

Autorité environnementale

**Décision de l'Autorité environnementale,
après examen au cas par cas, sur la création d'un parking
sécurisé poids-lourds sur l'aire de service de la Baie de
Somme sur les communes de Sailly-Flibeaucourt et Port-le-
Grand (80) sur l'autoroute A16**

n° : F-032-25-C-0091

Décision n° F-032-25-C-0091 du 30 avril 2025

Décision du 30 avril 2025
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment l'article L. 151-19 ;

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 », et notamment son article 6 ;

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 le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-032-25-C-0091, présentée par la Sanef, relative à la [création d'un parking sécurisé poids-lourds sur l'aire de service de la Baie de Somme sur les communes de Sailly-Flibeaucourt et Port-le-Grand \(80\) sur l'autoroute A16](#), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 3 avril 2025 ;

Considérant la nature du projet :

- qui constitue en la création d'un parking sécurisé de 124 places pour des poids-lourds, dont cinq pour les camions frigorifiques et quatre pour les poids-lourds électriques, sur l'aire de service autoroutière de la Baie de Somme, accessible dans les deux sens de circulation,
- il comprend la création d'un bâtiment de 100 m² (sanitaires, douches, espace détente, local dédié au gardien), d'un giratoire au niveau des bretelles d'accès à l'aire de service, de nouvelles voiries desservant le futur parking et de bassins pour la gestion des eaux pluviales,
- il porte sur un terrain d'assiette de 4,93 ha, dont une zone boisée de 3,77 ha qui sera défrichée,
- l'ensemble du site sera entouré par une clôture de sécurité de 3 m de haut,
- le projet vise à améliorer la sécurité et la qualité de vie au travail des chauffeurs routiers, à accompagner la croissance du trafic poids-lourds constatée ces dernières années,
- étant précisé que le projet est notamment soumis à déclaration au titre de la législation sur l'eau, à étude de dangers et à demande de dérogation au régime d'interdiction stricte s'appliquant aux espèces protégées et à leurs habitats ;

Considérant la localisation du projet :

- sur l'A16 à Sailly-Flibeaucourt et Port-le-Grand (80), à 5 km du croisement de l'A16 avec l'A28,
- au sein du domaine public autoroutier concédé,
- dans une zone répertoriée comme « élément paysager à protéger » au titre du code de l'urbanisme,
- à 2,6 km du bien et monument Cimetière chinois de Nolette à Noyelles-sur-Mer, inscrit au titre des monuments historiques,

