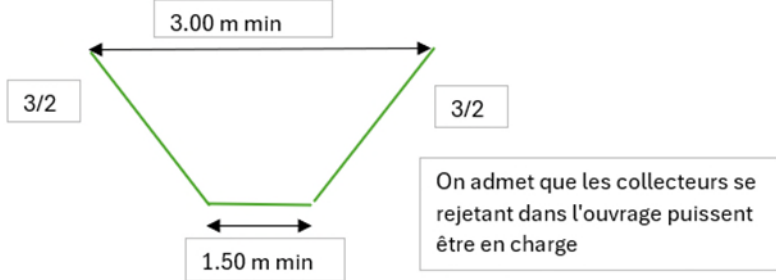
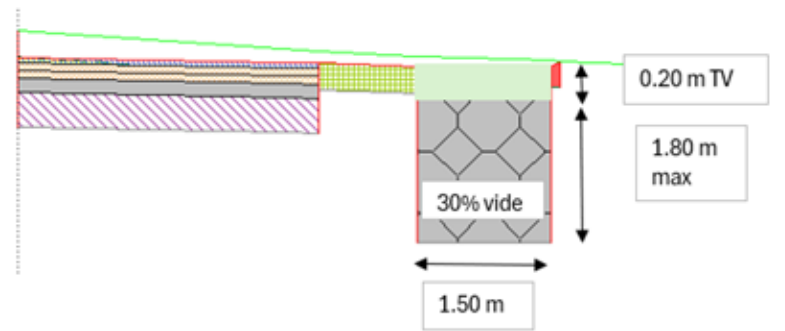
FIGURE 4 : LOCALISATION DU PSPL ET DU PRPL

Ouvrages d'infiltration type

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

Une infiltration optimale est obtenue avec des pentes latérales des ouvrages qui sont les plus douces possibles. Une pente optimale de 1V/2H a été recherchée pour le calage des ouvrages d'infiltration. Les pentes sont raidies à 3H/2V dans les cas où les emprises sont trop contraignantes.

Une largeur de fond de fossé ou de noue minimum de 1,50 m est retenue afin de faciliter l'entretien par l'Exploitant. Cette largeur peut évoluer en fonction des volumes qui sont à récupérer.

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

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

Le fond des ouvrages pourra être planté avec des végétaux type joncs ou autres spécimens à déterminer qui permettront une absorption partielle des eaux recueillies alors que les talus seront plutôt recouverts de végétaux rasants type floraux ou autres.

L'objectif recherché sera de minimiser les interventions en matière d'entretien tout en cherchant une participation maximale à l'absorption des eaux se déversant dans les ouvrages d'infiltration.

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

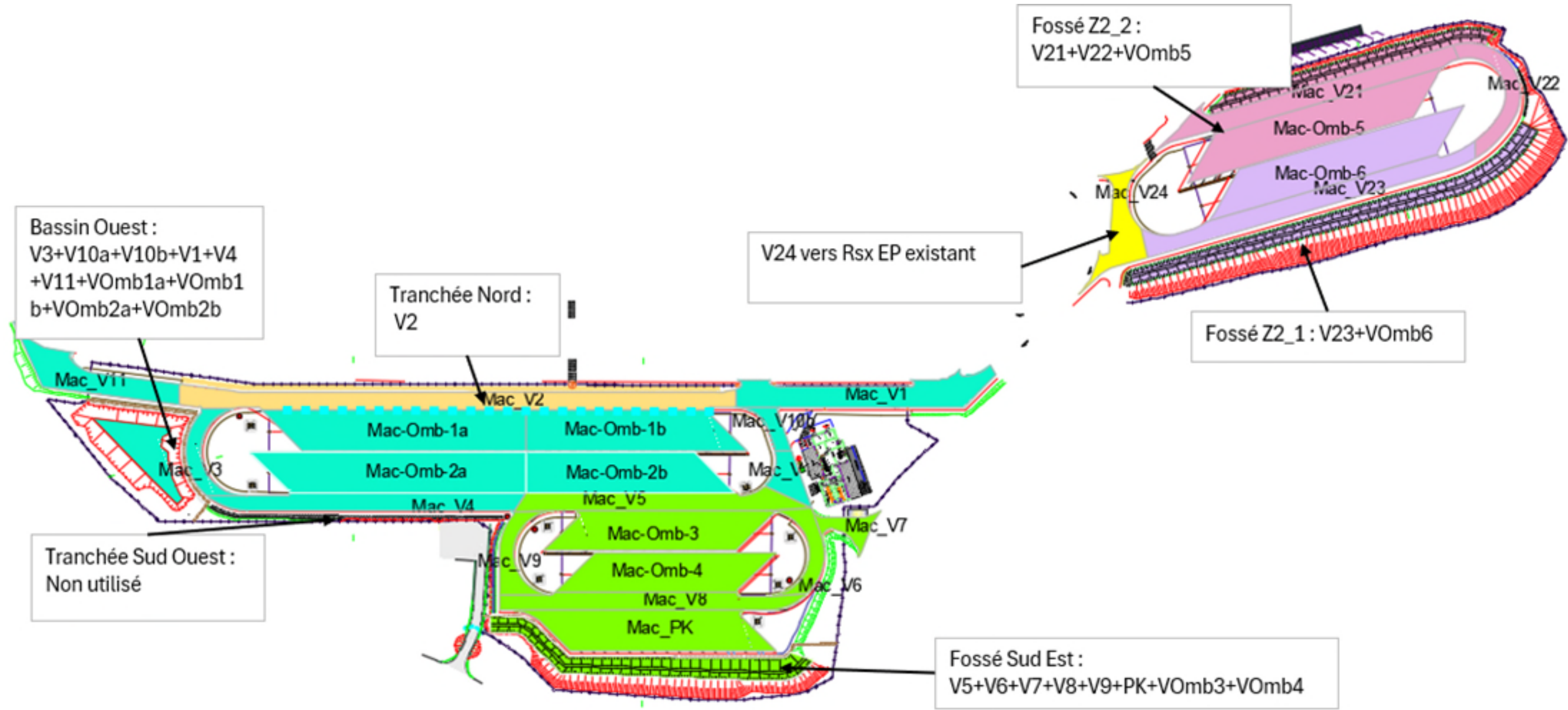


FIGURE 6 : RÉPARTITION DES IMPLUVIUMS PAR OUVRAGE D'INFILTRATION

Les ouvrages d'infiltration prévus sont les suivants :

NOM DE L'OUVRAGE D'INFILTRATION	OUVRAGE D'INFILTRATION TYPE
TRANCHÉE NORD	TRANCHÉE D'INFILTRATION
FOSSÉ SUD-EST	FOSSÉ D'INFILTRATION
TRANCHÉE SUD-OUEST	TRANCHÉE D'INFILTRATION
BASSIN OUEST	BASSIN D'INFILTRATION
FOSSÉ Z2_1	FOSSÉ D'INFILTRATION
FOSSÉ Z2_2	FOSSÉ D'INFILTRATION

