

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 3 – Annexes

Version 3 – Février 2026

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

 **APRR**

Informations relatives au document

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 3 – Annexes
Version	Version 3 – Février 2026
Référence	E6017
Numéro CRM	ROQK08005
Chrono	DP_Saint-Albain_doc3_EP.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	17/10/2025	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 - REPONSE A LA DEMANDE D’EXAMEN AU CAS PAR CAS CONCERNANT L’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI MACONNAIS-TOURNUGEOIS4

2 - MOTIVATION DE L’INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET8

2.1 - Objectif et bénéfices du projet 8

2.2 - Justification de l’intérêt général 8

2.2.1 À l’échelle européenne - Choix du territoire français8

2.2.2 À l’échelle nationale - Choix des autoroutes sur le réseau APRR – A6, A46 et A36..... 15

2.2.3 À l’échelle du réseau APRR - Choix de l’emplacement 17

2.3 - Conclusion 19

3 - JUSTIFICATION DES LIMITES DU DPAC 20

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Estimations de la demande et de l’offre de stationnements accessibles la nuit en 2018.....9

Figure 2 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées, certifiées ou non, en 20189

Figure 3 : Estimations de la demande et de l’offre de stationnements accessibles la nuit en 2022..... 10

Figure 4 : Flux de fret routier et demande de stationnements accessibles la nuit en 2022..... 10

Figure 5 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme EU-PARKING en 2022 11

Figure 6 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon les normes ESPORG, TAPA, VEDA Premium ou Truck Parking Rotterdam en 2022 11

Figure 7 : Offre d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées non certifiées mais disposant d’éléments de sécurité par rapport à d’autres aires de stationnement standards en 2022 11

Figure 8 : Projets d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme EU-PARKING, en 2022 11

Figure 9 : Estimations de la demande et de l’offre de stationnements accessibles la nuit en 2040..... 12

Figure 10 : Flux de fret routier et demande de stationnement en 2040..... 12

Figure 11 : Incidents signalés entre janvier et mai 2024 en Europe occidentale – Agrégation par État membre13

Figure 12 : Grands centres logistiques en Europe occidentale..... 13

Figure 13 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Agrégation par État membre 14

Figure 14 : Vols de cargaison signalés en 2023 et 2024 – Localisation..... 14

Figure 15 : Réseau APRR et flux de fret routier / positionnement des grands centres de logistique..... 15

Figure 16 : Réseau APRR et desserte de l’Europe occidentale..... 15

Figure 17 : Réseau APRR et vols de cargaison en 2023/2024..... 16

Figure 18 : Réseau APRR et aires sécurisées certifiées EU-PARKING en service ou projetées en 2022 16

Figure 19 : Réseau APRR – Aires de services envisagées sur l’A6..... 17

**1 - REPONSE A LA DEMANDE D’EXAMEN AU CAS PAR CAS CONCERNANT
L’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLUI MACONNAIS-TOURNUGEOIS**

**Décision de la Mission régionale d'autorité environnementale
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)**

N° BFC-2025-004866/KK PP

**Décision après examen au cas par cas
en application de l'article R.104-28 du Code de l'urbanisme**

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté,
Vu la directive n°2001/42/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et notamment son annexe II ;
Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.104-1 à L.104-8 et R.104-1 et suivants ;
Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable » ;
Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;
Vu l'arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 30 août 2022 portant approbation du règlement intérieur de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;
Vu les arrêtés ministériels du 11 août 2020, du 9 mars 2023, du 19 juillet 2023, du 22 avril 2024 et du 25 novembre 2024 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;
Vu le règlement intérieur de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) adopté le 30 janvier 2024 ;
Vu la décision de la MRAe de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) en date du 6 janvier 2025 portant exercice de la délégation prévue à l'article 3 du règlement intérieur sus-cité ;
Vu la demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le n° BFC-2025-004866/KK PP déposée par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), reçue complète le 5 août 2025, portant sur la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Mâconnais-Tournugeois (71) ;
Vu l'avis de l'agence régionale de santé (ARS) en date du 18 août 2025 ;
Vu la contribution de la direction départementale des territoires (DDT) de Saône-et-Loire en date du 5 septembre 2025 ;

1. Caractéristiques du document :

Considérant que la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Mâconnais-Tournugeois (71) vise à permettre la réalisation de parkings pour poids lourds, dont un sécurisé, à proximité de l'aire d'autoroute existante de Mâcon Saint-Albain (autoroute A6), sur le territoire de la commune de Saint-Albain (71) ;

Considérant que la mise en compatibilité du PLUi relève d'un examen au cas par cas réalisé par l'autorité environnementale dans les conditions définies aux articles R.104-28 à 32 du Code de l'urbanisme afin de déterminer si elle doit faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

Considérant que le territoire concerné par la demande est couvert par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Mâconnais Tournugeois (71) approuvé le 21 décembre 2023, qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de son élaboration ;

Considérant que le territoire est également couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays Mâconnais Sud Bourgogne approuvé le 17 juin 2025 ;

Considérant que le projet de création de parkings poids lourds, dont un sécurisé, sur l'autoroute A6, dénommé projet « PSPL Mâcon Saint-Albain », consiste principalement en la création de zones de stationnement pour poids lourds (un parking sécurisé et un parking de restitution non sécurisé), d'un bâtiment (espaces d'accueil et de repos, sanitaires, locaux techniques), ainsi qu'en l'aménagement des espaces extérieurs (voiries, signalisation, aménagements paysagers, systèmes d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, ombrières photovoltaïques, bornes électriques, etc.) ;

Considérant que le projet PSPL, qui concerne la création de 142 unités de stationnement, a 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 ;

Considérant que le projet de mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois consiste à :

- Modifier le règlement graphique : réduction de la zone agricole A, qui concerne la partie ouest du projet PSPL sur environ 1,5 ha, pour la passer en zone urbaine UE4 (sous-secteur spécifique à l'aire d'autoroute « Mâcon Saint-Albain » de la zone urbaine de développement commercial UE), afin que l'ensemble des emprises du projet PSPL soient situées en zone UE4 ;
- Modifier l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique « Commerce », qui recoupe partiellement l'emprise du projet PSPL : clarification des activités exclues du champ d'application de cette OAP, en excluant explicitement les activités de type « bâtiment accueil / sanitaires du PSPL (à destination des chauffeurs routiers) », extension du périmètre de l'OAP pour y inclure l'ensemble des emprises du projet PSPL ;

2. Caractéristiques des incidences et de la zone susceptible d'être touchée :

Considérant que la partie ouest de l'emprise du projet PSPL, actuellement classée en zone agricole A, est située dans le domaine public autoroutier concédé et à l'intérieur de l'emprise clôturée de l'infrastructure routière, et que ce classement en zone agricole semble être, selon le dossier, une erreur manifeste de zonage qu'il convient de rectifier ;

Considérant que les emprises du projet sont aujourd'hui occupées par des espaces anthropisés déjà artificialisés (voiries, stationnements, ancien hôtel démolé) et des espaces verts, faisant en partie l'objet d'une convention d'occupation précaire pour éco-pâturage, laquelle sera dénoncée dans le cadre du projet ;

Considérant que l'emprise du projet est situé dans la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) de type II « Côte mâconnaise et plaine à l'est de la Grosne » ;

Considérant que l'emprise du projet n'intercepte aucun autre périmètre de protection ou d'inventaire relatif aux milieux naturels, à l'eau, au paysage et au patrimoine ;

Considérant que les inventaires écologiques réalisés ont permis de déterminer les enjeux en termes de milieux naturels, évalués de faibles à moyens, et de prévoir, dans le cadre du projet PSPL pour lequel est sollicitée la mise en compatibilité du PLUi, des mesures d'évitement et de réduction des impacts potentiels du projet (notamment : mise en défens de la zone humide identifiée sur le site, adaptation de la période des travaux aux cycles biologiques de la faune, maîtrise des nuisances pendant le chantier...) ;

Considérant que le projet PSPL prévoit également des mesures visant à répondre à certaines orientations de l'OAP « Commerce », telles que la limitation de l'imperméabilisation des sols au strict besoin, la réalisation d'aménagements paysagers afin de permettre l'insertion du projet dans son environnement et la mise en œuvre de dispositifs pour favoriser le traitement puis l'infiltration des eaux pluviales ;

Considérant que le dossier a identifié et pris en compte les principaux enjeux environnementaux, concernant en particulier la consommation d'espaces, l'eau, les milieux naturels et le paysage ;

Considérant qu'au vu des éléments fournis dans le dossier et des enjeux connus par la MRAe, le projet de mise en compatibilité du PLUi Mâconnais-Tournugeois n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programme sur l'environnement ;

DÉCIDE

Article 1^{er}

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.

Article 3

La présente décision, délivrée en application de l'article R.104-28 du Code de l'urbanisme, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le document peut être soumis.

Article 4

La présente décision sera publiée sur le site Internet des missions régionales d'autorité environnementale (<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/bourgogne-franche-comte-r8.html>) et sur le portail de l'évaluation environnementale (<https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews>).

