

A16 - CRÉATION D'UN PARKING SÉCURISÉ POIDS LOURDS SUR L'AIRE DE SERVICE DE LA BAIE DE SOMME (80)



DECLARATION D'INTENTION

Sommaire

1.	CADRE REGLEMENTAIRE	3
2.	MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET	4
3.	SITUATION DU PROJET ET COMMUNES CONCERNEES.....	7
4.	CARACTERISTIQUES DU PROJET	8
4.1.	SITE AVANT-PROJET	8
4.2.	ELEMENTS PROGRAMMATIQUES DU PROJET	12
5.	VARIANTES.....	17
6.	ENJEUX	21
7.	IMPACTS.....	23
7.1	IMPACTS	24
7.2	IMPACTS DE LA PHASE CHANTIER	25
8.	MESURES DU PROJET	26
8.1	MESURES DE LA PHASE TRAVAUX	28
8.2	MESURES DE LA PHASE EXPLOITATION.....	29
9.	MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC.....	32
9.1.	CADRE DE LA CONCERTATION	32
9.2.	MODALITES D'INFORMATION	32
9.3.	MODALITES DE PARTICIPATION.....	32
9.4.	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS.....	33
9.5.	BILAN DE LA CONCERTATION	33
10.	ANNEXE – BILAN DE LA CONCERTATION	34

1. CADRE REGLEMENTAIRE

La présente déclaration d'intention est portée par le groupe **SANEF**, maître d'ouvrage du projet de réalisation d'un **Parking Sécurisé pour Poids Lourds** au droit de l'aire de la Baie de Somme, (département de la Somme), au sein des emprises du domaine public autoroutier concédé (DPAC).

Ce document est rédigé en application des articles L.121-17-1 et suivants et R.121-25 du Code de l'Environnement, qui mentionnent que tout projet d'un montant prévisionnel supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une déclaration d'intention.

Le coût total de l'opération s'élève à 10,2 millions d'euros HT et sera intégralement financé par la Sanef. Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas n°F-032-25-C-0091 dont l'objectif était d'obtenir l'avis de l'autorité environnementale (AE) sur la nécessité ou non d'une étude d'impact. Dans son **avis du 30 avril 2025, l'AE soumet le projet à Etude d'impact** en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement :

Le contenu de la présente déclaration d'intention est défini à l'article L.121-18 du Code de l'environnement et comprend :

- 1° Les motivations et raisons d'être du projet ;
- 2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- 3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- 4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- 5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- 6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

La présente déclaration vise à informer le public sur le projet et les modalités de dialogue qui sont envisagées. L'article R.121-25 du Code de l'Environnement précise les modalités de publicité de la déclaration d'intention :

« La déclaration d'intention est publiée sur le site internet du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, s'il ou elle dispose d'un tel site, et sur le site internet des services de l'Etat dans le département.

Pour les projets, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable rend publique la déclaration d'intention par le biais d'un affichage dans les mairies des communes mentionnées au 3° du I de l'article L. 121-18. Pour les plans et programmes, la déclaration d'intention est publiée par le biais d'un affichage dans les locaux de l'autorité responsable de son élaboration. L'affichage doit indiquer le site internet sur lequel est publiée la déclaration d'intention.

Un arrêté du ministre chargé de l'environnement fixe les caractéristiques et les dimensions de cet affichage. ».

Ce document sera donc rendu public conformément l'article R.121-25 du Code de l'Environnement.

La déclaration d'intention a pour objectif d'informer le public sur l'objet du projet, les modalités de son élaboration ainsi que les conditions dans lesquelles le public y sera associé. Elle permet de mettre en œuvre un droit d'initiative ouvert aux citoyens, aux associations agréées de protection de l'environnement, aux conseils régionaux, départementaux, municipaux ou aux EPCI concernés (cf. l'article L.121-19 du code de l'environnement) pour demander au préfet l'organisation d'une concertation préalable.

2. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

Le transport routier de marchandises est aujourd'hui confronté aux problématiques suivantes :

- La **réglementation européenne plus ferme sur les temps de conduite**, qui impose aux chauffeurs un repos journalier.
- **Un nombre de places de stationnement insuffisant sur autoroutes.**
- **L'augmentation significative des vols de marchandises**, mais également **une dégradation notable des conditions de travail** des chauffeurs routiers.
- **Une demande des transporteurs de disposer de parkings sécurisés** pour faire face aux vols, à la problématique migratoire et également pour bénéficier d'abattements sur leurs primes d'assurances.
- **L'augmentation du trafic routier de marchandises.**
- Un impact éventuel du « Brexit » (sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne) sur le trafic poids lourds entre la France et le Royaume-Uni en termes de volume et de modification des heures de circulation.

Le projet a donc pour objectif d'assurer le respect de la réglementation européenne sur les temps de conduite (règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006), d'accompagner la croissance de trafic des poids lourds et de permettre l'amélioration des conditions de sécurité en se dotant d'infrastructures adéquates et innovantes afin de solutionner les nombreux problèmes auxquels les aires de stationnement font face.

L'objectif de cet aménagement est notamment d'améliorer les conditions de sécurité pour la chaîne logistique.

L'étude menée par la Commission Européenne en 2017-2018 « Study on safe and secure parking places for trucks » (MOVE/C1/2017-500) identifie plus de 500 parkings dans toute l'Europe qui proposent des installations de sécurité dont les niveaux sont très variables. L'étude met en évidence la grande hétérogénéité d'équipements suivant les pays. L'offre de parkings sécurisés est particulièrement dense dans le Nord de l'Europe et notamment à proximité des infrastructures assurant des liaisons trans-manche.

En France, sur le seul secteur Valenciennes – Calais, on dénombre plus d'une dizaine de parkings proposant au total plus de 2800 places sécurisées.

L'essentiel de ces places (70%) est proposé dans un rayon de moins de 10 kilomètres des installations portuaires et ferroviaires : Eurotunnel dispose ainsi de ses parkings propres et à proximité immédiate, la ZAC Transmarck à Calais constitue un grand pôle d'accueil d'activités de transport et de logistique sur laquelle sont implantés 4 parkings sécurisés.

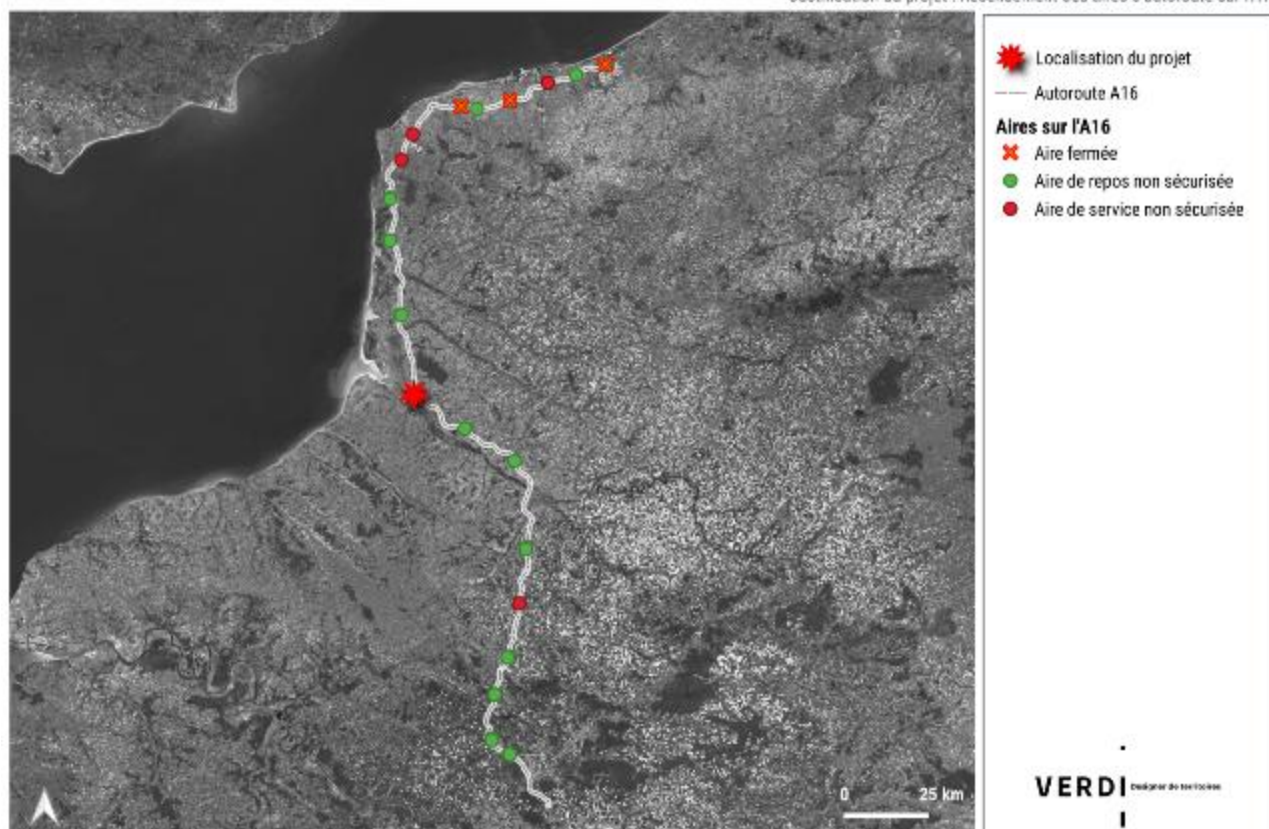
Tous ces parkings sont de taille importante (de 150 à 400 places), répondent à des exigences de sécurité forte (souvent gardiennés) et proposent de nombreux services aux chauffeurs (alimentation, hygiène, détente, confort), aux véhicules (carburant, lavage, gonflage, réparation, contrôle technique) ou liés à l'activité (services douaniers). Peu d'entre eux sont encore certifiés.