3.2.6 Plan général de la solution proposée

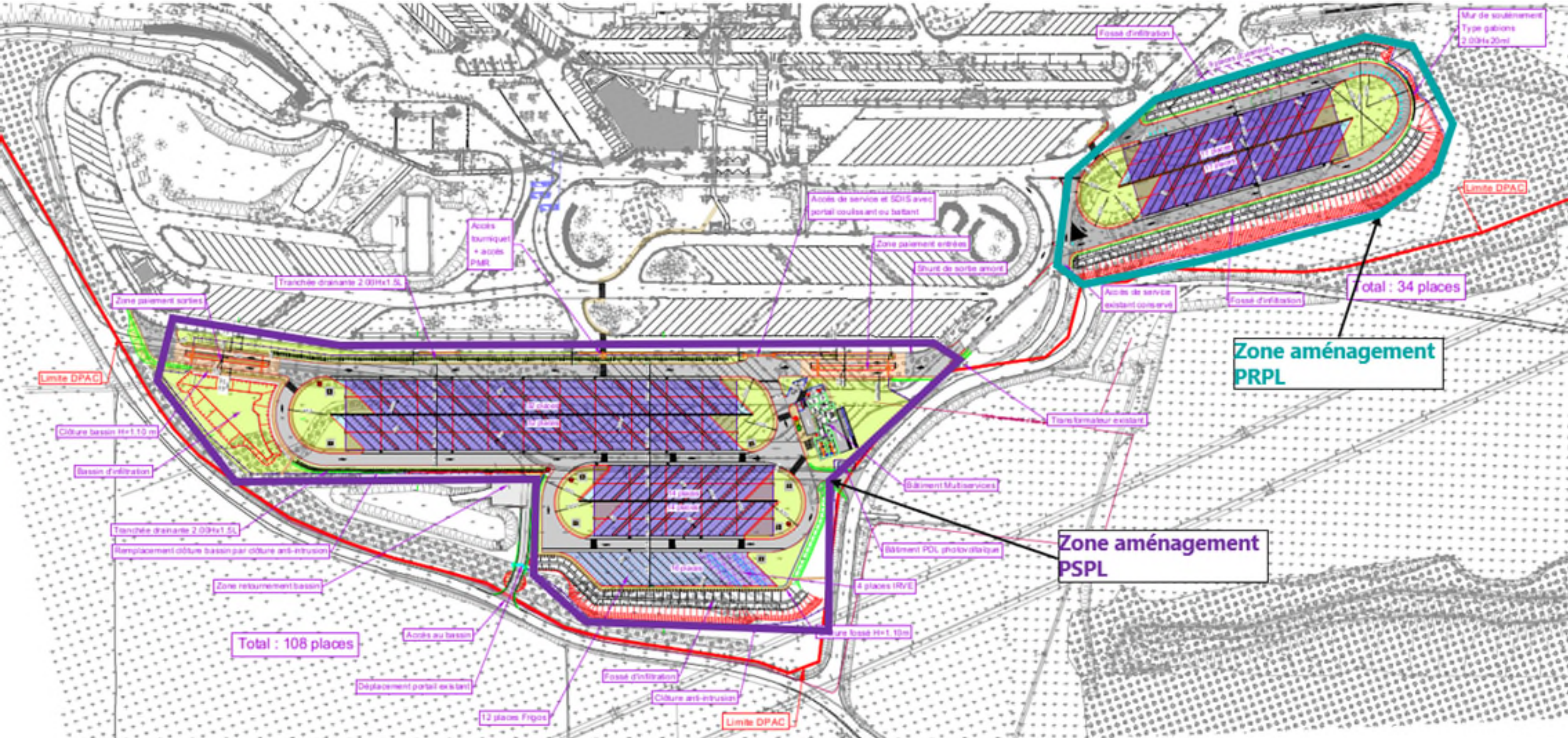


FIGURE 7 : PLAN GÉNÉRAL DE LA SOLUTION PROPOSÉE

3.2.7 Prise en compte des enjeux environnementaux

Nota : Le projet de PSPL avait fait l'objet d'un examen au cas par cas en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'environnement et a été dispensé d'évaluation environnementale par décision de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable n° F-027-25-C-0063 en date du 24 mars 2025.

Prise en compte de la biodiversité

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

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

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

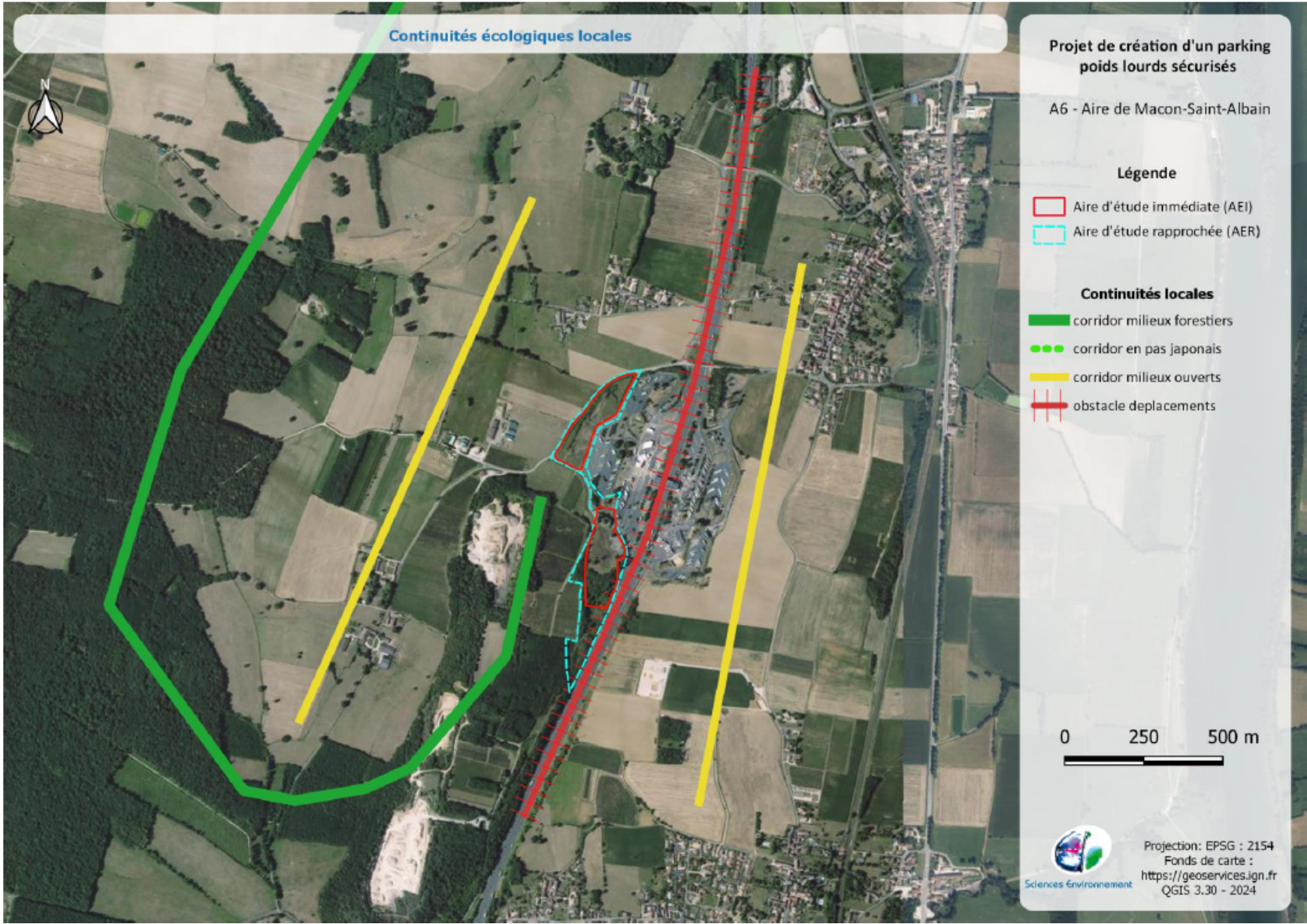


FIGURE 8 : LOCALISATION DU SITE PROJETÉ PAR RAPPORT AUX CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES LOCALES
(Source : Sciences environnement)