- à 3 km du site inscrit « Littoral Picard »,
- sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit dans l'environnement, étant précisé que les premières habitations sont à plus de 500 m du projet,
- dans le parc naturel régional « Baie de Somme Picardie Maritime »,
- dans une zone à enjeux pour les milieux bocagers,
- à 1,7 km du site Natura 2000 n° FR2200346 (ZSC) « Estuaires et littoral picards (baies de Somme et d'Authie) »
- à 1,7 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I n° 220013892 « Prairies et marais de la basse vallée de la Somme entre Port-le-Grand et Noyelles-sur-mer » et du site Ramsar n° FR7200018 « Baie de Somme »,
- à 1,5 km de la ZNIEFF de type II n° 220320035 « Plaine maritime picarde »,
- au-dessus de la nappe de la craie picarde, enjeu majeur pour l'alimentation en eau potable des communes du secteur,
- et à l'amont de la Baie de Somme, dont les fiches descriptives des ZNIEFF et les formulaires standards de données des sites Natura 2000 soulignent l'importance et la richesse écologique des milieux naturels qui accueillent des habitats naturels, une flore et une faune dont l'intérêt est suprarégional, soulignant entre autres que la basse vallée de la Somme est également réputée comme halte migratoire pour de nombreux oiseaux d'eau ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- pour permettre la surveillance en tout point et tout moment de l'ensemble du projet, la végétation à l'intérieur comme à l'extérieur du site ne devra pas comporter d'arbres et les plantations de gazon (les seules prévues) seront maintenues à un niveau toujours inférieur à 0,5 m,
- les défrichements prévus suppriment le seul boisement existant au niveau de l'aire de service, celui-ci étant identifié dans le dossier comme réservoir local de biodiversité et offrant des corridors pour les continuités écologiques locales,
- ces défrichements portent sur une zone ayant fait l'objet de plantations au titre d'aménagements paysagers durant l'hiver 1997-1998 (soit âgées de moins de 30 ans, le dossier indiquant que cette zone n'a ainsi pas pour finalité de constituer des boisements au sens du code forestier), ce qui nécessite toutefois :
 - o de rechercher si ces plantations correspondent à un objectif de compensation d'incidences au titre du code de l'environnement, et dans ce cas, de reconstituer ces compensations ailleurs s'il n'est pas possible d'éviter leur destruction,
 - o d'analyser la compatibilité de leur défrichement avec les règles d'urbanisme, dont le plan local d'urbanisme de Sailly-Flibeaucourt dont la version disponible sur le Géoportail de l'urbanisme¹ fixe (dans le rapport de présentation et dans le projet d'aménagement et de développement durable) quatre axes d'actions stratégiques à mettre en œuvre, dont le premier est « *Mettre en valeur et préserver le milieu naturel et le cadre de vie de la commune* », décliné en sous-objectifs dont le premier est « *Préserver les espaces boisés existants* », et fixe dans l'article U 2 du règlement s'appliquant aux terrains (situés en zone Ub) à défricher par le projet les dispositions suivantes : « *Dans les espaces répertoriés comme « Éléments Paysagers à Protéger » [...] toute construction ou installation devra sauvegarder et mettre en valeur les espaces protégés et devra faire l'objet d'une autorisation préalable. Le dossier devra préciser la taille, le nombre et la qualité des espaces concernés et sera accompagné d'un volet paysager. Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité ou à leur caractère est interdite.* »
- le pré-diagnostic des enjeux écologiques et délimitation des zones humides joint au dossier conclut :
 - o à l'absence de zone humide,
 - o à la présence de six espèces exotiques envahissantes, ce qui nécessitera des mesures de gestion adaptées aux espèces tant en phase de chantier que pendant l'exploitation (bien décrites dans le projet de demande de dérogation au titre des espèces protégées),
 - o à la présence observée ou considérée comme probable d'espèces végétales patrimoniales, dont la Gesse des bois et la Chicorée vivace, de 19 espèces d'oiseaux protégées au niveau

¹ <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/#tile=1&lon=1.7532902237507102&lat=50.167636225803705&zoom=16&mton=1.770212&mlat=50.178114&scot=0-0.8>.

national dont quinze probablement nicheuses, certaines quasi-menacées ou vulnérables, auxquelles s'ajoutent quinze espèces patrimoniales non-observées mais considérées comme présentes, de trois espèces de mammifères protégés ou patrimoniaux, de quatre espèces de chauves-souris, toutes protégées et d'enjeux assez forts, de trois espèces de reptiles, toutes protégées et à enjeux modérés, de cinq espèces d'insectes auxquelles s'ajoutent deux espèces non-observées mais considérées comme présentes, toutes déterminantes de ZNIEFF et d'enjeux modérés (forts pour les insectes saproxyliques),