L'offre de parking sécurisée plus éloignée du front maritime est située uniquement sur le corridor A26 dont les sites se sont développés autour de Liévin, d'Arras, de Lille et de Valenciennes. L'offre cumulée de ces parkings plus éloignés est d'environ 800 places.

Le corridor A16 n'offre à l'heure actuelle aucun parking sécurisé.

Le marché du parking sécurisé dans le Nord / Pas-de-Calais continue de se développer localement : 600 places ont ainsi été mises en service en 2020.

Enfin, certaines aires de repos dans un périmètre de 100km autour de Calais sont concernées par une fermeture par ordre préfectoral pour faire face à la problématique migratoire illégale afin d'éviter les intrusions dans les poids lourds. Cet aspect augmente le risque d'insécurité et l'insuffisance de places de stationnement PL sur les sections Nord d'A26 et d'A16.



Dans un courrier adressé à Sanef le 23 septembre 2019, le ministère de la transition écologique et solidaire appuie un avis favorable à la création de parkings sécurisés pour les poids lourds au regard de la nécessité d'améliorer les conditions d'accueil et de chargement de ceux-ci. Mais aussi pour participer à la gestion des poids lourds dans le cadre du possible rétablissement des contrôles aux frontières par suite du Brexit.



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

La Défense, le 23 SEP. 2019

Direction des infrastructures de transport

*Sous-direction de la gestion et du contrôle
du réseau autoroutier concédé*

*Bureau des usagers et
De l'exploitation*

Nos réf. :2019-062

Monsieur le Directeur général,

Au cours de la réunion du 27 mai dernier, vos services nous ont présenté les réflexions menées par les sociétés de votre groupe concernant la création de parkings sécurisés pour les poids lourds pouvant être financés dans le cadre de l'article 7.6 de votre contrat de concession.

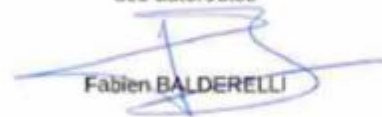
Parmi ces propositions, je note celles concernant l'A26 dans le secteur de Calais et l'A16 dans celui de Boulogne sur Mer susceptibles de générer une capacité d'accueil significative.

Au regard de la nécessité d'améliorer les conditions d'accueil des chauffeurs poids lourds et de leur chargement, mais aussi de participer à la gestion des poids lourds dans le cadre du possible rétablissement des contrôles aux frontières suite au Brexit, je vous demande, sans attendre l'aboutissement des études de synoptiques de places poids lourds en cours, de bien vouloir élaborer un dossier de demande de principe pour ces projets dans un délai que vous me proposerez au plus tard lors de la réunion semestrielle du 7 novembre 2019.

Ce dossier devra permettre de confirmer la faisabilité des opérations envisagées, d'en définir les caractéristiques principales et les conditions de réalisation en ce qui concerne les coûts et les délais.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le sous-directeur de la gestion et du contrôle
des autoroutes



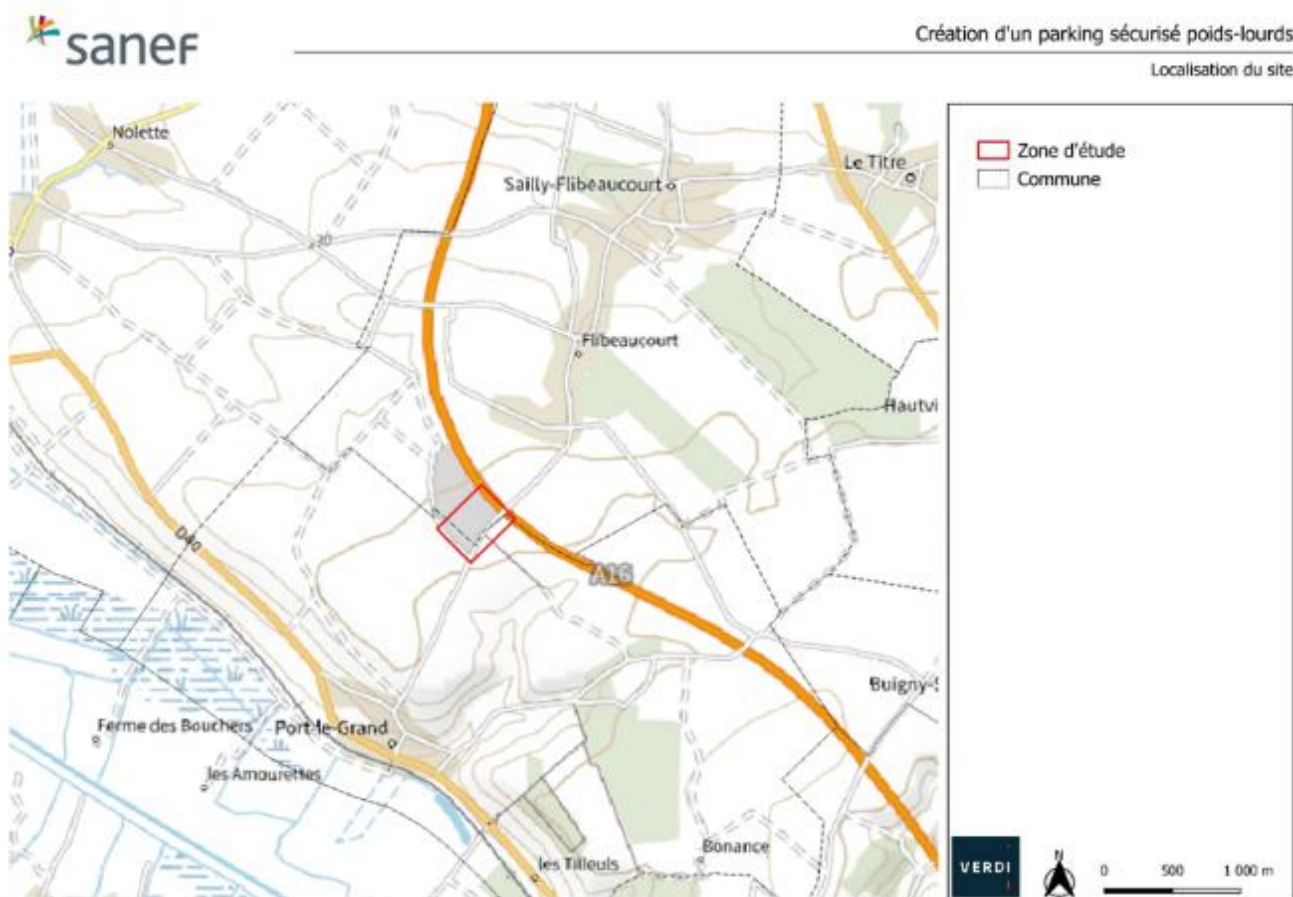
Fabien BALDERELLI

Monsieur Arnaud QUEMARD
Directeur général
SANEF
30, boulevard Gallieni
Immeuble Le Crossing
92130 Issy-les-Moulineaux

3. SITUATION DU PROJET ET COMMUNES CONCERNEES

Le site du projet se situe sur les communes de **Sailly-Flibeaucourt et de Port-le-Grand**, dans le département de la Somme (80) appartenant à la région des Hauts-de-France. Ces deux communes font partie de la Communauté de Communes Ponthieu-Marquenterre.

Le projet est situé sur l'autoroute A16, au point kilométrique « 179,2 », sur l'aire de service existante de la Baie de Somme, accessible dans les deux sens entre Boulogne-sur-Mer et Paris.



Les aménagements sont prévus sur la parcelle adjacente à l'aire de service actuelle de la Baie de Somme. Le projet ne nécessite pas d'acquisition foncière complémentaire et reste dans les emprises disponibles du domaine public autoroutier concédé (DPAC).

4. CARACTERISTIQUES DU PROJET

4.1. SITE AVANT-PROJET

État paysager

L'aménagement est proposé au niveau des espaces boisés et en friche, avec des pistes, au Sud de l'aire de service sur des terrains appartenant à Sanef. Le site est globalement plat et surplombe l'autoroute au nord-est, et est situé en contrebas de la route menant à l'aire de service actuelle, au nord-ouest.

Le site d'implantation du parking sécurisé se distingue par la présence d'un secteur boisé au Sud de l'aire de service de la Baie de Somme.



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Organisation actuelle de l'aire de Baie de Somme

Un échangeur de type trompette assure la desserte de l'aire de service. La bretelle de sortie dans le sens Paris→Calais est de type « boucle » avec un rayon de 45m.

L'aire de service est ouverte 24h/24 et 7J/7. Les services offerts sont les suivants :

- Stations-service ;
- Boutiques, sanitaires, douches ;
- Restauration variée ;
- Places de stationnement VL (véhicules légers) et PL (poids lourds) ;
- Aires de pique-nique ;
- Poubelles avec tri sélectif.

L'aire de service comprend les places de stationnement suivantes :

- 59 places de stationnement PL ;
- 2 places de stationnement bus ;
- 28 places de stationnement VLR (véhicules légers avec remorques) ;
- 76 places de stationnement VL.

Le plan donné ci-après synthétise les principales caractéristiques techniques et l'organisation de l'aire de service de la Baie de Somme.