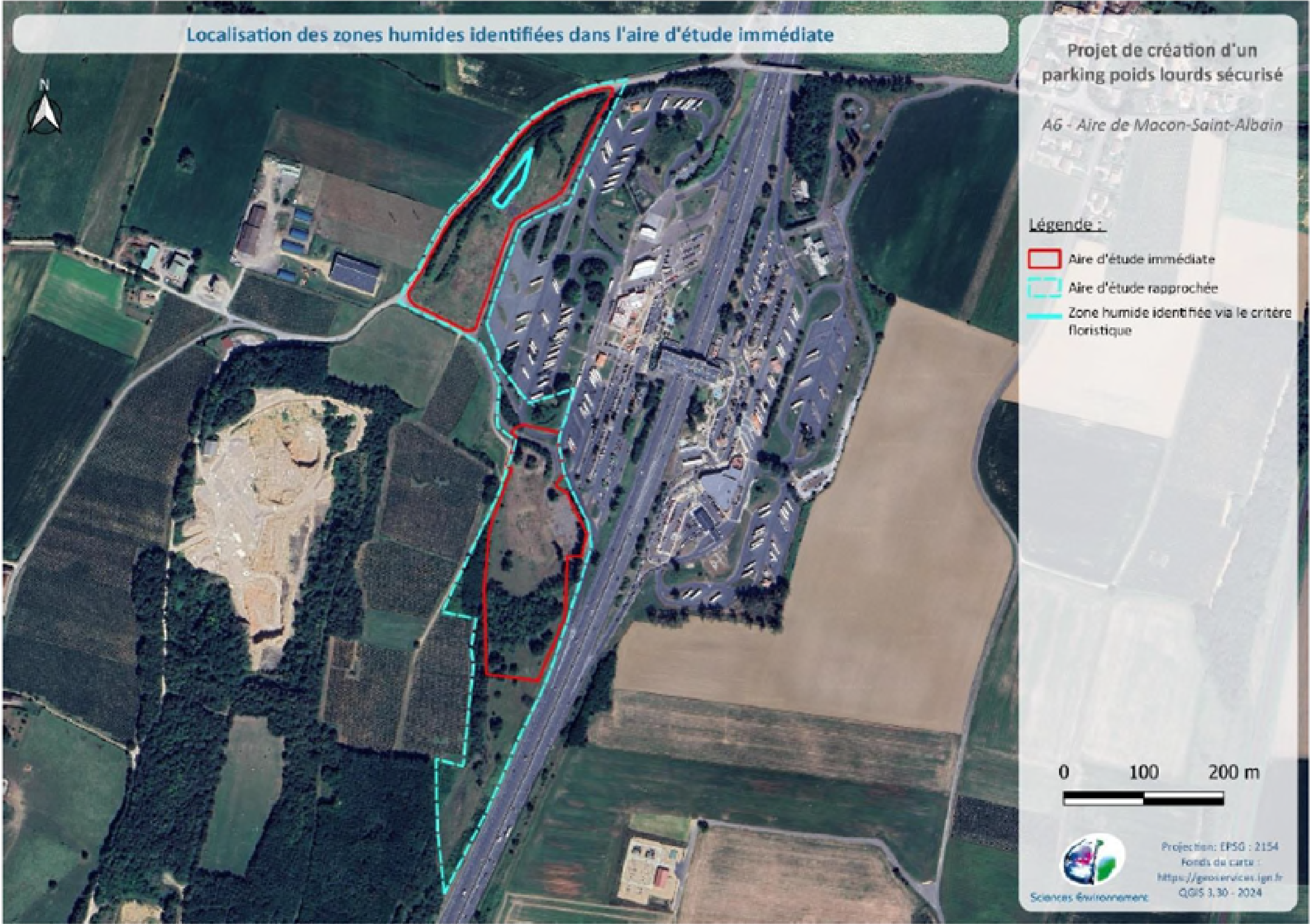


FIGURE 9 : LOCALISATION DES ZONES HUMIDES IDENTIFIÉES
(Source : Sciences environnement)



FIGURE 10 : CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES
(Source : Sciences environnement)

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

TABLEAU 1 : NOM DES MESURES

N° de mesure	Nom de la mesure
Mesures d'évitement	
ME01	Optimisation de la gestion des matériaux
ME02	Évitement de zones à enjeu
ME03	Maintien de haies
ME04	Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires
Mesures de réduction génériques	
MRG01	Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier
MRG02	Arrosage des pistes de chantier en période sèche
MRG03	Assainissement
MRG04	Gestion des eaux usées
MRG05	Mise en place des dispositifs limitant les pollutions des eaux superficielles
MRG06	Balilage des zones sensibles
MRG07	Mise en place de mesures de réduction des nuisances et pollutions
MRG08	Remise en état des terrains à vocation environnementale ou paysagère
Mesures de réduction spécifiques	
MR01	Limitation stricte et obligation de respect des emprises travaux
MR02	Dégagement des emprises aux périodes de moindre sensibilité pour la faune
MR03	Abattage doux des arbres à cavités
MR04	Mise en place de dispositifs limitant le passage et l'installation de la petite faune sur les zones de chantier
MR05	Déplacement d'espèces animales
MR06	Gestion de l'éclairage
MR07	Mise en place de clôture définitives adaptées aux espèces concernées
MR08	Aide à la recolonisation du milieu avec plantation de haies
MR09	Adaptation de la période d'entretien des haies et des zones en herbe (hors parking) sur l'année
Mesures d'accompagnement	
MA01	Mise en place d'un Management Environnemental de chantier
MA02	Installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune
MA03	Lutte contre les espèces exotiques envahissantes

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

Au terme de l'étude faune / flore réalisée, il s'avère qu'après prise compte de ces mesures, **les impacts résiduels sont négligeables à faible** et ne remettent pas en cause la survie des éléments biologiques mis en évidence.