Fait à Dijon,

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale
Bourgogne-Franche-Comté

Hugues DOLLAT

Voies et délais de recours

Les décisions de **dispense d'évaluation environnementale** peuvent faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de leur notification ou de leur mise en ligne sur internet.

Les décisions dispensant d'évaluation environnementale ne constituent pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elles ne peuvent faire l'objet d'un recours contentieux direct. Comme tout acte préparatoire, elles sont susceptibles d'être contestées à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision approuvant le document de planification.

Les décisions **soumettant à évaluation environnementale** peuvent faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de leur notification ou de leur mise en ligne sur internet. Elles peuvent faire l'objet d'un recours contentieux qui doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux. Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du IV de l'article R.122-18 du Code de l'environnement.

Où adresser votre recours ?

Recours gracieux :

Monsieur le Président de la Mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

DREAL Bourgogne-Franche-Comté - département évaluation environnementale (STE/DEE)

5 Voie Gisèle Halimi - BP 31269

25005 BESANÇON CEDEX

dee.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr

(à envoyer depuis votre espace « pétitionnaire » sur le portail de l'évaluation environnementale)

Recours contentieux :

Monsieur le Président du tribunal administratif de Dijon

22 rue d'Assas

21000 DIJON

ou par l'application Télérecours citoyens accessible par le site www.telerecours.fr

2 - MOTIVATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

2.1 - Objectif et bénéfices du projet

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

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

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

Le projet de réalisation de parkings sécurisés pour poids lourds (dits PSPL) sur le réseau APRR s'inscrit ainsi dans le cadre du dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes (avenant approuvé par le Décret n° 2023-43 du 30 janvier 2023).

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

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

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

Pour ce projet, APRR a choisi d'appliquer la norme européenne « EU-PARKING » qui offre une cohérence et transparence sur le niveau de services proposés pour chaque parking tant en termes de sécurité qu'en termes de services pour les chauffeurs routiers. La norme définit quatre niveaux de sécurité (Bronze, Silver, Gold et Platinum), le niveau mis en place dans le cadre des PSPL projetés étant le niveau Silver (Argent), niveau intermédiaire offrant un équilibre entre sécurité et accessibilité.

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

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

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

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

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

2.2 - Justification de l'intérêt général

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

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

2.2.1 À l'échelle européenne - Choix du territoire français

Rapport de février 2019

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

Il pointe, à l'échelle européenne (UE28), pour l'année 2018 (année de référence de l'état des lieux - Figure 2) :

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

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

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

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

Rapport de janvier 2025

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

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

■ Scénario 1 – Pas d’investissement futur supplémentaires

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

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

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

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

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

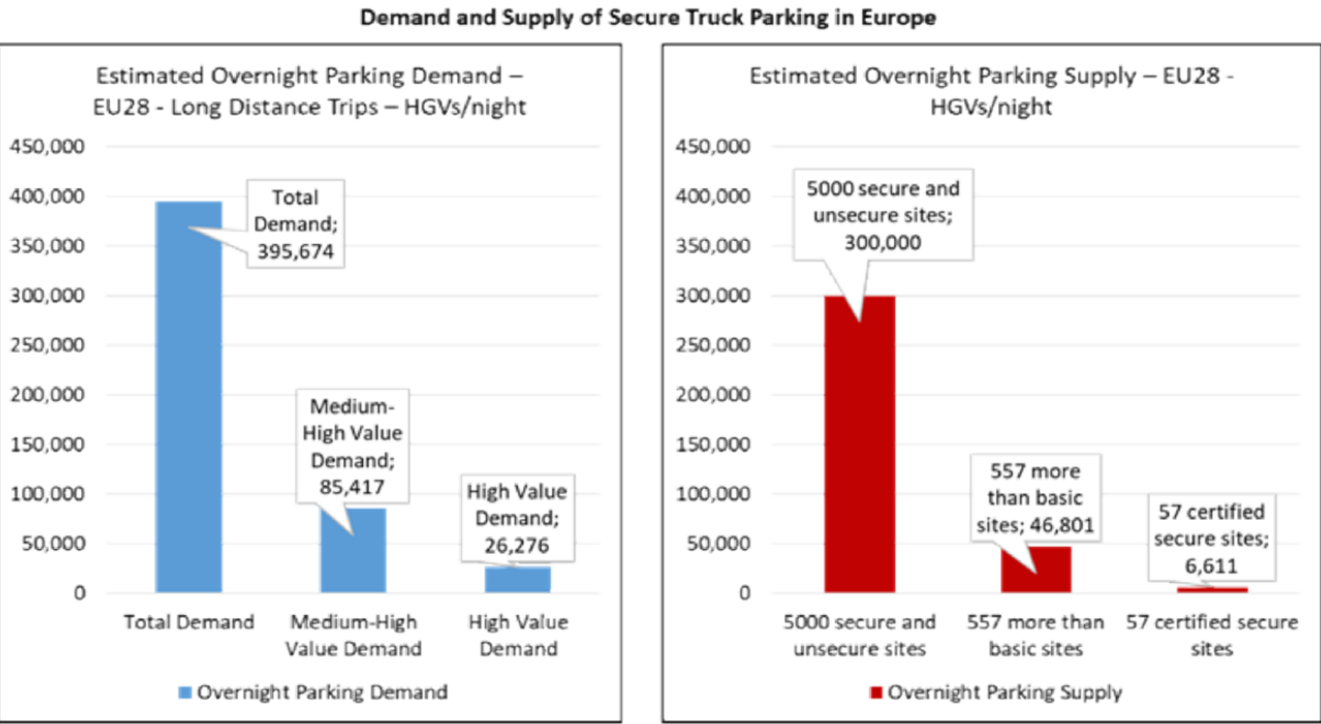


FIGURE 1 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L’OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2018

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

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

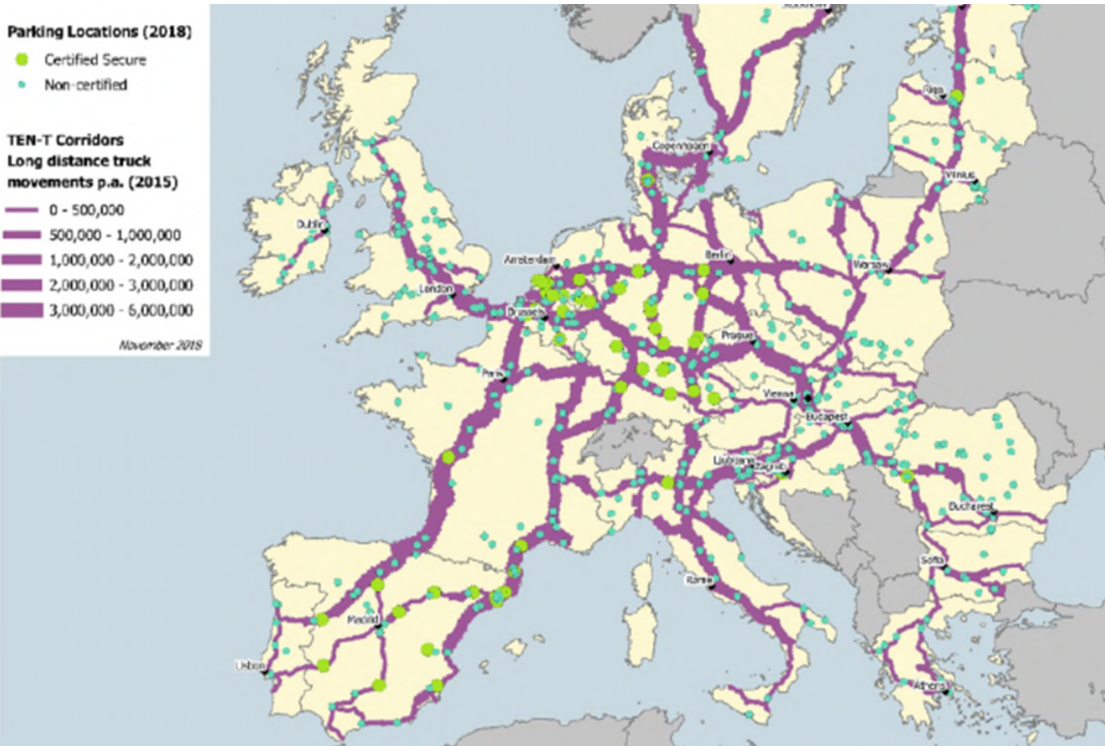


FIGURE 2 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES, CERTIFIÉES OU NON, EN 2018

[Source : Rapport de février 2019]

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

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

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

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

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

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

Le rapport précise que les écarts estimés sont, comme la demande globale, concentrés le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance, étant entendu qu'en Europe occidentale c'est en particulier en Allemagne / Benelux (83 298 places), en France (81 689 places) puis en Italie et en Espagne qu'ils sont les plus élevés en raison du rôle de ces États membres dans la connexion des grands corridors de transport et des grands centres logistiques européens (ports maritimes, centres industriels et plateformes logistiques - Figure 10 en page 13).

Ils sont notamment élevés au niveau de la zone portuaire de Calais, des régions de Paris et de Bruxelles ainsi que de celles entourant Nancy et Bâle.