4.2. ELEMENTS PROGRAMMATIQUES DU PROJET

Principe d'aménagement

Le parking sécurisé réservé aux PL est prévu au niveau de l'espace boisé situé au sud de l'aire, dans les emprises disponibles pour Sanef. Le projet comprend la réalisation de 124 places de stationnement PL, dont 4 places dédiées à l'installation de recharge de véhicules électriques, 5 places pour les camions frigorifiques et 14 places pour les Transports de Matières Dangereuses (TMD).

L'ajout de ce service sur l'aire ne changera pas l'identité de cette aire qui continuera d'avoir une clientèle très variée. L'impossibilité de créer de liens fonctionnels forts entre le parking et le pôle de service nécessite de structurer une offre de service en deux pôles : l'aire de service d'une part et le parking sécurisé d'autre part.

Une continuité piétonne est assurée depuis l'aire sécurisée vers l'aire existante.

Avec la volonté d'améliorer les conditions de sécurité pour la chaîne logistique, et d'accompagner la croissance de trafics de poids-lourds en se dotant d'infrastructures adéquates, l'organisation est basée sur les principes suivants :

- Un giratoire qui garantit un accès aux places de stationnement et qui facilite les flux de circulation ;
- Un parking poids-lourds de 124 places (dont 5 pour les camions frigorifiques, 4 pour les véhicules électriques et 14 pour les véhicules Transport de Matières Dangereuses) avec une conception en « marche avant » qui permet de libérer rapidement les voies de circulation et d'améliorer les débits des aménagements ;
- Un sas d'entrée et de sortie qui permet de contrôler l'accès ;
- Des cheminements piétons qui relient l'aire existante au nord et le parking projeté au sud ;
- Un bâtiment de service composé de sanitaires, de douches, d'un espace détente pour les routiers et d'un local dédié au gardien formé à la sécurité permettant également d'apporter une aide de premier niveau en cas de difficulté ;
- Des bordures chasse-roue sur l'ensemble des zones de circulation pour éviter le stationnement sauvage ;
- Une clôture pour sécuriser l'ensemble du site, couplée avec un système de vidéoprotection ;
- Une information sur la disponibilité des places sur le giratoire d'accès ;
- Un éclairage continu en périmètre du parking et des voies de circulation qui assure une bonne vision des alentours ;
- Une aire de pique-nique.

L'accès au nouveau parking PL se fera via l'échangeur existant qui dessert l'aire de service actuelle.

Aménagement piéton

Chaque place PL est bordée par un cheminement peint au sol devant les places PL ou en longitudinal et en dehors de la voie circulée.

Des trottoirs en béton désactivé sont créés permettant l'accès au bâtiment de service et un second permettant de rejoindre l'aire existante. L'ensemble des trottoirs longeant les voies PL seront sécurisés par une bordure chasse roue.

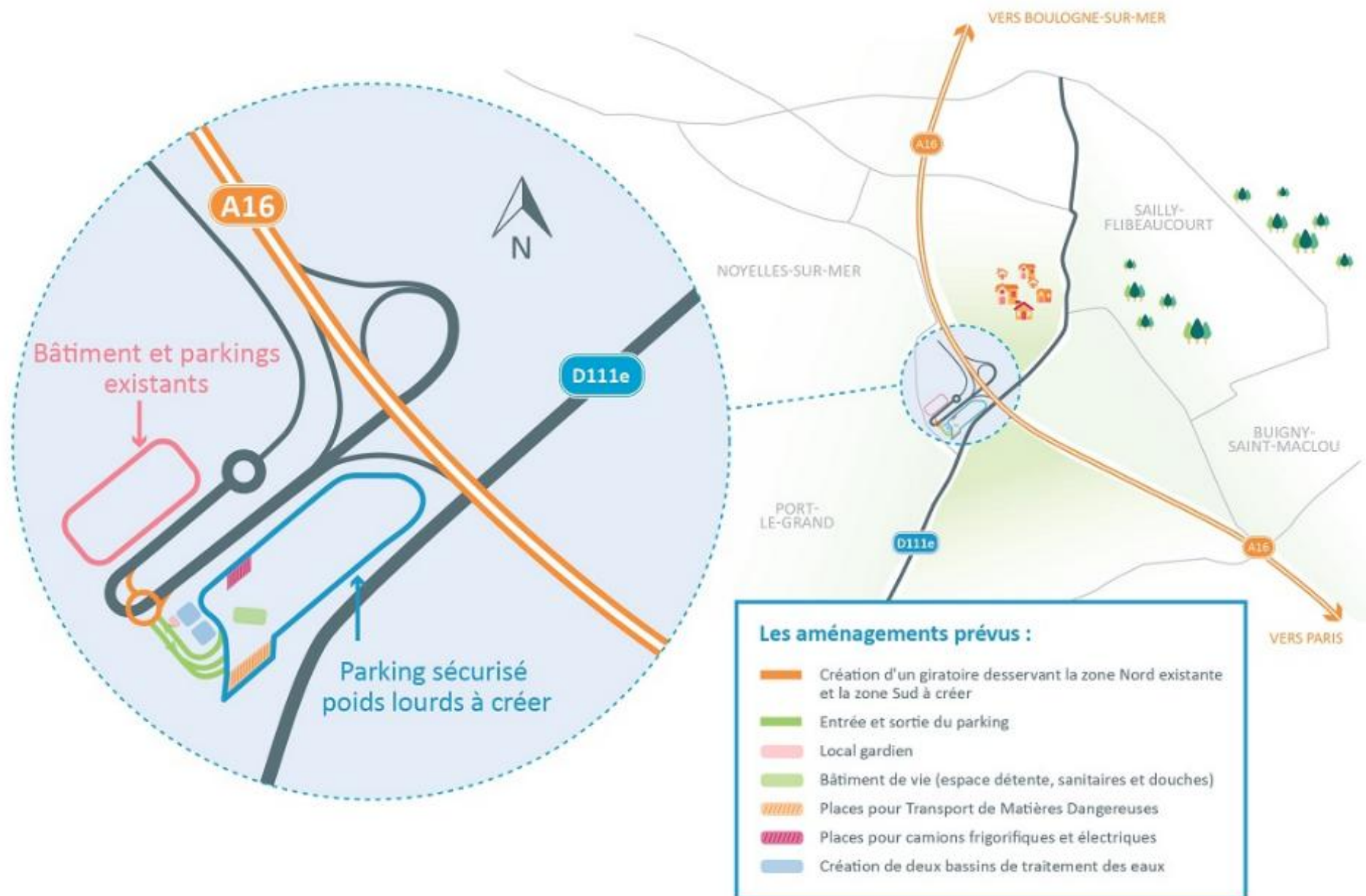
Création du SAS d'entrée et de sortie

Le projet prévoit la création d'un SAS d'entrée et de sortie sécurisé composé de deux voies en entrée et deux voies en sortie. Ce SAS constitue un ouvrage spécifique. Il est prévu la réalisation d'une dalle en béton, des ilots séparateurs de voie et la clôture périmétrique de chaque sas.

Ce SAS est conçu en interface avec la maîtrise d'œuvre en charge des systèmes techniques. Les points en interface ayant fait l'objet de réunions sont les suivants :

- La géométrie des voies/ilots de séparation ; l'adaptation des contraintes de giration a conduit, sur l'aire de la Baie de Somme à inverser les voies larges (4,50m) et étroites (3,00m) ; la voie large servant à l'exploitation (passage des lames de déneigement par exemple) est traditionnellement implantée à droite dans le sens de circulation ; sur l'aire de la Baie de Somme, en entrée comme en sortie, elle se situeront à gauche dans le sens de circulation, cette adaptation ayant permis, notamment d'élargir l'ilot central de séparation des entrées et sorties pour accueillir tous les équipements prévus.

La géométrie de la dalle ; les pentes doivent être réduites au maximum tout en préservant l'évacuation des eaux de plate-forme. La dalle ne doit pas être ferraillée.



Assainissement projeté

Les eaux pluviales seront récupérées via des grilles et acheminées vers le bassin d'infiltration située au Nord-Ouest du parking PL. Les eaux pluviales transiteront en premier lieu vers un bassin de tamponnement équipé d'un ouvrage à cloison siphonoïde pour confinement des eaux en cas de pollution accidentelle.

Les eaux usées générées par le bâtiment service seront récupérées dans une cuve de type fosse septique de 40m³.

Le réseau de collecte des eaux pluviales et les bassins de traitement associés sont dimensionnés selon les méthodes décrites dans les guides STRA Guide Technique Assainissement Routier (GTAR) d'octobre 2006 et le Guide Technique Pollution d'Origine Routière (GTPOR) d'août 2007.

La capacité de stockage des bassins est calculée par la méthode des pluies :

Les ouvrages de collecte et d'infiltration sont dimensionnés pour une **occurrence centennale**.