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

Echelle de classement des impacts :

Positif	Négatif		
0 ou NC		Nul ou très faible	Impact négligeable ou non concerné par le projet
+	1	Faible	Ne remet pas en cause la survie de l'élément biologique
++	2	Modéré	Nécessite des mesures simples adaptées pour supprimer ou réduire les impacts
+++	3	Fort	Impact prévisible à portée nationale, nécessitant des mesures adaptées pour supprimer, réduire ou compenser la dégradation
++++	4	Très fort	

Espèce ou entité concernée par l'impact	Nature de l'effet potentiel du projet	Évaluation de l'impact maxi.	Mesures			Impact résiduel	Nécessité de mesures compensatoires / Demande de dérogation espèces protégées
			Nécessité	Mesures d'évitement	Mesures de réduction		
Trame verte et bleue	Rupture de continuité	0	NON	/	/	0	NON
Flore sur emprise	Suppression	0	NON	/	/	0	NON
	Apparition espèces invasives	1	OUI	X	X	0	NON
Habitats patrimoniaux	Suppression	1	NON	/	X	0	NON
	Modification des conditions stationnelles et pollution	1	NON	X	X	0	NON
	Suppression de zones humides	0	NON	/	/	0	NON
Chiroptères	Dérangement des abords	0	NON	/	X	0	NON
	Risque de mortalité	2	OUI	X	/	0	NON
	Suppression d'habitats	1	OUI	X	X	0	NON
Mammifères (hors chiroptères)	Dérangement des abords	1	OUI	X	X	0	NON
	Risque de mortalité	2	OUI	X	/	0	NON
	Suppression d'habitats	1	OUI	X	X	0	NON
Cortège d'oiseaux des milieux forestiers	Dérangement des abords	0	NON	/	/	0	NON
	Risque de mortalité	0	NON	/	/	0	NON
	Suppression d'habitats	0	NON	/	/	0	NON
Cortège d'oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts (haies)	Dérangement des abords	2	OUI	X	X	0	NON
	Risque de mortalité	3	OUI	X	/	0	NON
	Suppression d'habitats	2	OUI	X	X	1	NON
Reptiles	Dérangement des abords	2	OUI	X	/	1	NON
	Risque de mortalité	3	OUI	X	/	1	NON
	Suppression/extension d'habitats	2	OUI	X	X	0	NON
Amphibiens	Dérangement des abords	2	OUI	X	/	0	NON
	Risque de mortalité	3	OUI	X	/	1	NON
	Suppression/extension d'habitats	2	OUI	X	X	0	NON
Insectes	Dérangement des abords	0	NON	/	/	0	NON
	Risque de mortalité	0	NON	/	/	0	NON
	Suppression/extension d'habitats	1	NON	X	X	0	NON

Aménagements paysagers

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

Par ailleurs, des solutions de végétalisation ou de haies brise-vue permettant, la préservation et le renforcement de l'intégration paysagère du projet, seront envisagées pour limiter son impact visuel. La création d'habitats et micro-habitats favorables à la biodiversité au sein et en périphérie des équipements prévus et des zones de transition paysagères entre les espaces naturels et les zones de stationnement permettrait de réduire les effets de fragmentation du paysage et de favoriser une meilleure cohabitation entre les différentes utilisations du sol. Les plantations ne nuiront pas aux conditions de visibilités, notamment sur les carrefours de l'aire.

Ces enjeux paysagers seront intégrés de manière cohérente dans le projet afin de garantir une harmonie entre développement et préservation du paysage existant.

Enfin, il le projet prévoit la réalisation d'aménagements paysagers dans les espaces libres de circulation routière et piétonne. Ils permettront une insertion du projet en adéquation avec l'environnement existant. Ils sont toutefois prévus de sorte à ne pas entraver la couverture de la vidéosurveillance mise en place pour assurer la sécurité des chauffeurs et de leur chargement sur le PSPL.

En complément, le fond des ouvrages d'infiltration (fossés, noues, ...) sera en partie planté avec des hélophytes type iris, salicaire, épilobe hirsute, lysimaque vulgaire, scirpe, carex ou autres spécimens à déterminer qui permettra une absorption partielle des eaux recueillies alors que les talus seront recouverts d'un mélange grainier adapté de type prairie humide en bas de fossé jusqu'à mi-hauteur de talus et berge sur le haut du talus. Après prise en compte des contraintes d'entretien et exploitation, l'ensemble pourra être complété avec la plantation d'arbustes à racines nues ou baliveaux en tête de talus.

Compensation

Compensation zone humide

Sur les 12 habitats semi-naturels à naturels inventoriés sur l'aire d'étude immédiate lors de l'étude de terrain, un seul était caractéristique de zone humide (habitat pionnier à Saule blanc).

Le projet tel que prévu n'impactera pas cette zone humide ; à ce titre, aucune compensation n'est nécessaire.

Compensation Faune / Flore

Au terme de l'étude faune / flore réalisée, en amont de la réalisation du projet, il s'avère que :

- en l'absence d'espèce végétale protégée ou patrimoniale recensée dans l'aire d'étude immédiate, le projet n'a aucun impact significatif sur la flore du site ;
- après prise en compte des mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues, l'ensemble des compartiments biologiques nécessaires au bon déroulement des cycles biologiques de la faune est conservé et aucun impact résiduel significatif ne subsiste pour les espèces animales, protégées ou non ;
- le projet ne remet pas en cause le maintien dans un bon état de conservation des habitats et des populations d'espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Considérant que comme le rappelle le Guide d'aide à la définition des mesures ERC, une mesure compensatoire doit être conçue en réponse à un impact résiduel notable à l'issue de l'application des mesures d'évitement puis de réduction, en l'absence d'impact résiduel significatif, aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.

Compensation agricole

Le projet n'est pas soumis à une étude préalable agricole et aucune mesure de compensation agricole n'est nécessaire.

4 - MOTIVATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

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

4.1 - Objectif et bénéfices du projet

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

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

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

4.2 - Justification de l'intérêt général

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

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

4.2.1 À l'échelle européenne - Choix du territoire français

Rapport de février 2019

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

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

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

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

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

Rapport de janvier 2025

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

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

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

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

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

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

Pour l'année 2022, l'état des lieux révèle les points suivants (Année 2022 - Figure 2) :

- **Demande** : La demande globale de stationnements accessibles de nuit est estimée à 395 000 poids lourds/nuit, concentrée le long des principales artères routières de transport de marchandises longue distance (Figure 3)
- **Offre** : L'offre globale disponible est de 380 000 places de stationnement, dont seulement 60 816 sécurisées :
 - 4 943 places sur 35 aires sécurisées certifiées EU-PARKING.
 - 18 708 places sur 183 aires sécurisées certifiées par d'autres normes (ESPORG, TAPA, VEDA Premium, Truck Parking Rotterdam).
 - 37 165 places sur des aires non certifiées mais disposant d'éléments de sécurité.
- **Projection** : L'offre projetée complémentaire de stationnements sécurisés EU-PARKING est estimée à 6 026 places réparties sur 64 aires.
- **Pénurie** : La comparaison de l'offre et la demande montre donc une pénurie importante d'aires de stationnement sécurisées à l'horizon de l'état des lieux (2022) :
 - Pénurie de 390 057 places si la demande doit être comblée exclusivement par des places EU-PARKING.
 - Pénurie de 334 184 places si l'on accepte des places sécurisées non certifiées EU-PARKING.
- **Concentration des écarts** : Les écarts sont principalement le long des grandes artères routières en Allemagne / Benelux (83 298 places), en France (81 689 places) puis en Italie et en Espagne. Ils sont notamment élevés au niveau de la zone portuaire de Calais, des régions de Paris et de Bruxelles ainsi que de celles entourant Nancy et Bâle.