FIGURE 3 : 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]

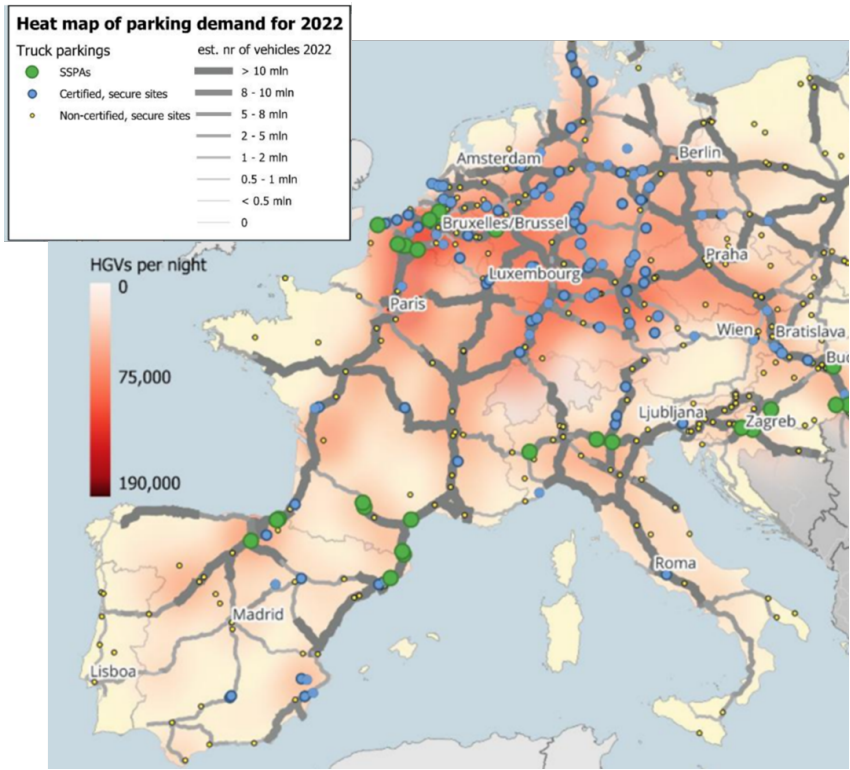


FIGURE 4 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

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

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

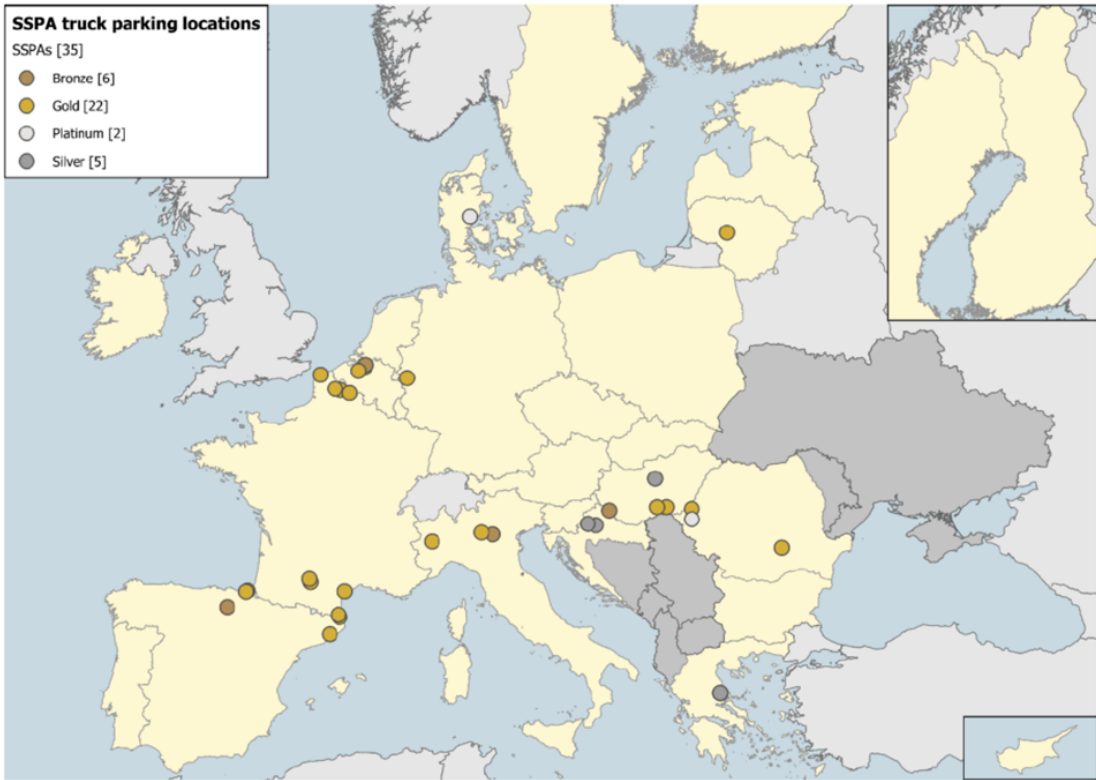


FIGURE 5 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES ET CERTIFIÉES SELON LA NORME EU-PARKING EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

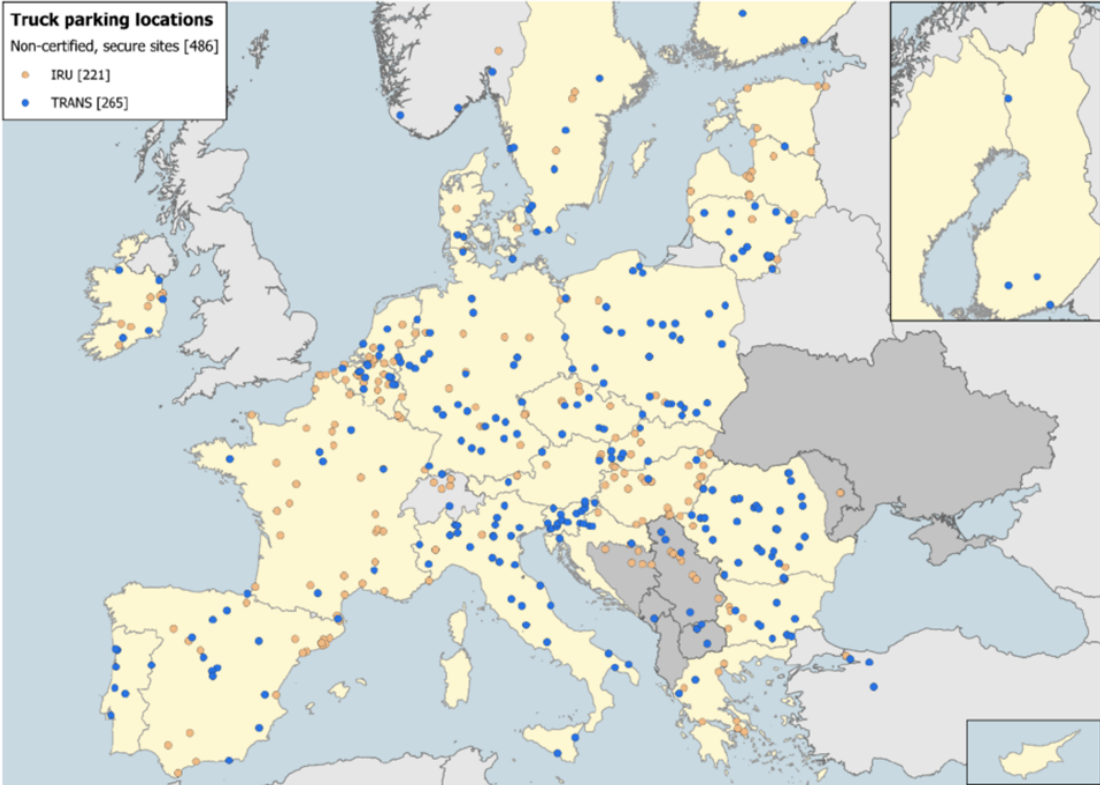


FIGURE 7 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES NON CERTIFIÉES MAIS DISPOSANT D’ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ PAR RAPPORT À D’AUTRES AIRES DE STATIONNEMENT STANDARDS EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