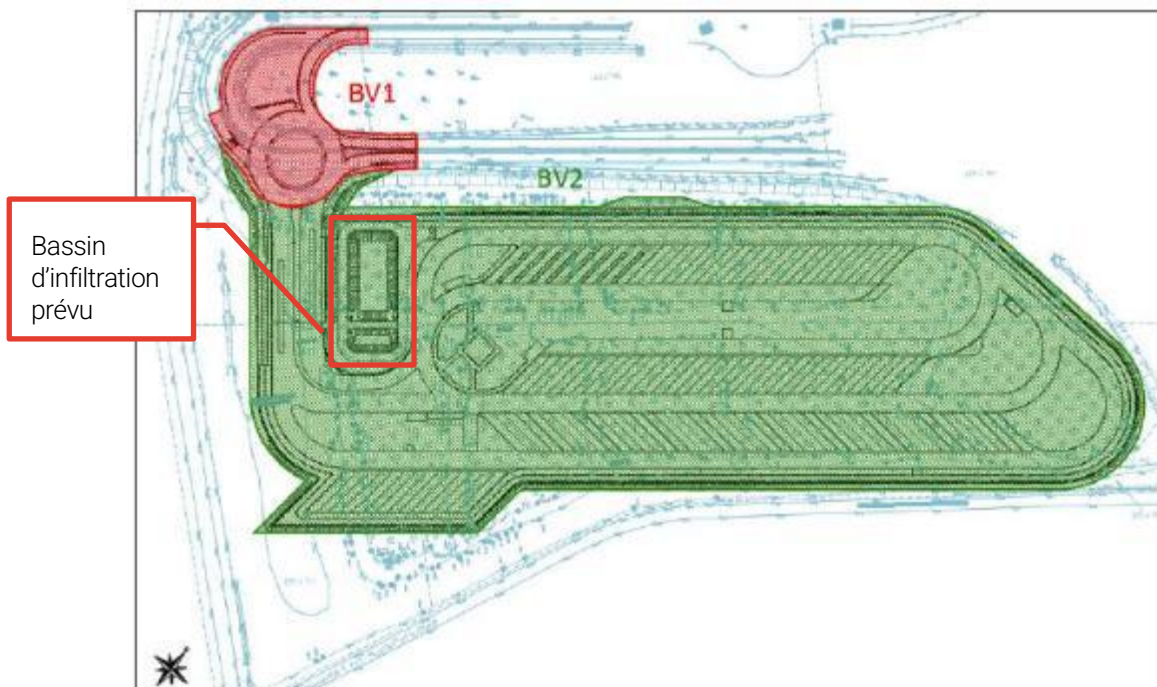
Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) ne donnent pas d'indication précise quant à l'occurrence à retenir. La centennale a été retenue contenu des profondeurs à terrasser pour atteindre le terrain capable d'infiltrer les eaux pluviales et dans un souci d'équilibre déblai remblai.

Les coefficients de Montana utilisés sont ceux de la station Météo d'Abbeville (80), Statistiques sur la période 1949 – 2018

Les coefficients de ruissellement utilisés sont :

- Voiries, cheminements piétons, toitures : 1
- Espaces verts, délaissés, talus : 0.30

Le projet est décomposé en deux bassins versants.



Découpage des bassins versants

- **BV1 : Giratoire**

Les eaux pluviales seront conduites par des bordures et caniveaux de type T1-CS1 puis envoyées dans le collecteur existant au niveau de la bretelle existante par des bouches d'engouffrement et par une descente d'eau en béton (Voir le plan d'assainissement).

- **BV2 : Parking PL**

Les eaux pluviales du parking PL et des SAS seront conduites par les fils d'eaux situées au droit des bordures classiques et/ou 'bordures « chasse-roue » puis seront envoyées dans des regards à grille. Elles seront acheminées gravitairement vers le bassin d'infiltration via des conduites.

Les eaux du bâtiment de service seront récupérées dans des boîtes de branchement positionnées en pied de celui-ci. Elles seront ensuite dirigées gravitairement vers le bassin d'infiltration à l'aide de conduite d'assainissement.

Paysage

Une cinquantaine d'arbres sont prévus dans l'enceinte du nouveau PSPL.

Les aménagements paysagers devront être conçus pour permettre d'atteindre les objectifs de surveillance du site et notamment par le biais de la vidéo en tout point et en permanence.

Le giratoire sera minéralisé et aucun engazonnement sera prévu dessus.

Du mobilier sera installé tel que :

- Tables de pique-nique

L'aire sera équipée de 5 tables de pique-nique conformément aux référentiels Sanef. Les tables de pique-nique sont similaires à celles disposées sur l'aire existante.

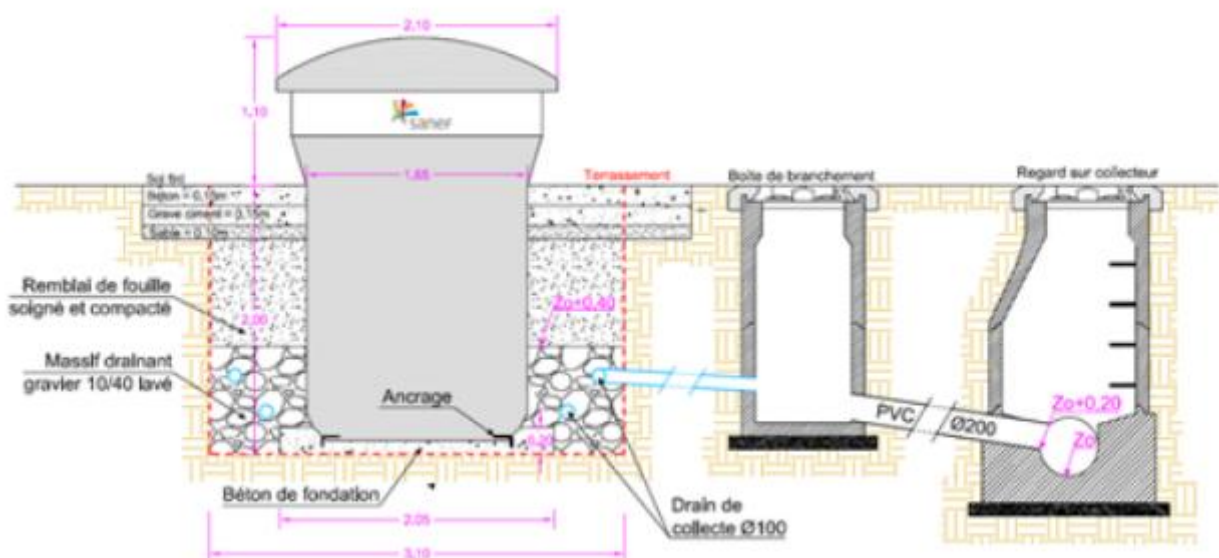
L'ensemble des tables pique-nique seront accessibles aux PMR (personne est à mobilité réduite).



Le modèle des tables est traité anti-tag.

- Containers semi-enterrés

Les containers semi-enterrés (CSE) seront conformes au référentiel Sanef. 9 CSE sont disposés sur l'aire.



- **Clôture**

Le site sera sécurisé par une clôture de type renforcée et sécurisée dont la hauteur est de 4m minimum.

Les mailles de la clôture renforcée auront des dimensions de 12,7mm x 76,2mm soudées point par point ; elles seront électro-soudées avec du fil de 4 mm de diamètre espacés à 12,7mm sur la face extérieure.

Les poteaux seront galvanisés avec un système de protection anticorrosion.

Les mailles serrées permettront d'avoir une bonne visibilité à travers la clôture, mais empêcheront l'escalade. Le système de maille dense minimise l'impact visuel sur l'environnement. La visibilité devra être compatible avec des caméras de vidéosurveillance sur tout le pourtour du parking.

- **Clôtures du bassin**

Le bassin de gestion des eaux pluviales sera entouré d'une clôture « simple » de type autoroute conformément au référentiel Sanef. L'accès au bassin se fera par un portail double vantaux de 6m de largeur.

Défense incendie

En accord avec le service départemental d'incendie et de secours de la somme (SDIS 80), le volume d'eau préconisé dans le cadre du projet est de 120 m³ décomposé en deux cuves de 60m³ repartis sur deux aires d'aspiration à l'est et à l'ouest du parking. L'implantation des deux cuves est présentée dans le plan d'aménagement.

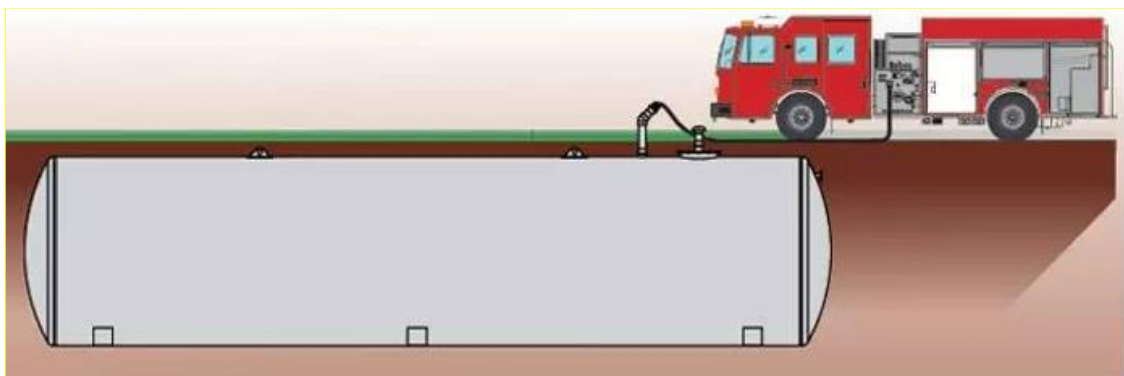
Les deux cuves de 60 m³ seront alimentées via le réseau Alimentation en Eau Potable (AEP).

L'aire de la Baie de Somme disposera d'un "Plan d'Intervention et de Sécurité Particulier" spécifique.

Les places dédiées aux véhicules transportant des matières dangereuses (VTMD) au sud du parking sécurisé seront dotées d'un bac à sable à proximité immédiate.

Une manche à air sera installée à proximité la zone de stationnement des VTMD.

Réserve en eau défense incendie 60m³



Caractéristiques de l'aire d'aspiration

Géométrie :

Une emprise foncière d'une surface de 32 m² (8m x 4m) dont la résistance au sol est de 16 tonnes (160 kN) au minimum.