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

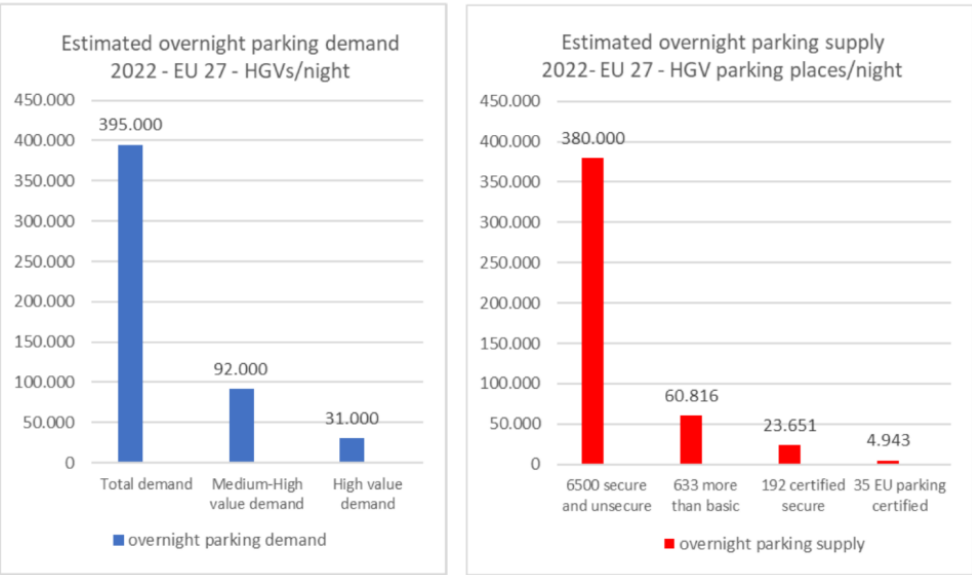


FIGURE 11 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

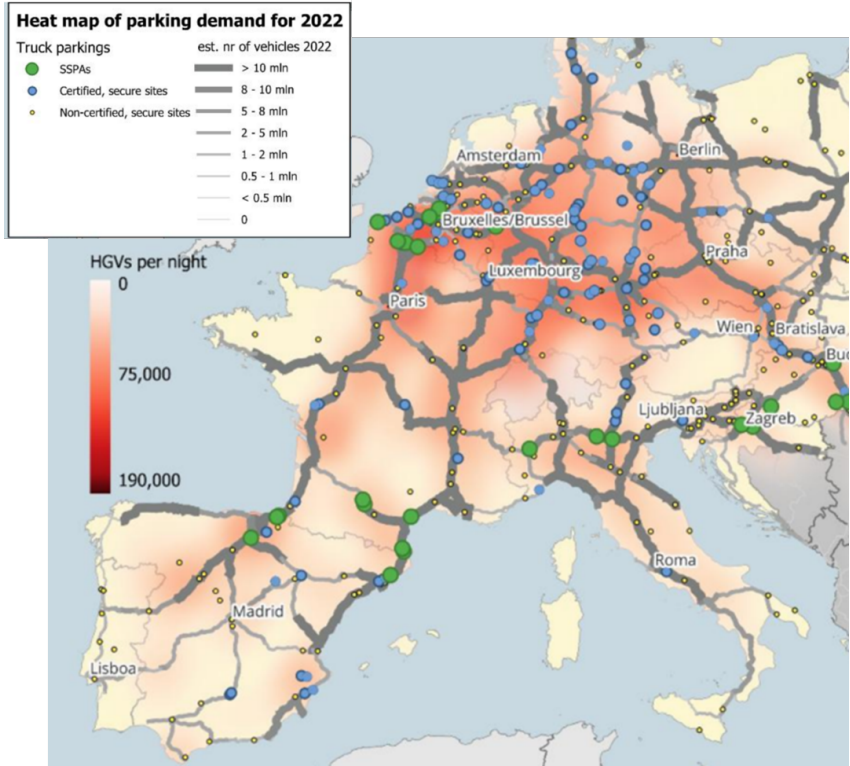


FIGURE 12 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

Écarts entre l'offre et la demande - Projection 2040

Pour l'année 2040, la projection des écarts entre l'offre et la demande de stationnements révèle (Année 2040 –Figure 4) :

- **Demande** : La demande globale projetée est estimée à 507 000 poids lourds/nuît, concentrée le long des principales artères routières de transport de marchandises longue distance. (Figure 5) ;
- **Offre** : l'offre globale de stationnements anticipée est estimée :
 - **Scénario 1** : 386 000 places de stationnement, dont 67 000 sécurisées (11 000 certifiées EU-PARKING).
 - **Scénario 2** : 467 000 places de stationnement, dont 124 000 sécurisées (24 000 certifiées EU-PARKING).
- **Pénurie** : La comparaison de l'offre et la demande montre une pénurie importante d'aires de stationnement sécurisées à l'horizon de l'année de projection (2040), quel que soit le scénario retenu :
 - **Scénario 1** :
 - ▶ Pénurie de 496 000 places si la demande est comblée exclusivement par des places EU-PARKING.
 - ▶ Pénurie de 440 000 places si des places sécurisées non certifiées sont acceptées.
 - **Scénario 2** :
 - ▶ Pénurie de 483 000 places si la demande est comblée exclusivement par des places EU-PARKING.
 - ▶ Pénurie de 383 000 places si des places sécurisées non certifiées sont acceptées.
- **Besoins en infrastructure** : Selon les scénarios, il est nécessaire de créer entre 3 192 et 4 133 nouvelles aires sécurisées pour combler l'écart estimé.

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

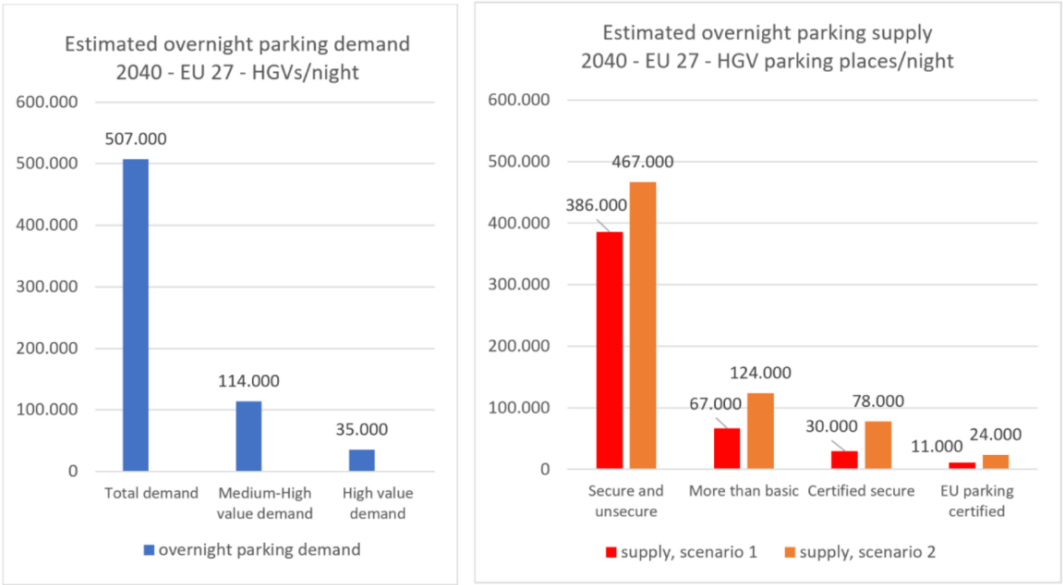


FIGURE 13 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L’OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