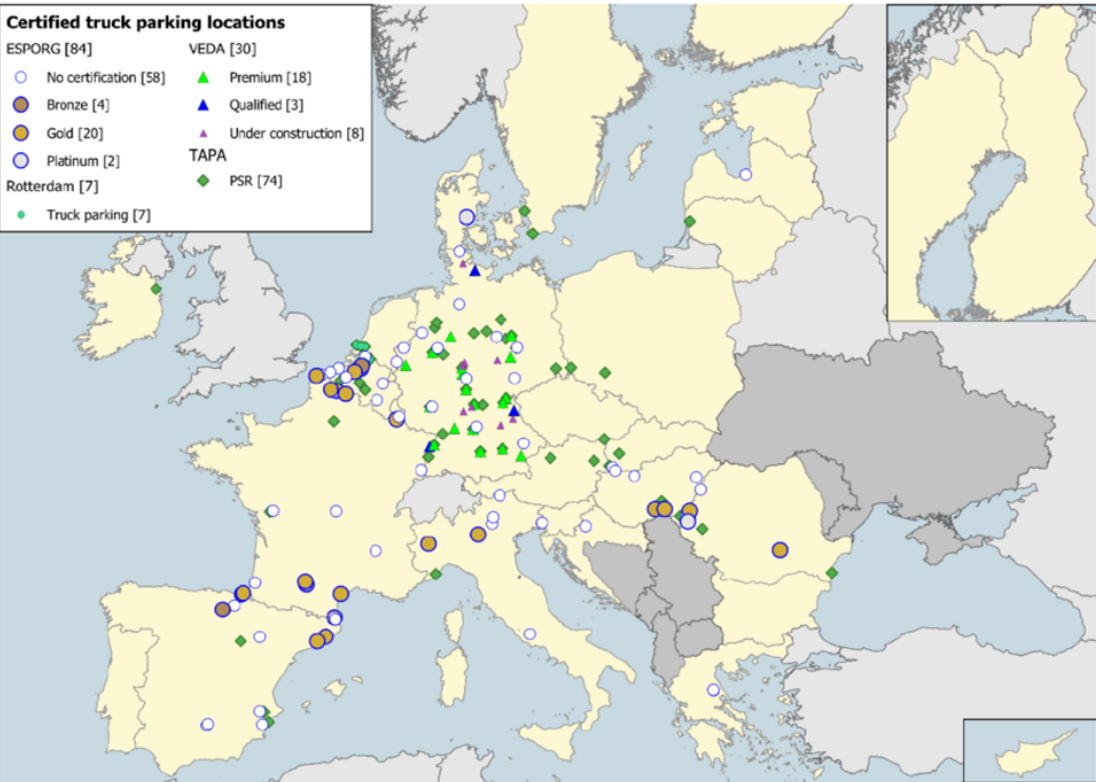


FIGURE 6 : OFFRE D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES ET CERTIFIÉES SELON LES NORMES ESPORG, TAPA, VEDA PREMIUM OU TRUCK PARKING ROTTERDAM EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

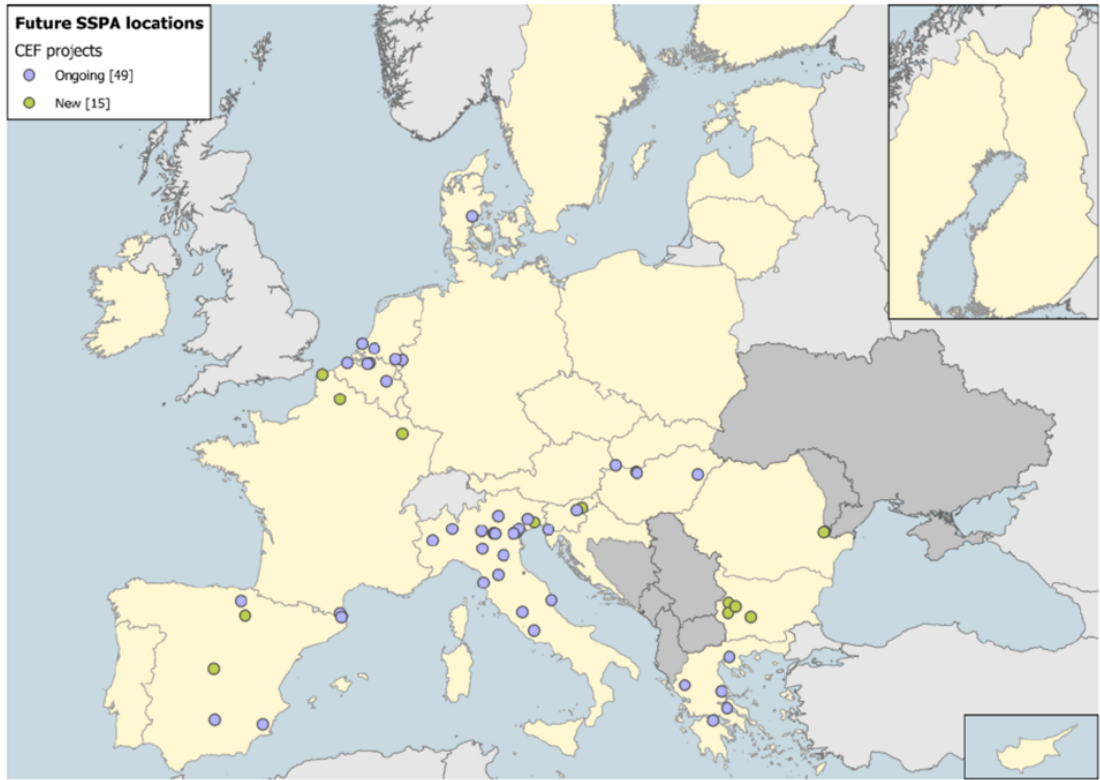


FIGURE 8 : PROJETS D’AIRES DE STATIONNEMENT POUR POIDS LOURDS SÉCURISÉES ET CERTIFIÉES SELON LA NORME EU-PARKING, EN 2022
[Source : Rapport de janvier 2025]

Écarts entre l'offre et la demande - Projection 2040

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

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

La comparaison de l'offre et la demande montre une pénurie importante d'aires de stationnement sécurisées à l'horizon de l'année de projection (2040), quel que soit le scénario retenu :

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

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

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

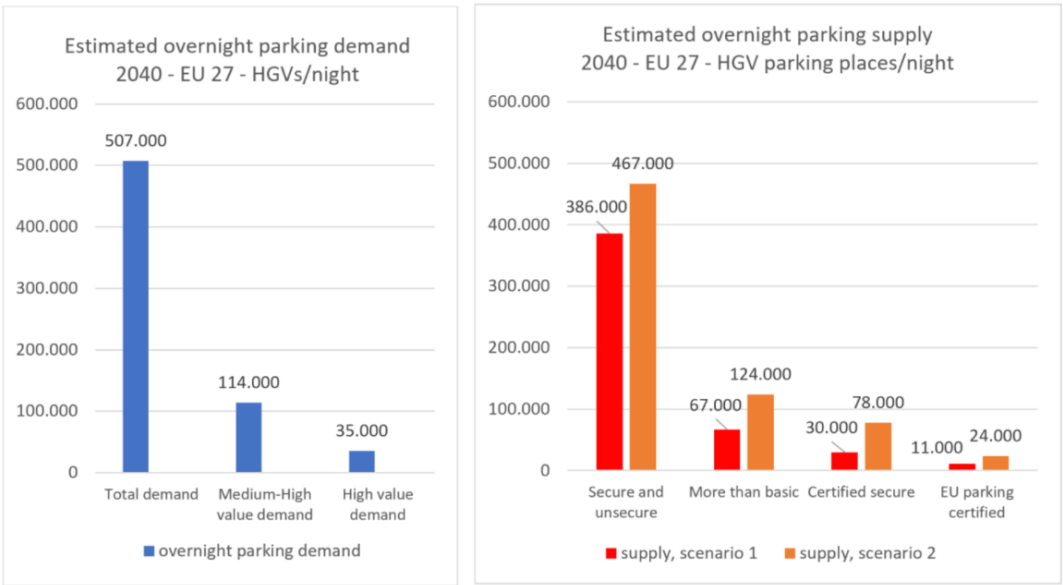


FIGURE 9 : ESTIMATIONS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ACCESSIBLES LA NUIT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025 – NB : Chaque catégorie est un sous-ensemble de la précédente]

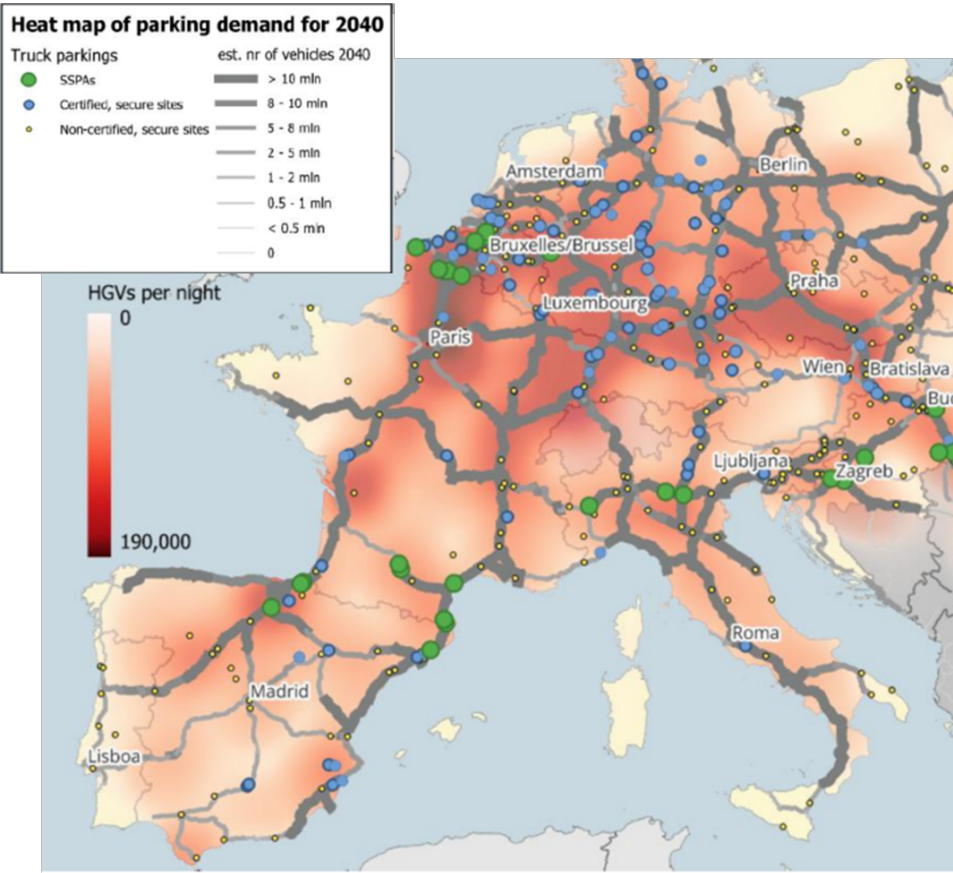


FIGURE 10 : FLUX DE FRET ROUTIER ET DEMANDE DE STATIONNEMENT EN 2040
[Source : Rapport de janvier 2025]