Signalisation :

- Matérialisation par un marquage au sol (ligne continue de couleur jaune barrée par une croix en ligne continue).
- Matérialisation par une signalisation verticale « interdiction de stationner » (panneau B6a1).

5. VARIANTES

Choix de l'aire autoroutière

Les trois aires autoroutières de l'autoroute A16 suivantes ont été étudiées pour y implanter le PSPL :

- Aire de repos de Widehem ;
- Aire de service de la Baie de Somme ;
- Aire de repos le Haut Clocher.

Une comparaison des trois aires a été effectuée sur la base de critères technico-économiques et d'enjeux environnementaux et urbain afin de déterminer l'aire la plus favorable. (Cf. pages suivantes)

En synthèse de la comparaison multicritère, il est proposé de retenir 1 site pour l'aménagement de parking sécurisé sur l'A16 :

- A16 : l'aire de service de la Baie de Somme.

Ce site présente des avantages techniques et fonctionnels en raison des services de qualité déjà présents sur cette aire de service. Elle offre un panel de services complémentaires pour les PL (carburants, offre de restauration, douches, etc.) attendus par les chauffeurs comme le montre l'enquête réalisée.

Elle est donc propice à un meilleur respect par les usagers des temps de repos et de sécurité nécessaires lors des longs trajets. Elle est à des distances moyennes des ports de Boulogne et Calais et correspond en partie aux zones ciblées dans l'enquête.

Ce site évite les modifications lourdes des dispositifs de raccordement des bretelles existantes sur les autoroutes.

Il assure également un compromis entre le programme envisagé et les contraintes foncières avec une absence d'impact fort sur l'environnement : absence de contraintes réglementaires pour les milieux physiques et naturels, éloignement du bâti résidentiel, des monuments historiques, etc.

Aspects technico-économiques

		A16 – AR de Widehem	A16 – AS de La Baie de Somme	A16 - AR « Le Haut Clocher »
				
Nombre place PL		139 places PL Variante : 182 places PL	124 places PL, dont 12 places TMD	101 places PL
Distance sortie	Eurotunnel	51,3 km	99,6 km	119,9 km
	Port de Calais	61,3 km	109,6 km	129,9 km
	Port de Boulogne	16,3 km	64,6 km	84,9 km
Emprises des aménagements		Emprises dans le DPAC et dans les emprises disponibles au Nord de l'aire de repos de Widehem.	Emprises disponibles au Sud de l'aire.	Emprises dans le DPAC.
Description technique sommaire		Périmètre d'éloignement de 150m de l'éolienne respecté (identique à celui d'A16). Raccordements des bretelles sur A16 non modifiés. Aménagement d'une voie d'accès à l'éolienne. Sanitaire et bâtiment de surveillance. Bâtiment de services. Etude de dangers à prévoir pour la variante 2.	Raccordements des bretelles sur A16 non modifiés. Nouveau giratoire d'accès. Places PL en trois rangées avec une voie de recyclage. Sanitaire et bâtiment de surveillance. Etude de dangers à prévoir (183 places PL au total)	Raccordements des bretelles sur A16 non modifiés. Places PL en trois rangées avec une voie de recyclage. Sanitaire et bâtiment de surveillance. Bâtiment de services.
Nombres de places VL et PL supprimées		15 places VL 5 places PL	Aucun impact sur les places existantes de l'AS (59 places PL, 2 bus, 28 VLR et 76 VL)	15 places VL 7 places PL
Contraintes topographiques et géométriques		Solution de base : absence de contraintes. Variante : contraintes topographiques moyennes.	Absence de contraintes topographiques	Absence de contraintes topographiques
Aspect fonctionnel (2019)		1900 PL/jour Taux croissance PL 2.0%	2000 PL/jour Taux croissance PL 2.9%	1000 PL/jour Taux croissance PL 4.2% Trafic PL A28 non capté
Coût* (Janvier 2020)		Variante 1 : 8.4 M€ HT (61 K€/PL) Variante 2: 9.9 M€ HT (54 K€/PL)	9.5 M€ HT (76 K€/PL)	7.2 M€ HT (72 K€/PL)
Bilan partiel		■	■	■

Tres defavorable	Defavorable	Neutre	Favorable	Tres favorable
■ ■	■	■	■	■ ■

Enjeux environnementaux et urbains

	A16 – AR de Widehem	A16 – AS de La Baie de Somme	A16 - AR « Le Haut Clocher »										
													
Milieu physique	Périmètre de protection de captage d'eau potable à 300m au Sud de l'aire	Eloignement des zones humides (> 1700m à l'Ouest)	Périmètre de protection de captage d'eau potable à 800m au Nord de l'AR.										
Milieu naturel	La zone d'étude située dans le site NATURA 2000 – ZICO. Proximité de plusieurs sites réglementés situés à 500m de la zone d'étude : site NATURA 2000 – Directive Habitats, zone protégée par un arrêté de protection du biotope, ZNIEFF de type 1	Eloignement des zones protégées situées à 1700 m à l'Ouest de la zone d'étude: réseau NATURA 2000, site RAMSAR, ZNIEFF de type 1 et type 2, etc. La zone d'étude est située dans le Parc Régional de la Baie de Somme (contraintes pour l'éclairage public). Présence de boisements	Absence de contraintes importantes : une ZNIEFF de type 2 à 2200 à l'Ouest de la zone d'étude. Présence de boisements.										
Milieu humain	Les zones de bâtis denses se situent à environ 1800m au Nord-Ouest et à l'Ouest de la zone d'étude. Présence d'une éolienne.	Les zones de bâtis denses se situent à environ 500m au Nord-Est et 1500 m au Sud-Ouest.	Les zones de bâtis denses se situent à environ 1800m à l'Ouest de la zone d'étude.										
Monument historique	Absence de contraintes	Absence de contraintes	Absence de contraintes										
Bilan partiel													
<table><tr><th>Tres defavorable</th><th>Defavorable</th><th>Neutre</th><th>Favorable</th><th>Tres favorable</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>				Tres defavorable	Defavorable	Neutre	Favorable	Tres favorable					
Tres defavorable	Defavorable	Neutre	Favorable	Tres favorable									
													

Variantes du projet spécifique à l'aire de Baie de Somme

Les premières esquisses ont abouti à la proposition d'aménagement suivante :



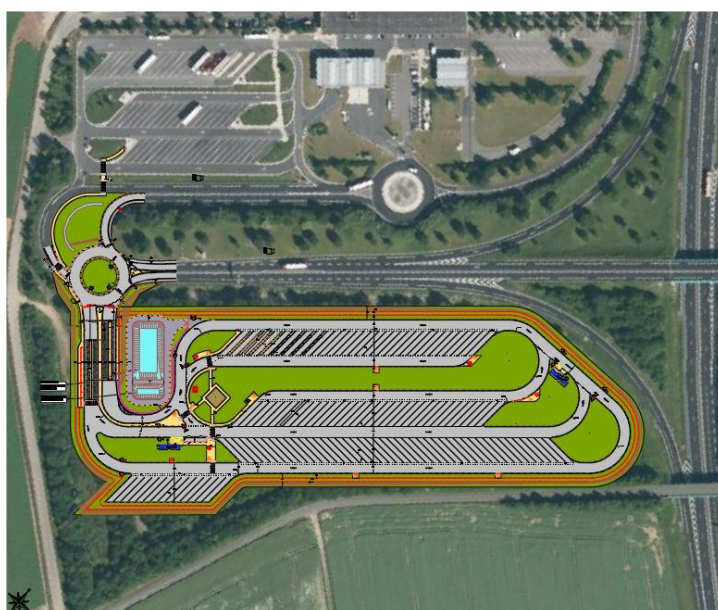
Plan masse version avril 2021

La solution proposée comprenait la réalisation de 124 places de stationnement PL.

Par la suite, des modifications et des recherches d'optimisation ont fait évoluer la proposition d'aménagement :

- Le raccordement des branches de giratoire a été revu afin de conserver la sortie PL du parking de l'aire existante ;
- L'augmentation des longueurs de sas d'entrée / sortie ;
- La configuration du sas d'entrée / sortie a été revu ;
- La création du cheminement piéton reliant l'aire existante au nord et le parking projeté au sud ;
- La création des îlots pour les places destinées au camion frigorifique ;
- L'adaptation des emprises pour mise en place d'une clôture.

La prise en compte de ces nouvelles données d'entrée a conduit au plan d'aménagement projet présenté ci-dessous :



Plan masse version février 2024

6. ENJEUX

Le diagnostic de territoire réalisé dans le cadre de l'étude d'impact permet de cerner les besoins du territoire et d'identifier les enjeux majeurs auxquels le projet doit répondre. Il est présenté sous la forme des grands thèmes suivants : paysage et patrimoine, milieu physique, milieu naturel et milieu humain.