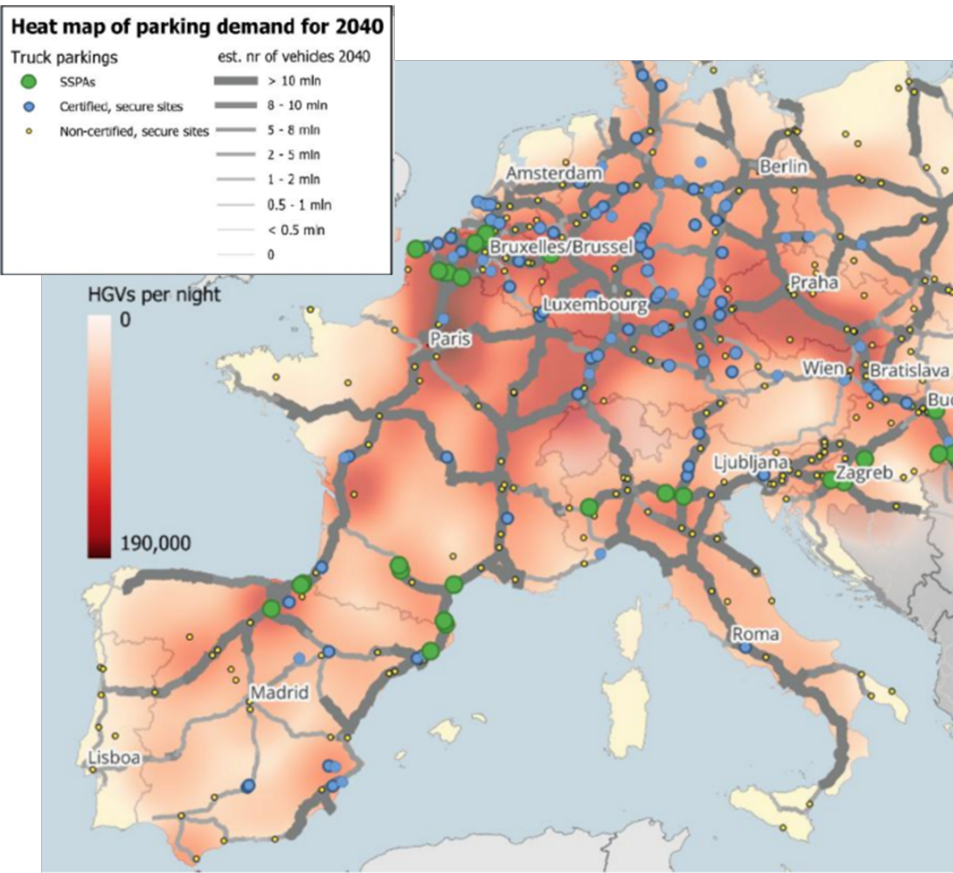


FIGURE 14 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025]

Sécurité des chauffeurs et de leurs chargements

Les résultats d'une enquête et des données analysées montrent une situation préoccupante concernant la sécurité des chauffeurs et de leurs chargements (Figure 6 et Figure 7) :

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

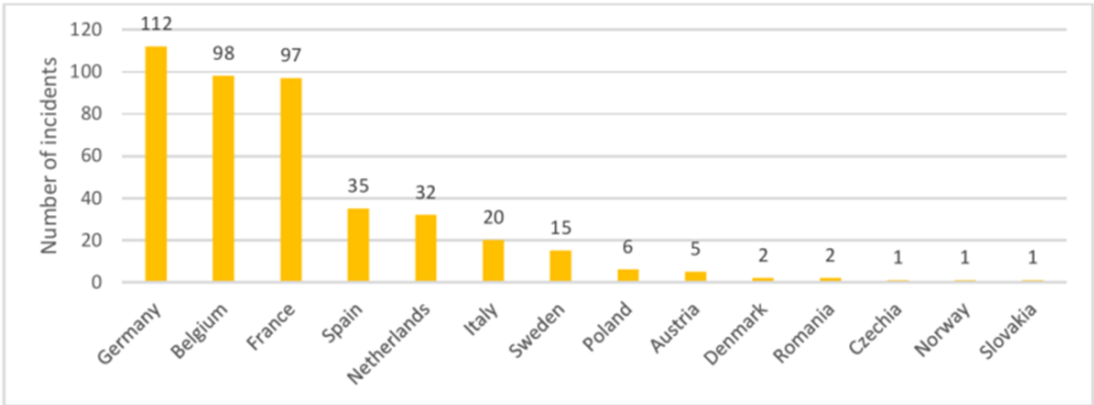


FIGURE 15 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – AGRÉGATION PAR ÉTAT MEMBRE
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

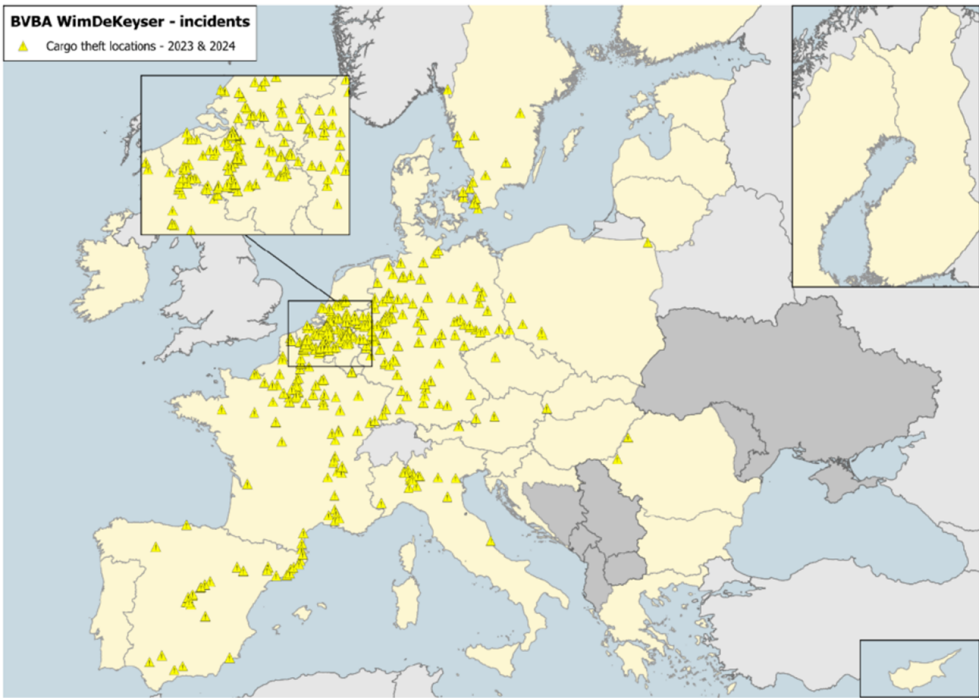


FIGURE 16 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – LOCALISATION
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