Sécurité des chauffeurs et de leurs chargements

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

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

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

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

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

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

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

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

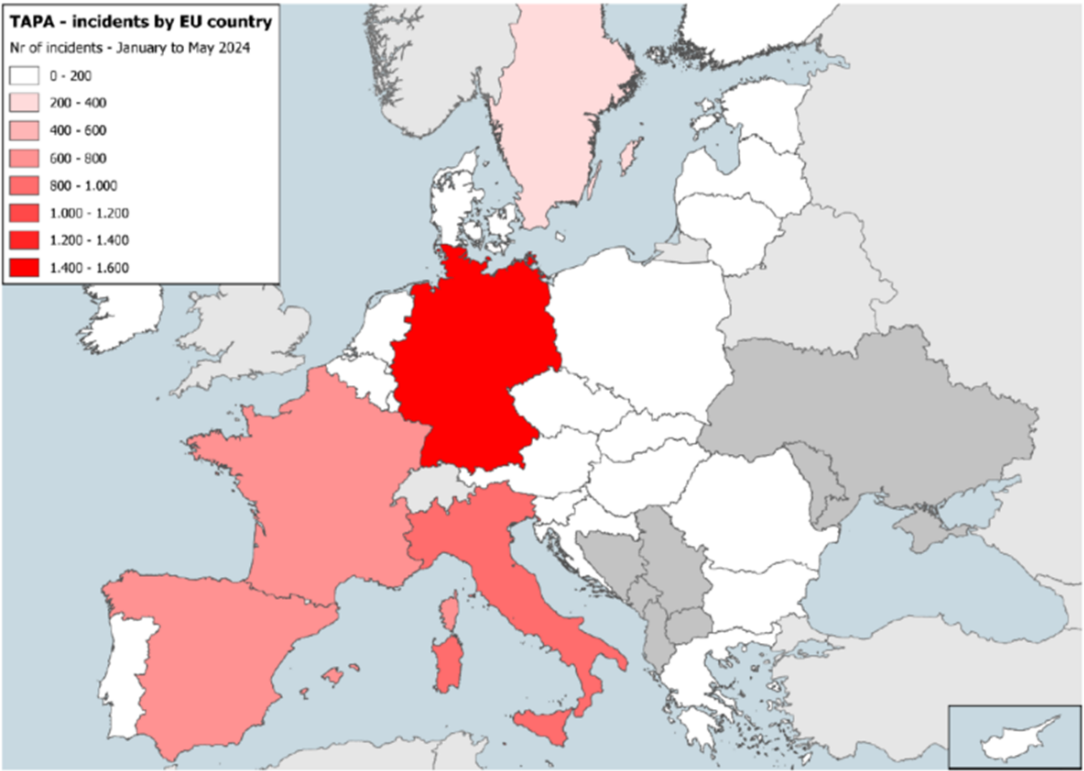


FIGURE 11 : INCIDENTS SIGNALÉS ENTRE JANVIER ET MAI 2024 EN EUROPE OCCIDENTALE – AGRÉGATION PAR ÉTAT MEMBRE

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

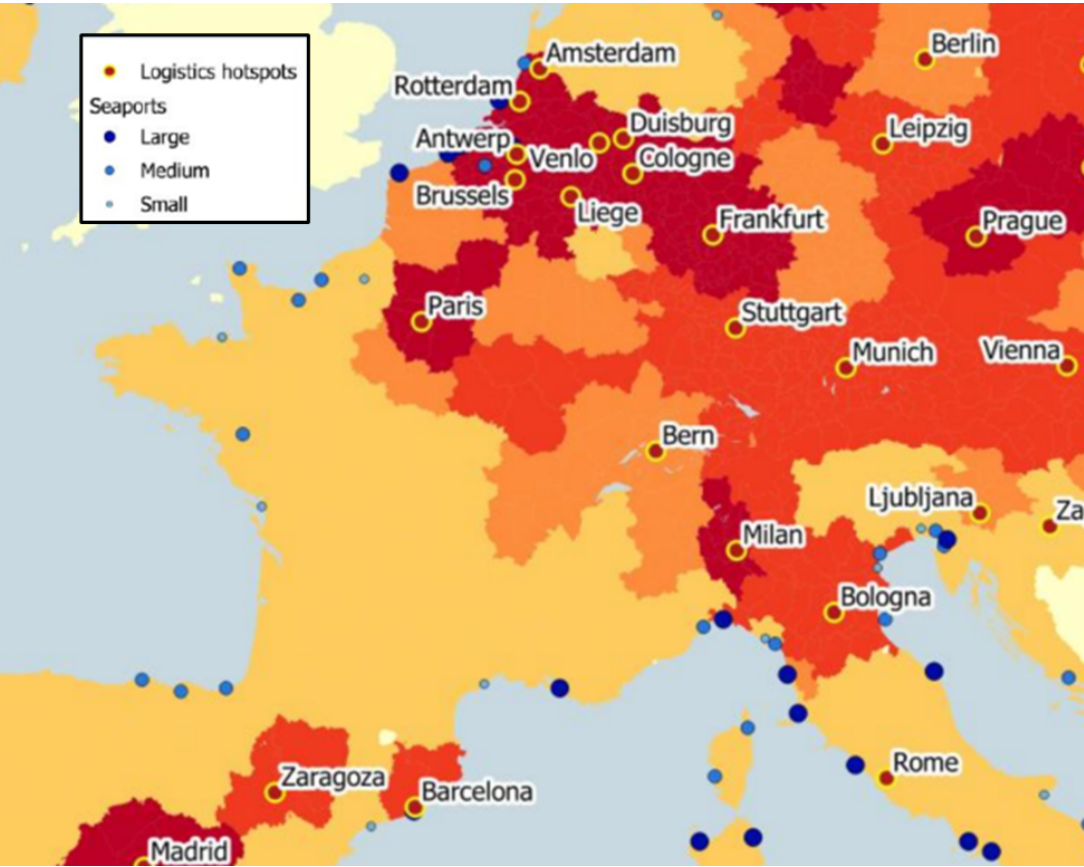


FIGURE 12 : GRANDS CENTRES LOGISTIQUES EN EUROPE OCCIDENTALE

[Source : Rapport de janvier 2025]

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

- l'Allemagne arrive en tête, avec 112 incidents, reflétant son rôle en tant que plus grande économie d'Europe et hub de transit clé, notamment dans la région Rhin-Ruhr ;
- la Belgique, bien que de petite taille, arrive en seconde position avec 98 incidents, reflétant son activité logistique dense, notamment au niveau du corridor Anvers-Bruxelles, un important centre pour le commerce européen ;
- la France arrive en troisième position, avec 97 incidents, en raison de la densité de son réseau de transport, notamment aux abords de sa capitale (Paris) mais également de son rôle stratégique dans les chaînes d'approvisionnement européennes (au centre de la zone occidentale et permettant l'approvisionnement de l'Espagne via ses autoroutes traversant la partie Est du territoire français).