Cette analyse a pour objectif d'identifier, d'analyser et de hiérarchiser l'ensemble des enjeux existants à l'état actuel de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

À ce stade, le site d'étude ne présente aucun enjeu fort. Les enjeux modérés sont les suivants :

Thématique	Commentaires
<i>Circulation et déplacements</i>	L'aire de service de la Baie de Somme est située en bordure de l'autoroute A16, au point kilométrique 179,2, et est accessible dans les deux sens de circulation. En ce qui concerne le trafic routier, environ 2 000 poids lourds sont recensés en moyenne journalière annuelle sur l'A16 au niveau du projet. L'évolution de trafic de poids lourds est estimée à 26% sur la période 2012-2030. Le projet a pour objectif d'accompagner la croissance du trafic de poids lourds en se dotant d'infrastructures adaptées et innovantes, tout en visant à capter une partie du flux de l'autoroute.
<i>Milieu naturel</i>	Une zone spéciale de conservation (ZSC) et 3 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans l'aire d'étude élargie. L'aire d'étude rapprochée est située dans le Parc Naturel Régional (PNR) Baie de Somme Picardie Maritime. L'aire d'étude représente un patch boisé au milieu d'une matrice agricole et fournit un refuge aux espèces. L'expertise écologie révèle que le site ne présente pas d'enjeu au niveau de la flore mais reste un habitat pour la faune qui présente les enjeux suivants : • Avifaune : enjeux forts à assez forts : enjeu assez fort ; • Mammifères : une espèce de mammifère protégée potentielle : enjeu modéré ; • Chiroptères : site probablement utilisé pour la chasse : enjeu modéré ; • Amphibiens : une espèce protégée recensée mais individu mort et site non favorable : enjeu faible ; • Reptiles : aucune espèce n'a été observée, les habitats sont favorables à deux espèces protégées ; enjeu modéré ; • Insectes : aucune espèce observée ni potentiellement présente : enjeu nul.
<i>Climat et changement climatique</i>	Les principales contraintes concernent l'accentuation des épisodes de pluviométrie et de leur intensité, ainsi que la hausse du nombre de jours de canicule en juillet-août, liée au changement climatique. La dimension d'adaptation au changement climatique devra être intégrée au projet ainsi que les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France et du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la Baie de Somme 3 vallées (BS3V).
<i>Hydrogéologie</i>	La zone d'étude est concernée par la masse d'eau souterraine « Craie de la vallée de la Somme aval- FRAG311 » et son état chimique est considéré comme médiocre, notamment en raison de la présence importante de nitrates et phytosanitaires. De plus, une grande partie de la zone d'étude est concernée par l'enjeu eau potable. Une attention particulière devra être apportée au rejet dans le milieu naturel des eaux de ruissellement ainsi qu'aux accidents de pollution de la nappe, notamment lors des travaux. La zone d'étude ne se situe pas sur une aire d'alimentation de captage, et n'est pas concernée par la présence des captages d'alimentation en eau potable et leurs périmètres de protection.
<i>Risques naturels</i>	La zone d'étude se situe en zone de sismicité 1 (sismicité très faible). L'aléa retrait gonflement des argiles est moyen sur la zone d'étude. Des obligations en cas de travaux ou de construction sont liées à prévenir le risque. La zone d'étude est concernée par le Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) de la Vallée de la Somme, mais n'est pas concernée par des risques d'inondation ou remontée de nappe.
<i>Occupation du sol</i>	Le sol est converti de jeune boisement en zone imperméabilisée avec une faible proportion de zone enherbée. 39% du périmètre projet imperméabilisé.

7. Carte de synthèse des enjeux environnementaux et urbains



7. IMPACTS

La démarche de l'étude d'impact est de mesurer les impacts possibles causés par le projet sur l'environnement. C'est à partir de cette analyse que la définition des mesures à prendre est possible.

Cette analyse a pour objectif de présenter les effets directs et indirects, positifs ou négatifs - temporaires ou permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, odeurs...), sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique. Elle doit également s'attacher à définir les effets cumulés, même si cela doit être traité dans un chapitre particulier.

La démarche consiste à déterminer la nature, l'intensité, l'étendue et la durée de tous les impacts que le projet risque d'engendrer (impacts négatifs et positifs). Cette prévision des impacts doit rester la plus factuelle possible.

Cette détermination initiale doit être complétée par une appréciation de l'importance des impacts en fonction de la vulnérabilité des milieux concernés, comme de l'irréversibilité de leurs effets et de l'existence de moyens propres à en limiter les conséquences. Elle intègre, à ce stade, la notion de proportionnalité définie ci-avant.

L'étude d'impact ne se limite pas aux seuls effets directement attribuables aux travaux et aménagements projetés. Elle tient compte des effets indirects, notamment ceux qui résultent d'autres interventions destinées à prolonger ou corriger les conséquences directement imputables à la réalisation des travaux. Ces effets indirects sont généralement différés dans le temps et l'espace.

L'étude distingue donc les impacts selon leur durée et leur importance. Elle traite aussi bien des impacts temporaires liés à la phase de réalisation des travaux – nuisances de chantier - que des impacts plus durables mais dont les effets s'atténuent progressivement jusqu'à disparaître, ainsi que les impacts permanents que le projet doit s'efforcer d'éliminer, de réduire ou, à défaut, de compenser.

Cette partie s'organise autour d'une présentation des impacts thématiques selon chacun des chapitres traités dans le cadre de la description de l'état initial du site.

Pour chaque thème sont repris les impacts suivants :

- ▶ Les effets directs sont attribuables aux travaux et aménagements projetés. Ils concernent non seulement la zone directement affectée par le projet, mais également les territoires limitrophes.
- ▶ Les effets indirects résultent de la présence et de l'utilisation des équipements et infrastructures qui seront réalisés (notamment les incidences sur la qualité de vie des habitants ou l'évolution des zones urbanisées et des espaces ruraux). Ces effets sont généralement différés dans le temps et dans l'espace.
- ▶ Les effets temporaires sont liés à la phase de réalisation des travaux : nuisances du chantier (circulation de camions, bruit, poussières, vibration, odeurs, atteintes au milieu aquatique...).
- ▶ Les effets permanents sont des effets durables que le projet doit s'efforcer d'éliminer, de réduire ou à défaut de compenser.

L'étude vérifie également si le projet est bien compatible avec les documents d'urbanisme et d'aménagement. À noter l'importance des effets en phase chantier qui font l'objet d'un chapitre à part entière.

Cette partie est essentielle pour permettre à l'autorité compétente de prendre une décision dans le cas d'un recours contentieux.

7.1 IMPACTS

Climat et changement climatique

L'aménagement du parking entraîne l'imperméabilisation du boisement existant. Or, ce dernier jouait un rôle en stockant du carbone et en favorisant l'infiltration des eaux pluviales.

Par ailleurs, le site, autrefois véritable îlot de fraîcheur, se transformera en îlot de chaleur, accumulant l'énergie sans pouvoir la réfléchir.

Note : Le projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité pour la création d'ombrières photovoltaïques sur le parking sécurisé conformément la loi relative à l'accélération de la production des énergies renouvelables (EnR). L'étude réalisée par ELYS, démontre que les contraintes techniques et économiques ne permettent pas au projet d'avoir une rentabilité suffisante pour la mise en place d'ombrières photovoltaïques.

« Une simulation réalisée dans le cadre de cette étude de faisabilité a permis de mettre en évidence l'impact significatif sur la capacité d'accueil du parking :

- Structure ombrière avec monopieux : passage de 124 places (dont 5 pour les camions frigorifiques, 4 pour les véhicules électriques et 14 pour les véhicules de Transport de Matières Dangereuses) à 113 places (dont 4 IRVE, 5 frigorifiques et 14 TMD non couvertes), soit une perte de 11 places.
- Structure ombrière avec bipieux : passage de 124 places (dont 5 pour les camions frigorifiques, 4 pour les véhicules électriques et 14 pour les véhicules de Transport de Matières Dangereuses) à 115 places (dont 4 IRVE, 5 frigorifiques et 14 TMD non couvertes), soit une perte de 9 places.

Cette réduction de capacité d'accueil, combinée aux coûts d'investissement et de maintenance des ombrières, rend le projet non viable sur le plan technico-économique. Cette dérogation s'appuie également sur les spécificités climatiques du territoire (climat océanique avec hivers doux et étés tempérés), limitant les périodes de fortes chaleurs annuelles et réduisant ainsi la nécessité d'ombrage pour le confort thermique.

Pour rappel, le projet se situe dans un territoire qui bénéficie d'un climat océanique, marqué par des hivers doux et des étés tempérés où les conditions météorologiques impliquent peu de périodes annuelles de fortes chaleurs.

Paysage

Le projet va contribuer à une modification du paysage du secteur, avec le défrichement du boisement pour permettre l'aménagement de l'aire sécurisée.

Situé accolé à l'aire d'autoroute actuelle, l'impact du projet sur le paysage est limité car le projet sera en continuité des infrastructures existantes.

Milieu naturel

Le niveau d'impact potentiel du projet est caractérisé de fort à négligeable pour chaque type d'impact.

- La destruction des habitats d'espèces protégées lors des travaux d'aménagement
- La destruction de spécimens d'espèces animales ou végétales protégées lors des travaux d'aménagement
- Augmentation de la mortalité par collision
- Dérangement / perturbation d'espèces (bruits, vibration, lumière)

Occupation du sol

Le sol est converti de jeune boisement en zone imperméabilisée avec une faible proportion de zone enherbée.

La surface imperméabilisée représente 1.9 ha environ sur 4.8 ha du périmètre projet soit 39% d'imperméabilisation.

Pour l'hydrogéologie

Pollution pour les eaux dus à l'augmentation des surfaces imperméabilisées et à l'utilisation même de la route.

Les risques de pollution inhérents à un projet d'aménagement destiné à accueillir un nouveau trafic sont de trois ordres :

- Chroniques (circulation automobile sur les voies - usure des chaussées - des pneumatiques et apport d'hydrocarbures - de zinc - de plomb - émission de gaz d'échappements...) :
- Saisonniers (salage, produit phytosanitaire...) ;
- Accidentels (déversement de produits toxiques et dangereux).