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

Enseignements tirés et choix du territoire français

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

Malgré l'ajout de 64 nouvelles aires sécurisées certifiées EU-PARKING aux 35 existantes, la pénurie reste importante :

- En 2022, il manque environ 334 184 places de stationnement sécurisées la nuit, soit 2 785 aires de stationnement.
- Les nouvelles aires sécurisées certifiées ne suffisent pas à combler cette pénurie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est concentrée le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance et permettant de relier les grands centres logistiques européens situés notamment en Suisse / Bénélux, en région parisienne et en Espagne.
- ⇒ Ces artères routières correspondent au réseau APRR sur la partie Est du territoire français.
- la pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est notamment élevée au niveau des régions parisienne et bruxelloise (Belgique) ainsi qu'au niveau des régions entourant Nancy et Bâle (Suisse), se trouvant directement dans le périmètre d'influence des grands centres logistiques de l'Europe occidentale.
- ⇒ Ces régions sont desservies directement ou indirectement par le réseau APRR (Figure 8)et notamment l'A5 et l'A6 (région parisienne), l'A31 (Nancy puis région bruxelloise via le Luxembourg) et l'A36 (Mulhouse puis Bâle).

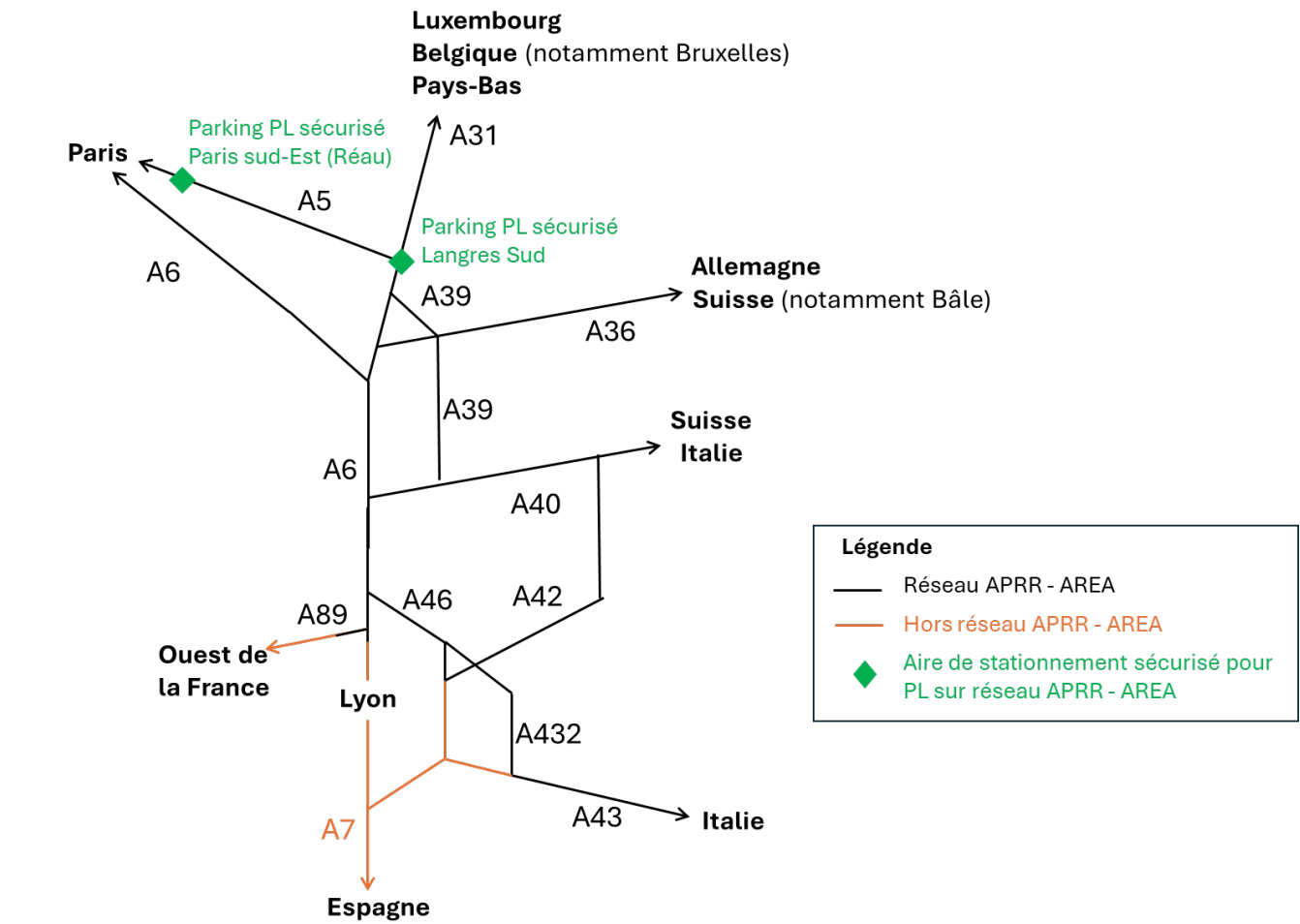


FIGURE 17 : RÉSEAU APRR ET DESSERTE DE L'EUROPE OCCIDENTALE

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

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

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

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

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

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

L'autoroute A6, entre Paris et Lyon, a ainsi été retenue pour l'implantation d'un PSPL.

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

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

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

Compte tenu des parkings poids-lourds existants sur l'A6 et autoroutes proches, à date, ce choix a abouti à retenir **les aires de services** se trouvant dans le sens **Paris ⇒ Lyon**, soit en direction de la frontière franco-allemande.

Les aires de services envisagées sur la base des critères ci-dessus sont (Figure 20) donc :

- Aire de services de Beaune Tailly ;
- Aire de services de la Ferté ;
- Aire de services de Macon Saint Albain ;
- Aire de services de Dracé ;
- Aire de services des Chères.