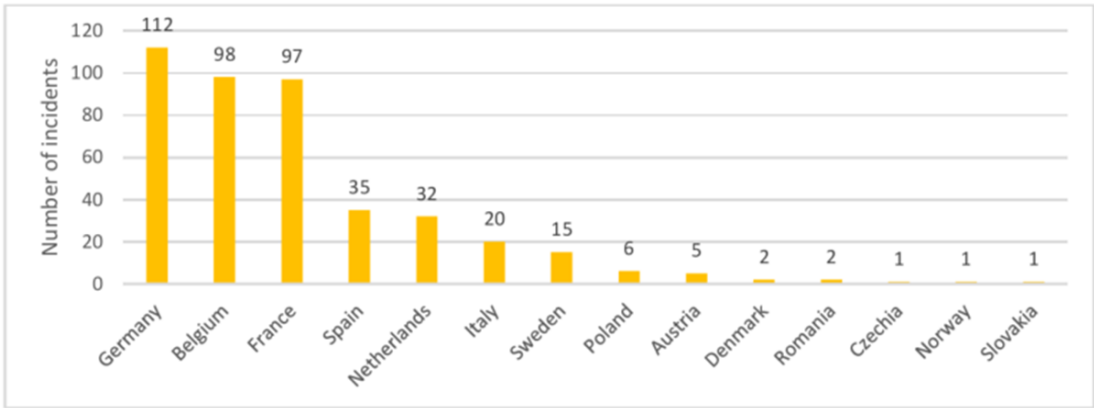


FIGURE 13 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – AGRÉGATION PAR ÉTAT MEMBRE
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

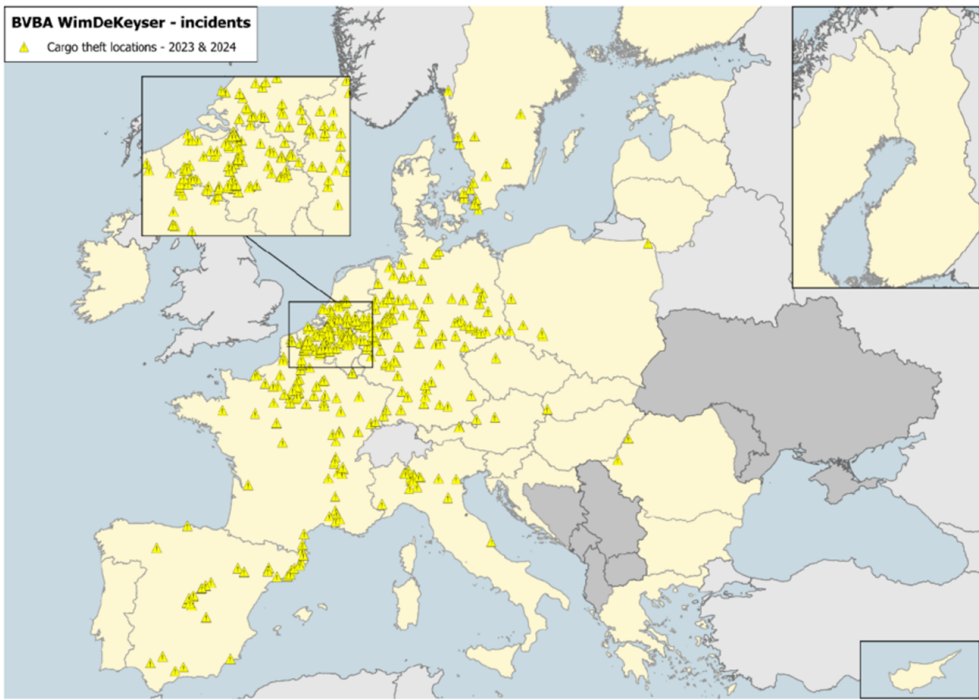


FIGURE 14 : VOLS DE CARGAISON SIGNALÉS EN 2023 ET 2024 – LOCALISATION
[Source : Rapport de janvier 2025 d'après données BVBA Wim Dekeyser]

Enseignements tirés et choix du territoire français

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

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

Les 64 aires sécurisées certifiées EU-PARKING supplémentaires venant s'ajouter, dans les années suivantes l'état des lieux (2022), aux 35 aires sécurisées certifiées EU-PARKING déjà en service en 2022 permettent de tripler l'offre 2022 mais ne sont pas suffisantes pour absorber cette pénurie.

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

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

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

- Par ailleurs, l'agrégation, par État membre, des incidents criminels signalés en Europe (UE27) a montré que :
- c'est en Europe occidentale, en particulier, que les besoins en zones de stationnement sécurisés sont les plus élevés, **l'Allemagne et la France étant les États membres avec le plus grand nombre d'incidents graves déclarés ;**
 - le nombre élevé d'incidents en Europe occidentale est cohérent avec l'emplacement des grands centres logistiques européens et des principales voies de transit à fort trafic de marchandises dans cette zone.

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

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

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

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

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

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.

D'après le rapport de janvier 2025, la pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est concentrée le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance et permettant de relier les grands centres logistiques européens situés notamment en Suisse / Bénélux, en région parisienne et en Espagne (Figure 16).

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

D'après le rapport de janvier 2025, la pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est notamment élevée au niveau des régions parisienne et bruxelloise (Belgique) ainsi qu'au niveau des régions entourant Nancy et Bâle (Suisse), se trouvant directement dans le périmètre d'influence des grands centres logistiques de l'Europe occidentale.

⇒ Ces régions sont desservies directement ou indirectement par le réseau APRR (Figure 17) et notamment l'A5 et l'A6 (région parisienne), l'A31 (Nancy puis région bruxelloise via le Luxembourg) et l'A36 (Mulhouse puis Bâle).