7.2 IMPACTS DE LA PHASE CHANTIER

En phase chantier, **les impacts sont potentiels et/ou temporaires** comme :

- Potentielles incidences qualitatives des travaux projetés sur la ressource en eau souterraine liées aux installations de chantier et aux différents stockages,
- Potentielles émissions de polluants liées au chantier via la circulation des engins, l'émission de poussières et la production spécifique de déchets de chantier,
- Incidences temporaires sur le paysage liées à la présence sur les sites de projet de cantonnement d'engins, de matériels divers, de baraquements et de stockage de matériaux,
- Incidences temporaires liées aux nuisances sonores liées au chantier,
- Incidences sur le climat et la qualité de l'air liées aux émissions des engins de chantier et de l'envol de poussière,
- Dérangement de la faune et destruction d'habitats.

Sur ces points des mesures sont proposées pour éviter ou réduire ces impacts (cf chapitre suivant) mais aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

8. MESURES DU PROJET

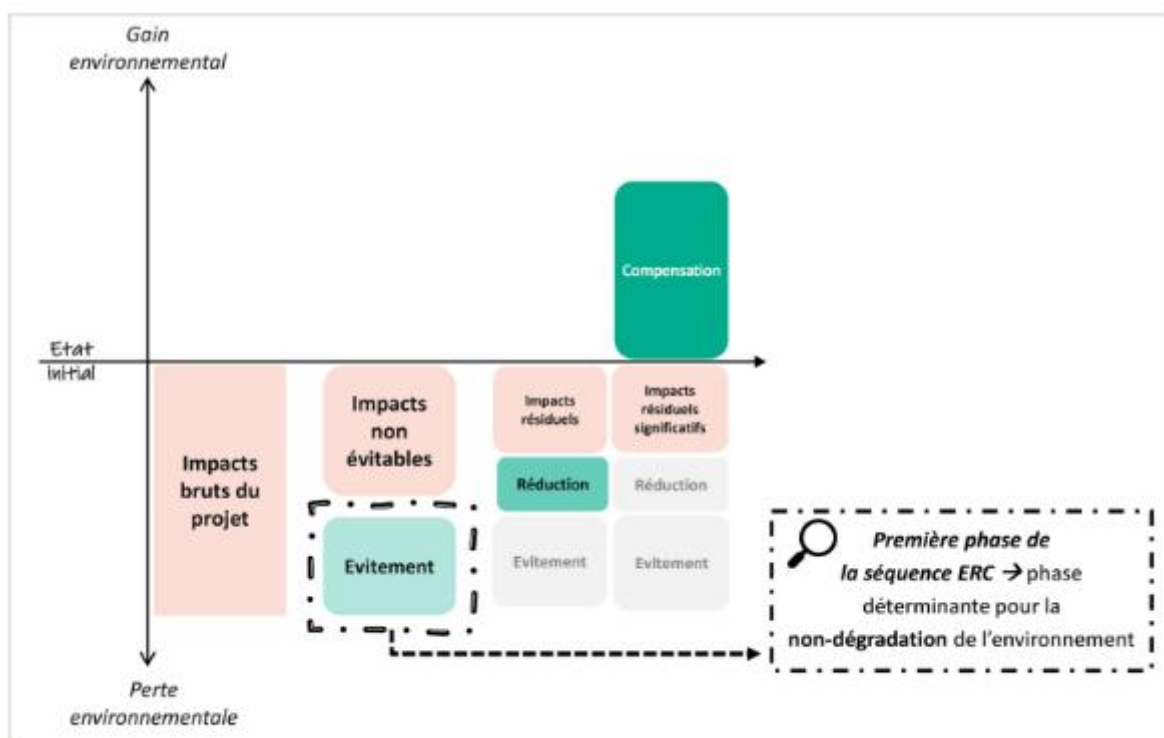
Les impacts d'un projet sur l'environnement peuvent entraîner une dégradation de la qualité environnementale.

Introduite en droit français en 1976, la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectifs :

- **Prioritairement**, d'**éviter** les atteintes prévisibles à l'environnement ;
- **À défaut** de pouvoir éviter certaines de ces atteintes, d'en **réduire** la portée ;
- Et **en dernier recours**, de **compenser** les atteintes qui n'ont pu être ni évitées ni réduites.

Depuis 2016 (loi pour la reconquête de la biodiversité), cette séquence vise une absence de perte nette de biodiversité dans la conception puis la réalisation de plans, de programmes ou de projets d'aménagement du territoire.

Mais elle dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...).



Source : CGDD

Toute mesure ERC doit faire l'objet d'une mesure de suivi (S).

Aux mesures d'évitement, de réduction et, si nécessaire, de compensation, peuvent également s'ajouter des mesures d'accompagnement (A). Contrairement aux mesures ERC, elles ne répondent pas à une obligation réglementaire et peuvent être proposées volontairement par le demandeur de manière à contribuer à l'augmentation de l'efficacité et à la consolidation des mesures ERC, sans pour autant s'y substituer.

Elles traduisent l'engagement du demandeur en faveur de la protection des espèces ou des habitats naturels concernés par le projet.

La séquence ERC est donc associée à des mesures de suivi (S) et peut être complétée par des mesures d'accompagnement (A).

La nature et l'ampleur des atteintes à l'environnement qui subsisteront malgré les précautions prises, sont indiquées. Des propositions sont faites également pour les phases chantier afin de limiter la gêne occasionnée aux riverains et le fonctionnement des installations déjà existantes.

Concernant les mesures en phase chantier, une concertation est indispensable avec le Maître d'Ouvrage afin de connaître leur fonctionnement habituel et également afin de valider éventuellement d'autres propositions. Les mesures proposées doivent être applicables et pas uniquement des mesures d'intentions. Ces mesures sont décrites dans les arrêtés préfectoraux.

Il est précisé par ailleurs l'analyse des effets résiduels qui suivent la mise en place des mesures ainsi qu'un programme de suivi (suivi des mesures mais aussi suivi des effets résiduels).

En effet, l'étude d'impact doit être considérée comme un véritable processus permettant le suivi de la mise en œuvre de ses préconisations. L'étude d'impact précise donc le positionnement sur l'application des mesures choisies : ce que reprend le maître d'ouvrage, ses engagements, les dispositifs de suivi, etc. Des mesures d'accompagnement peuvent par ailleurs être proposées, comme la mise en place d'un comité de suivi.

À ce stade, les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts de ce projet sont précisées dans la partie suivante.

A noter que ces mesures sont fournies **à titre indicatif** car elles sont susceptibles d'évoluer ou d'être précisées dans le cadre du dossier de dérogation espèces protégées en cours de réalisation :

8.1 MESURES DE LA PHASE TRAVAUX

Mesures générales de chantier

- ▶ EVITER l'infiltration des pollutions/pollutions accidentelles

Adaptation de la période des travaux sur l'année : en dehors de période de fortes pluies

- ▶ REDUIRE les pollutions des eaux

Gestion responsable des eaux de chantier : les eaux pluviales précipitées dans l'emprise des travaux seront collectées et évacuées vers le réseau hydrographique existant. Aucun rejet d'eau pluviale ne sera ainsi directement effectué au sein du sol ou du sous-sol.

- ▶ REDUIRE les émissions polluantes

Gestion écoresponsable en phase chantier :

- Transport plus propre des matériaux
- Tri des déchets
- Utilisation d'équipements de chantier moins polluants

- ▶ REDUIRE les nuisances visuelles

Conservation d'une ceinture végétale et remise en état propre du site

- ▶ REDUIRE les nuisances, pertes et dégradation sur l'environnement

Management environnemental du chantier et coordination générale des travaux

Mesures pour le milieu naturel

Balissage des zones sensibles	Cette mesure vise à limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire et interdire la circulation et les dégradations dans les secteurs sensibles situés hors emprise projet
Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes	En fonction du caractère plus ou moins agressif des espèces envahissantes et des résultats des techniques de contrôle et d'éradication, cette mesure doit permettre : • D'éviter la dissémination des espèces envahissantes aux espaces alentours ; • De ne pas créer de conditions favorables à l'implantation massive d'espèces envahissantes ; • De limiter la progression des espèces très vigoureuses sur lesquelles les actions d'éradication sont peu probantes ; • D'éradiquer les espèces moins vigoureuses ou pour lesquelles les actions d'éradication sont efficaces. Les espèces exotiques envahissantes (EEE) subiront les traitements basés selon les spécificités des espèces
Dispositif permettant d'éloigner les espèces à enjeux et/ou en limitant leur installation	Cette mesure vise à limiter l'installation ou le retour d'espèces protégées sur l'emprise chantier en rendant les milieux défavorables. Cette mesure concerne principalement l'ensemble des emprises où il est possible que la strate herbacée se développe pendant les travaux et qu'elle puisse accueillir des espèces protégées (oiseaux, insectes, etc.)
Dispositif de limitation des nuisances envers la faune	<u>Limiter la pollution lumineuse en phase travaux</u> Seul un éclairage sur des phases exceptionnelles de chantier ne pouvant se réaliser autrement et à durée limitée est prévu.
Dispositif d'aide à la recolonisation du milieu	Cette mesure vise à restaurer des habitats et des fonctionnalités écologiques favorables aux espèces actuellement présentes après travaux. Cette restauration écologique concerne l'ensemble des emprises de chantier impactées par les travaux. L'objectif de cette remise en état est double.
Assistance environnementale et / ou maîtrise d'œuvre en phase chantier	L'écologue ou le coordinateur environnement aura la charge de l'assistance environnementale et du suivi écologique en amont et pendant le chantier.

Installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet ou à proximité	La mesure permet de fixer les populations de reptiles en dehors des emprises de chantier, au sein d'habitats favorables, et ainsi de limiter le risque de destruction d'individus.
Adaptation de la période des travaux	Les périodes sensibles sont liées : • Chiroptères : aux périodes de forte activité de déplacement/alimentation (de mai à début septembre). Les chiroptères ont besoin d'un corridor de déplacement. Aucun arbre potentiellement intéressant pour le gîte ne va être abattu ; • Reptiles : aux périodes de thermorégulation et de reproduction puis de brumation (orange) ; • Oiseaux : aux périodes de nidification (des nichées précoces à tardives) ; • Amphibiens : aux périodes de transit et de reproduction. Ainsi, afin de limiter l'impact des travaux sur les espèces, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les travaux préliminaires (débroussaillage, coupe d'arbres, défrichement) entre octobre et fin février.

8.2 MESURES DE LA PHASE EXPLOITATION

Mesures d'évitement

Limitation des emprises du projet	La solution retenue uniquement sur l'emprise nécessite de prendre en compte la sécurisation des accès ce qui implique une géométrie spécifique et des remblais associés.
Redéfinition des caractéristiques du projet	Évitement d'une partie de la parcelle :  Celle-ci sera tout de même défrichée pour des besoins de sécurité. Le projet prévoit également le maintien des haies alentours afin de limiter les impacts. Au départ le projet prévoyait la création d'une double clôture autour du futur parking. Afin de diminuer les impacts cette double clôture a été supprimée, permettant d'avoir une surface de friche intéressante pour la biodiversité.

Mesures de réduction

Limitation des emprises du projet	Réduction des défrichements pour laisser une bande plantée de quelques mètres de large sur deux des quatre côtés de l'aménagement (3,77ha -> 2,98 ha).
Dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales et des émissions polluantes	Les eaux pluviales seront récupérées via des grilles et acheminées vers le bassin d'infiltration située au Nord-Ouest du parking PL. Les eaux pluviales transiteront en premier lieu vers un bassin de tamponnement équipé d'un ouvrage à cloison siphonée pour confinement des eaux en cas de pollution accidentelle. Les eaux usées générées par le bâtiment service seront récupérées dans une cuve de type fosse septique de 40m³. Les ouvrages de collecte et d'infiltration sont dimensionnés pour une occurrence centennale. Le projet est décomposé en deux bassins versants. Les eaux pluviales du parking PL et des SAS seront acheminées gravitairement vers le bassin d'infiltration via des conduites. Les eaux du bâtiment de service seront dirigées gravitairement vers le bassin d'infiltration à l'aide de conduite d'assainissement. <u>Ouvrage de gestion des eaux pluviales :</u> • Bassin multifonction Le bassin de type « multifonctions » permettra le traitement de deux types de pollutions : chronique et accidentelle. • Bassin d'infiltration La gestion des eaux pluviales au niveau du parking se fera d'une manière autonome, les eaux seront récupérées dans le bassin d'infiltration après le passage par le bassin multifonction. L'ensemble des eaux pluviales du parking seront récupérées en premier temps dans un bassin de tamponnement pour la pollution accidentelle est prévu dans le cadre du projet il sera équipé d'un ouvrage d'entrée avec un système de By-passe et un ouvrage de sortie correspond à un système de type cloison siphonée. L'ensemble des installations nécessaires aux travaux sera implanté au sein des emprises temporaires en évitant les zones sensibles. Un Plan d'Assurance Environnementale (PAE) et une notice environnementale sera établi. Ce document précisera les mesures qui seront prises pour limiter le risque de pollution.
Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet	Entretien des espaces verts et éventuellement des plantations si elles sont présentes.
Optimisation des équipements techniques	Choisir des équipements peu consommateurs d'énergie en privilégiant ceux ayant une puissance active grande. Equiper l'éclairage provisoire du site de lampes basse consommation. Privilégier les barrières de retenues en plastique plutôt que les glissières en béton armé (GBA) nécessitant beaucoup plus d'énergie pour être mises en place.
Améliorer l'efficacité énergétique	Sobriété des bâtiments Eclairage utile Suppression des fuites d'air
Dispositif de limitation des nuisances envers la faune	<u>Limiter la pollution lumineuse en phase exploitation :</u> Cette mesure concerne un éventuel éclairage mis en place autour des parkings.
Gestion différenciée des aménagements en faveur de la biodiversité	La gestion différenciée vise à concilier un entretien environnemental des espaces verts, des moyens humains et du matériel disponible avec un cadre de vie de qualité.

Mesures de compensation

Désartificialisation, création/restauration de milieux boisés et installation d'une mosaïque d'habitats des milieux semi-ouverts (prairies, haies, fourrés, lisières)

Objectifs	- Créer des habitats naturels fonctionnels (repos, transit, alimentation et reproduction) pour les espèces cibles de la compensation - Maintenir le cycle biologique des espèces à compenser au sein de parcelles situées à proximité directe de l'emprise projet - Installer un espace refuge et relais pour les espèces à compenser au sein d'une matrice agricole et péri-urbaine - Restaurer et améliorer le réseau de continuités écologiques locales liées aux milieux semi-ouverts (haies, prairies, fourrés, lisières) et boisées - Assurer une cohérence et continuité de milieux avec les mesures d'évitement et de réduction définies dans le cadre du projet d'aménagement (maintien des haies et remise en état des espaces naturels du PSPL)
-----------	--

Création de milieux boisés et installation d'une mosaïque d'habitats des milieux semi-ouverts (prairies, haies, lisières)

Objectifs	- Créer des habitats naturels fonctionnels (repos, transit, alimentation et reproduction) pour les espèces cibles de la compensation - Maintenir le cycle biologique des espèces à compenser à l'échelle des populations locales - Installer un espace refuge et relais pour les espèces à compenser au sein d'une matrice agricole et péri-urbaine - Restaurer et améliorer le réseau de continuités écologiques locales liées aux milieux semi-ouverts (haies, prairies, fourrés, lisières) et boisées - Assurer une cohérence et continuité de milieux en faveur de la biodiversité situés à proximité (passages à faune, parcelle reboisée par le CD80)
-----------	---

Conversion de cultures et implantation d'une bande hétérogène et diversifiée et d'une bande prairiale

Objectifs	- Créer des habitats naturels fonctionnels (repos, transit, alimentation et reproduction) pour les espèces cibles de la compensation - Maintenir le cycle biologique des espèces à compenser à l'échelle des populations locales - Installer un espace refuge et relais pour les espèces à compenser au sein d'une matrice agricole et péri-urbaine - Restaurer et améliorer le réseau de continuités écologiques locales liées aux milieux semi-ouverts (haies, prairies, fourrés, lisières) et boisées - Assurer une cohérence et continuité de milieux avec la mesure MC03 et les aménagements du territoire en faveur de la biodiversité situés à proximité (passages à faune, parcelle reboisée par le CD80)
-----------	---

Mesure d'accompagnement

Aménagement paysager	Végétalisation du parking (enherbement des délaissés, intégration visuelle des équipements)
----------------------	---

Ainsi, la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Elle dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...).

9. MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

9.1. CADRE DE LA CONCERTATION

La concertation sur le projet a été organisée du **4 mai au 4 juin 2026** par le groupe Sanef.

Cette concertation intervient à l'issue des études préliminaires qui ont permis de définir les grandes lignes du projet à présenter au public.

Les objectifs de cette concertation étaient les suivants :

- *informer* le public sur le projet de création du parking sécurisé poids lourds de La Baie de Somme ;
- *recueillir* les avis, les observations et propositions du public, mais aussi répondre aux questions des acteurs et des habitants du territoire concerné.

Cette phase de concertation a offert un cadre pour un échange ouvert avec le public sur le projet. Les avis formulés, via les moyens de participation mis à disposition du public, sont synthétisés dans ce bilan de concertation qui permettra d'alimenter la suite des études.

9.2. MODALITES D'INFORMATION

Un dispositif complet a été mis en place pour informer le public sur le projet de parking sécurisé poids-lourds sur l'aire de service de La Baie de Somme sur l'autoroute A16.

Plusieurs modalités d'information :

- Un **dossier de concertation** du projet consultable en Mairies de **Port-le-Grand et Sailly-Flibeaucourt** aux horaires d'ouverture au public ;
- Une **page internet** consacrée au projet sur le site internet groupe.sanef.com Rubrique « Nos grands projets » ([La concertation publique | SANEF](#)) ;

9.3. MODALITES DE PARTICIPATION

Afin d'échanger avec le public, de répondre à leurs interrogations et de recueillir leurs avis et leurs contributions, plusieurs modalités de participation ont été mises en place :

- Un **registre papier** a été mis à disposition du public pour recueillir les avis en Mairies de Port-le-Grand et Sailly-Flibeaucourt.
- Une **adresse mail dédiée** a été créée pour permettre d'adresser un avis : concertation.baiedesomme@sanef.com
- Une **adresse postale** pour adresser son avis par courrier :
Sanef
Concertation Baie de Somme
Route de Meaux - BP 50073
60304 SENLIS

9.4. NOMBRE DE CONTRIBUTIONS

Au terme de la période de concertation :

- Aucune contribution n'a été reçue sur la boîte mail dédiée à la concertation
- Aucune contribution n'a été enregistrée sur le registre papier disponible en mairie de Saily-Flibeaucourt.
- Une contribution a été enregistrée sur le registre papier disponible en mairie de Port-le-Grand.
- Aucune contribution n'a été reçue par courrier postal.

9.5. BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation est annexé au présent document.

10. ANNEXE – BILAN DE LA CONCERTATION