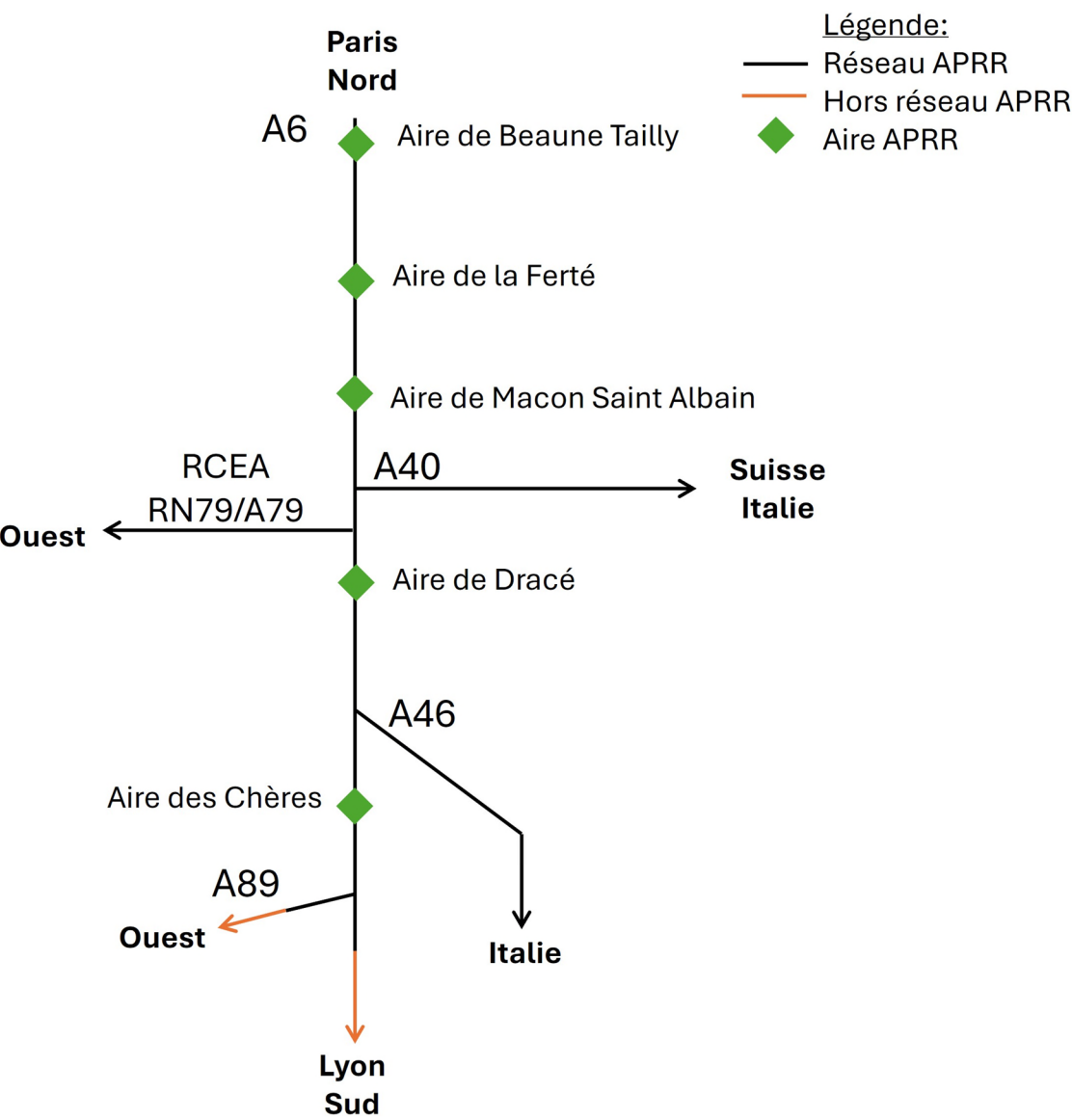


FIGURE 18 : RÉSEAU APRR – AIRES DE SERVICES ENVISAGÉES SUR L’A6

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

- de critères techniques : dimensionnement actuel des zones de stationnement, surface foncière encore disponible permettant d’accueillir un PSPL possédant un nombre de places significatif (minimum 150 places) pour être considéré comme répondant aux besoins, contraintes topographiques et géométriques du terrain potentiel d’implantation (possibilité de créer un nombre de places suffisant ainsi que les voiries de desserte au regard du besoin exprimé), position par rapport au réseau autoroutier et autres axes routiers du secteur d’implantation ;
- de critères environnementaux liés : au milieu physique (risques naturels et cours d’eau), au milieu naturel (secteurs à enjeux : boisements, zones humides, corridors écologiques, …), au milieu humain (captages AEP et périmètres de protection, zones de risques technologiques et d’habitations), au patrimoine (monuments ou sites inscrits / classés et périmètres de protection et de zones d’intérêt archéologique).

Considérant la géométrie de l’espace sous maîtrise foncière d’APRR encore disponible, la position stratégique du site au sein du réseau APRR et l’éloignement par rapport aux divers enjeux environnementaux, il ressort de cette analyse que :

- les aires de services de Beaune, de la Ferté, des Chères et de Dracé sont écartées ;
- l’aire de services la plus favorable au projet d’implantation d’un PSPL sur l’A6 est l’aire Macon Saint Albain.

En effet, l’autoroute A6 permet notamment des échanges entre Paris et Lyon. L’aire de Mâcon Saint-Albain se situe à un peu plus de 80 km de Lyon. L’aire de service est accessible dans le sens Paris vers Lyon.

Le trafic sur l’A6 sur le tronçon de l’aire de service de Mâcon Saint-Albain est d’environ 30 000 véhicules par jour dont 18,5 % de poids lourds en 2023.

Dans le sens Paris vers Lyon, l’aire de service Mâcon Saint-Albain est la dernière grosse aire de service où les poids lourds peuvent stationner :

- Avant de traverser l’agglomération lyonnaise,
- Avant l’échangeur avec la route Centre-Europe Atlantique (RCEA – RN79 avant de devenir l’A79) qui permet de traverser la France d’Est en Ouest,
- Avant l’échangeur avec l’A40 qui permet de rejoindre la Suisse et l’Italie via le tunnel du Mont Blanc.

L’aire de Mâcon Saint-Albain accueille à ce jour 150 places de poids lourds. Ces places ne sont pas sécurisées et le parking poids lourds est très fréquenté la nuit, le taux d’occupation présenté faisant état d’un déficit de places quotidien.

Ainsi, si les poids lourds souhaitent s’arrêter sur l’aire de service de Mâcon Saint-Albain et que le parking poids lourds est saturé, ils doivent poursuivre leur route plus au Sud.

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

- l’aire de service de Mionnay sur l’A46 à environ 75 km de l’aire de service de Mâcon-Saint-Albain. Il est d’autre part à noter que l’aire de service de Mionnay fait également partie des opérations du plan d’investissement mobilité (PIM) d’APRR et qu’un PSPL est également prévu sur cette aire de service ;
- l’aire de service de Bourg Teyssonge sur l’A40 à environ 67 km de l’aire de service de Mâcon-Saint-Albain ;
- l’aire de service du Bourbonnais sur l’A79 au Sud de Moulins à environ 146 km de l’aire de service de Mâcon Saint-Albain. En effet, il est à noter que la première partie de la RCEA est une route nationale n’accueillant pas d’aire de service et de stationnement pour les poids lourds.

Ces aires de service sont éloignées de l’aire de service de Mâcon Saint-Albain et les conducteurs des poids lourds pourraient être tentés :

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

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

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

Il est également à noter que le foncier APRR sur l'aire de service de Mâcon-Saint-Albain permet d'aménager ces stationnements poids lourds sans avoir besoin d'acquisition.

Au terme de l'analyse des solutions alternatives, l'aire de services la plus favorable au projet d'implantation d'un PSPL sur l'A6 est l'aire Macon Saint Albain, considérant notamment :

- la géométrie de l'espace sous maîtrise foncière d'APRR encore disponible à proximité immédiate de cette aire (surface suffisante et continue, pas de suppression de places PL existantes) et l'absence de contrainte topographique sur cet espace ;
- sa position stratégique au sein du réseau APRR vis-à-vis des accès aux différents axes de circulation autoroutiers ;
- son éloignement par rapport aux divers enjeux environnementaux.

4.3 - Conclusion

Ainsi, la création de parking sécurisé pour les poids lourds sur l'aire de service de Mâcon Saint-Albain présente **un intérêt général** :

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