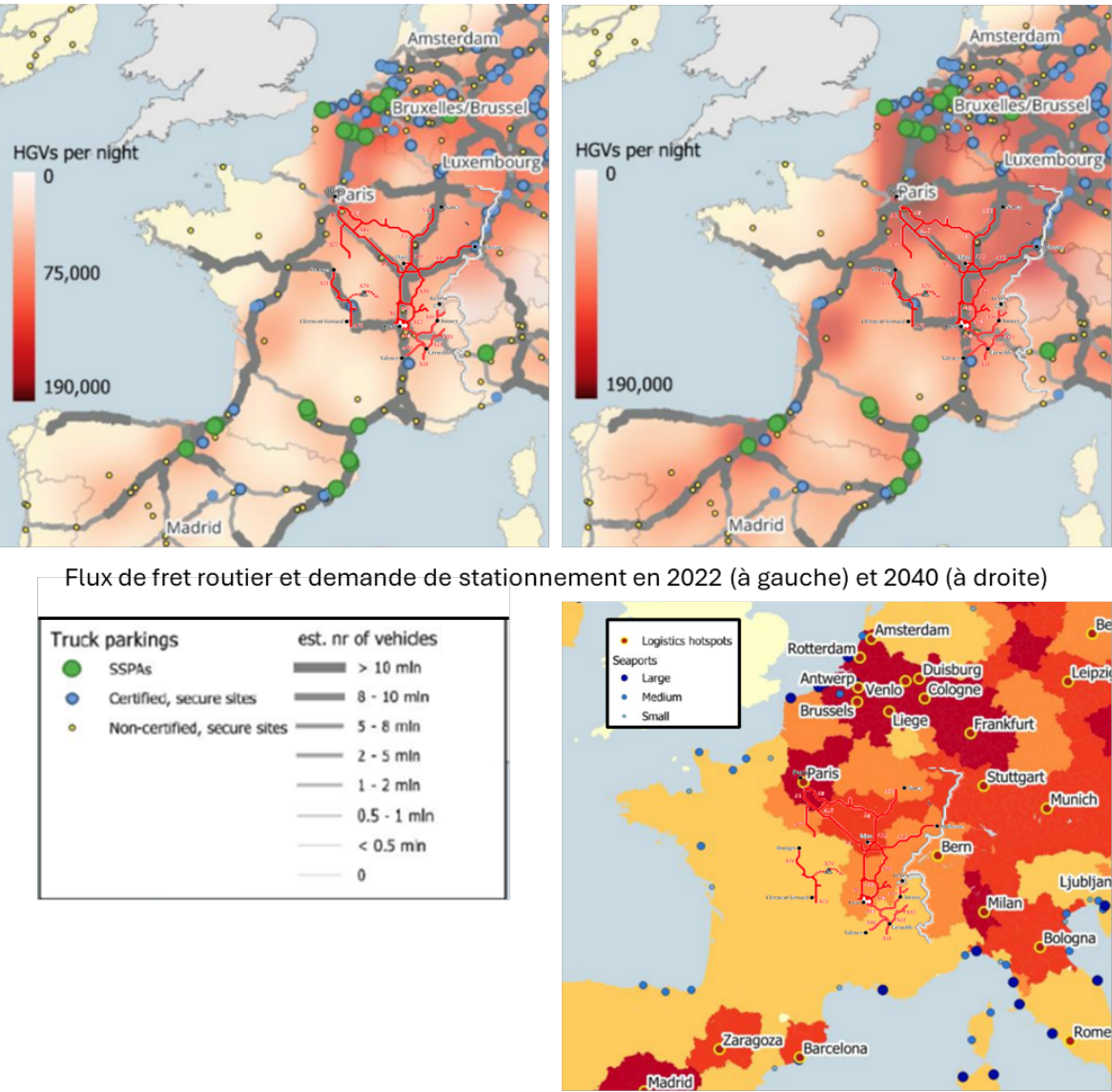


FIGURE 15 : RÉSEAU APRR ET FLUX DE FRET ROUTIER / POSITIONNEMENT DES GRANDS CENTRES DE LOGISTIQUE

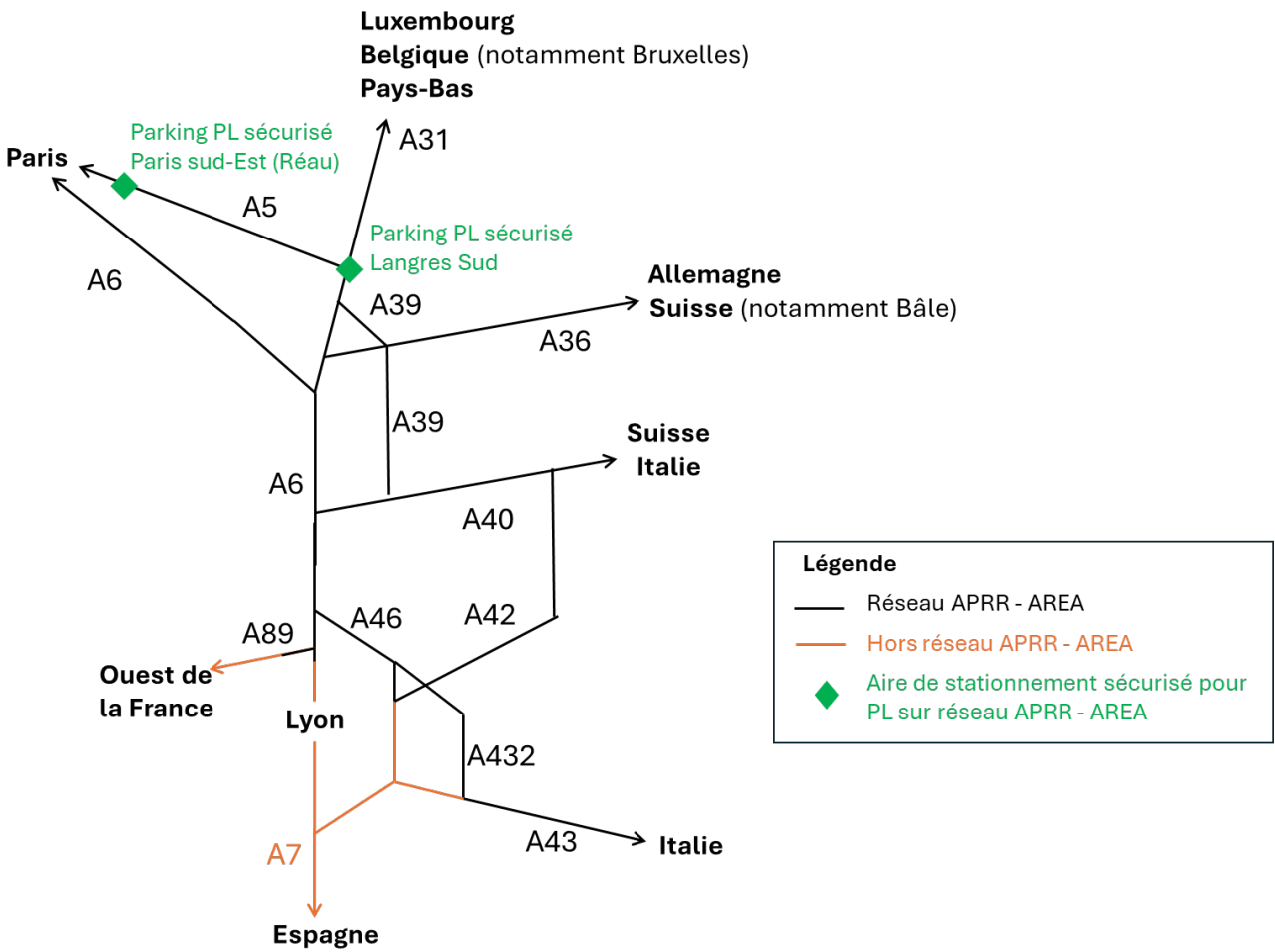


FIGURE 16 : RÉSEAU APRR ET DESSERTE DE L'EUROPE OCCIDENTALE

D’après le rapport de janvier 2025, la France est le troisième État membre dans lesquels ont été dénombrés le plus de vols de cargaison en 2023/2024 en raison de la densité de son réseau de transport, notamment aux abords de sa capitale (Paris), mais également de son rôle stratégique dans les chaînes d’approvisionnement européennes (au centre de la zone occidentale et permettant de faire le lien entre l’Espagne et les autres États membres, via ses autoroutes traversant la partie Est de son territoire).

⇒ Les axes routiers sur lesquels ces incidents sont dénombrés correspondent en partie à des axes du réseau APRR ; il s’agit notamment de l’A5 (région parisienne et Langres), de l’A6 (région parisienne, abords de Dijon et de Lyon), de l’A36 (entre Dijon et Mulhouse) et de l’A46 (abords de Lyon) desservant la région parisienne et l’Est du territoire français.

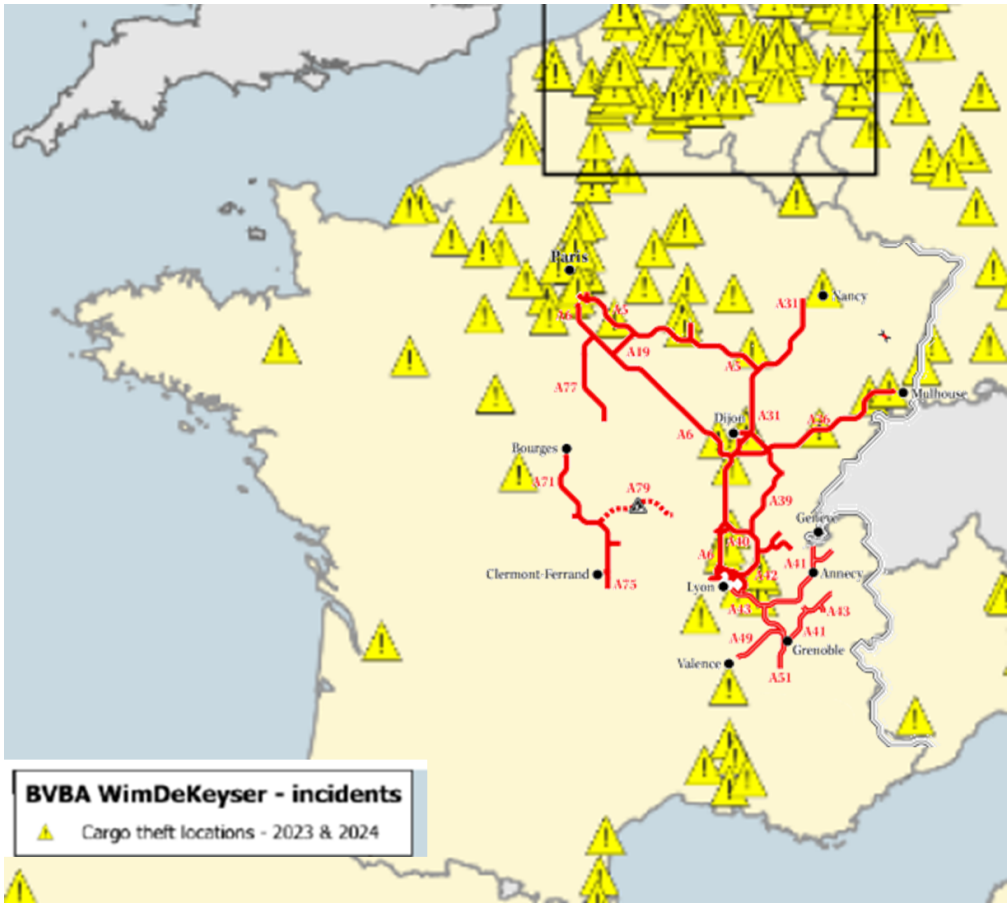


FIGURE 17 : RÉSEAU APRR ET VOLS DE CARGAISON EN 2023/2024

La mise en place d’aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme européenne EU-PARKING sur le réseau APRR est par ailleurs justifiée considérant que ce réseau n’en dispose pas, à date (Figure 19).

⇒ APRR dispose de deux parkings sécurisés pour poids lourds sur son réseau, même s’ils ne sont pas certifiés selon la norme européenne EU-PARKING. Il s’agit du parking de Réau – Paris Sud-Est (situé au Sud de Paris, sur A105 (A5b) - Sortie 13) et du parking de Langres Sud (situé au Nord de Dijon, sur A31 - Sortie 6), tous les deux situés aux abords de zones d’intérêt logistiques et du grand axe autoroutier A5.

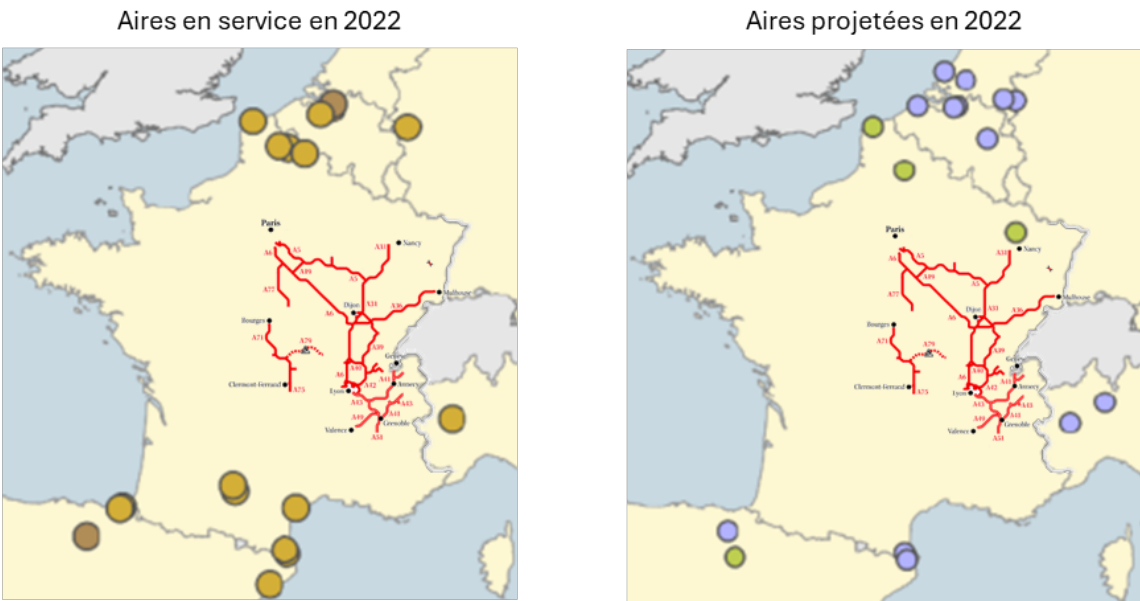


FIGURE 18 : RÉSEAU APRR ET AIRES SÉCURISÉES CERTIFIÉES EU-PARKING EN SERVICE OU PROJETÉES EN 2022

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

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

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

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

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

L’autoroute 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.

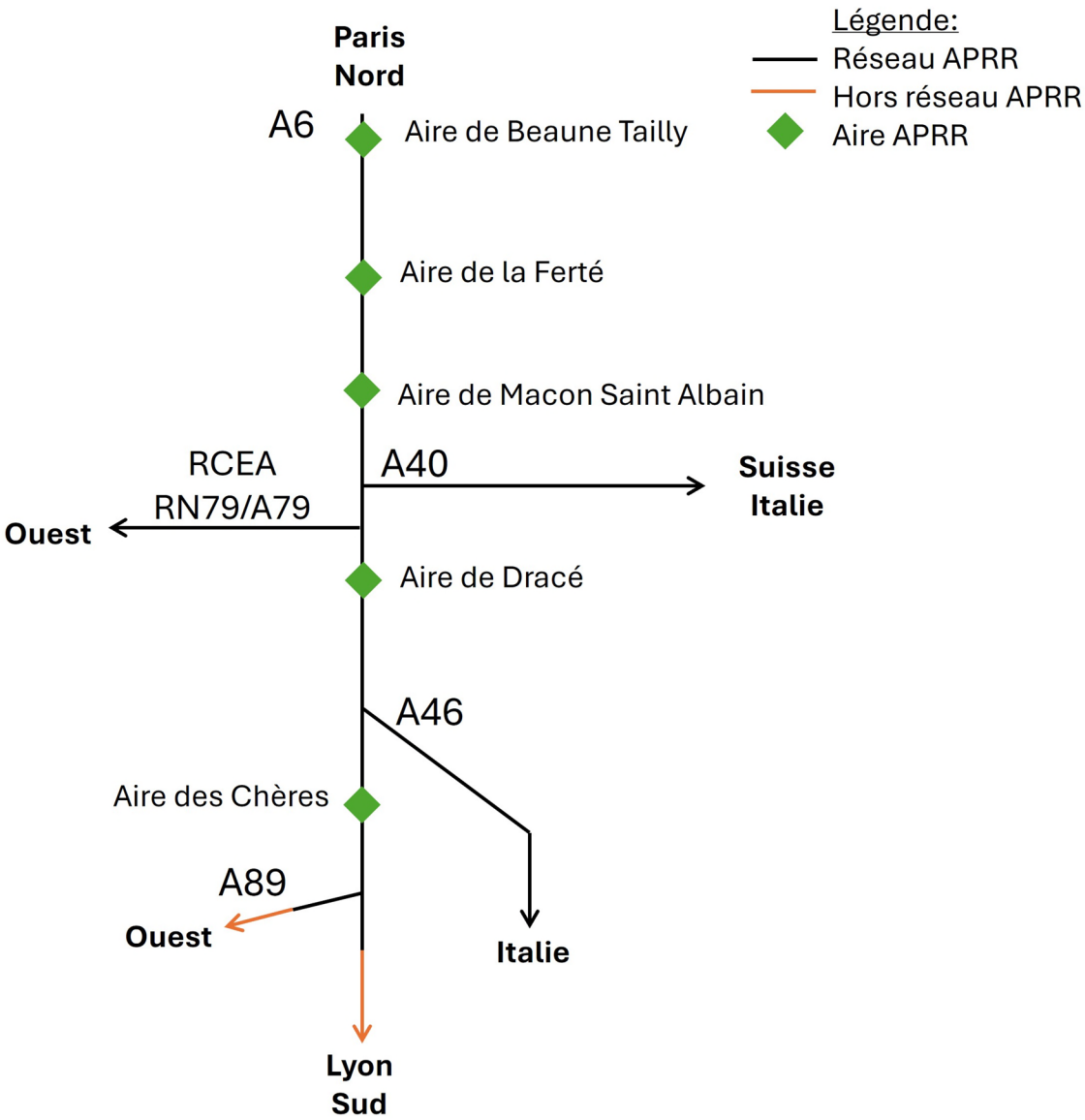


FIGURE 19 : RÉSEAU APRR – AIRES DE SERVICES ENVISAGÉES SUR L’A6

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).

Il ressort de cette analyse les éléments suivants :

- **Aire de services de Beaune Tailly** : le dimensionnement actuel du parking poids lourds est suffisant et ne justifie pas la nécessité de créer un parking sécurisé complémentaire --> **abandon du site** ;
- **Aire de services de la Ferté** : la surface disponible à proximité de l'aire est insuffisante, il serait nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour y créer un parking sécurisé --> **abandon du site** ;
- **Aire de services des Chères** : la surface disponible à proximité de l'aire est insuffisante, il serait nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour y créer un parking sécurisé --> **abandon du site** ;
- **Aire de services de Dracé** : bien que la surface disponible soit suffisante, la proximité immédiate d'une zone d'intérêt environnemental ainsi que le positionnement géographique de l'aire de Dracé au sein du réseau APRR contribuent à l'écartement de cette aire--> **abandon du site** ;
- **Aire de services de Macon Saint Albain** :

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.**

2.3 - 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.

3 - JUSTIFICATION DES LIMITES DU DPAC



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
direction des infrastructures de transport

Décision n° 52 / 02

service de la gestion du réseau routier national
sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé

Bron, le 7 octobre 2019

La Ministre de la Transition Écologique et Solidaire,

- Vu le code de la voirie routière,
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
- Vu le décret du 19 août 1986 et ses avenants approuvant la convention de concession de l'autoroute A6,
- Vu le plan de délimitation des emprises de l'autoroute A6 dans la commune de SAINT-ALBAIN proposé par la société APRR, concessionnaire,
- Vu la décision n°8.A6.88.52 du 16 décembre 1988,
- Vu délibération du Conseil municipal de Saint-Albain du 4 avril 2019,
- Vu la directive du 13 avril 1976 relative à la domanialité des terrains acquis dans le cadre de la construction des autoroutes,
- Vu la décision du 24 septembre 2019 portant délégation de signature,

DECIDE

Article 1 : Est approuvée la délimitation modificative des emprises de l'autoroute A6 sur la commune susvisée (PR 373,300 à 375,200), telle qu'elle est définie au plan annexé à la présente décision, sous la réserve suivante : en ce qui concerne les ouvrages de franchissement de l'autoroute, seul l'ouvrage proprement dit fait partie de la concession. En sont exclus les plates-formes, les chaussées et leurs accessoires.

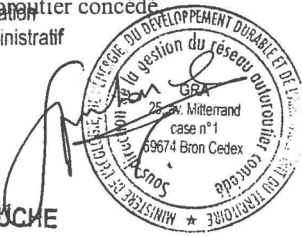
Article 2 : Les terrains situés en dehors des emprises de l'autoroute, telles qu'elles sont approuvées à l'article 1, sont reconnus inutiles à la concession. Ceux qui appartiennent au domaine des collectivités publiques leur sont remis, les autres sont librement aliénés par la Société Concessionnaire, sous réserve des droits des anciens propriétaires expropriés.

Article 3 : Un exemplaire de la présente décision et du plan annexé est adressé aux DDT et DDFIP (France-Domaine) de la Saône-et-Loire et au Président-directeur général de la Société APRR, concessionnaire.

Par délégation,
Pour la directrice des infrastructures de transport,
l'Adjoint au chargé de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé
L'Attaché administratif

Jean Schwander

- Destinataires :
- M. le Président-directeur général de la société APRR, concessionnaire
 - M. le DDT de la Saône-et-Loire + 1 dossier
 - M. le DDFIP (France-Domaine) de la Saône-et-Loire + 1 dossier



25, avenue François Mitterrand CS 92803 69674 Bron cedex
Tél. : 04 72 14 60 00