- l'exploitation générera :
 - o des eaux de ruissellement issues du parking et des voiries, traitées par des bassins avant infiltration, et des eaux usées, envoyées sur des cuves à créer dont le contenu sera traité dans une filière d'assainissement autonome avec prétraitement, entretenue par la Sanef (non localisée ni décrite dans le dossier),
 - o l'éclairage mis en place sur le périmètre du parking et le long des voies d'accès et des cheminements piétons sera fixé à un niveau de 20 lux, sans analyse de la compatibilité de ce niveau avec les objectifs de la charte du parc naturel régional de la Baie de Somme qui vise à limiter la pollution lumineuse (en lien avec les objectifs environnementaux de la trame noire) et à adapter les éclairages publics à la sensibilité de la faune nocturne, tout en enjoignant les maîtres d'ouvrage d'aménagements éclairés à associer aux réflexions le syndicat mixte de gestion du parc,
- le projet induit, selon le dossier, des incidences résiduelles significatives après mesures d'évitement et de réduction, en particulier sur les espèces protégées et leurs habitats, et nécessite l'obtention d'une dérogation et la mise en place de compensations, prévues sur 9,2 ha mais, étant toujours en cours d'études et de validation, leur définition et leur mise en œuvre ne sont pas encore acquises,
- le projet de dossier de demande de dérogation porte sur la destruction d'individus de quinze espèces d'oiseaux, sur la destruction d'individus et d'habitats naturels de reproduction, d'alimentation et de repos de 17 autres espèces, sur la destruction, la capture et le déplacement de deux espèces de reptiles et d'une espèce de mammifère terrestre, et sur la perturbation intentionnelle de quatre espèces de chauves-souris,
- ce projet de demande (document non achevé) présente :
 - o les alternatives ayant été étudiées pour implanter le projet : trois aires autoroutières, parmi lesquelles l'aire de Baie de Somme a été retenue comme la plus appropriée, et deux emplacements au sein de cette aire (nord et sud) pour y positionner le projet,
 - o les raisons invoquées du choix du positionnement sud sur l'aire de Baie de Somme sont : la limitation des acquisitions foncières agricoles du fait que l'économie locale est essentiellement fondée sur l'agriculture, et « *L'aménagement sur la partie Nord de l'aire est rendu impossible compte tenu de la validation historique des aménagements paysagers pour répondre à un objectif architectural qu'il n'est pas concevable de dénaturer (point d'observation de la baie de somme depuis l'aire mais également intégration des canaux imitant les réseaux d'eau de la baie de Somme).* » La suppression de l'unique boisement du secteur n'est en revanche pas analysée sous cet angle paysager,
 - o la justification de l'intérêt public majeur du projet vis-à-vis de la santé publique et de la sécurité publique, en rappelant le besoin de respecter la réglementation relative à la santé et la sécurité des chauffeurs, qui doivent pouvoir se reposer régulièrement, et le besoin de sécuriser les marchandises et les poids-lourds. Cette partie ne présente pas l'éventuel déficit d'équipements de cette nature dans le secteur, ce qui permettrait de conforter le raisonnement,
 - o les résultats d'inventaires et les enjeux attachés aux cortèges d'espèces, ceux-ci minorant sans justification ceux présents dans l'annexe 8 du dossier (par exemple pour les chauves-souris ou pour les insectes) ce qui nécessite de les revoir à la hausse et d'en tirer les conséquences pour l'évaluation des besoins compensatoires (puisque cette évaluation repose notamment sur les niveaux d'enjeux) – tout comme pour la carte des enjeux et les tableaux de synthèse des impacts qui minorent aussi les niveaux estimés par l'annexe 8 et doivent aussi être repris à la hausse,
 - o un ensemble de dix mesures de réduction (classiques et robustes sur ce type de projet) et de deux « mesures d'évitement » : la création d'une simple clôture au lieu d'une double clôture, et la réduction des défrichements pour laisser une bande plantée de quelques mètres de large sur deux des quatre côtés de l'aménagement,
 - o la mesure de réduction R21i « Dispositif visant à limiter l'installation d'espèces protégées sur l'emprise » poursuit un objectif qui ne peut s'apparenter à une réduction des incidences environnementales du projet, dès lors qu'il vise à dissuader toute installation ou retour

d'espèces protégées pendant le chantier en conservant les milieux impropres à la colonisation par celles-ci,

- la mesure R21k « Limiter la pollution lumineuse », bien conçue et présentée, comprend des dispositions telles que l'extinction de l'éclairage au moins de 19h à 7h en hiver et de 22h à 6h en été, semble incompatible avec l'objectif affiché dans le reste du dossier d'assurer la surveillance en tout point et en tout temps, une mise en cohérence du dossier sur ce sujet est nécessaire et un engagement clair du pétitionnaire doit être formulé sur cette mesure, comme sur l'ensemble des mesures décrites par le dossier,
 - l'analyse des impacts résiduels considère systématiquement que les travaux ne sont pas de nature à perturber les continuités écologiques, ce qui apparaît incohérent avec le fait que le site s'inscrit dans la trame des continuités écologiques locales présentée dans les autres parties du dossier,
 - le principe de mesures compensatoires, mais sans identifier ni localiser les sites, ni définir précisément les mesures, et en retenant un défrichement de 2,98 ha, moindre que la surface de 3,77 ha prévue dans le Cerfa de la demande d'examen au cas par cas, le besoin compensatoire est en outre réduit à 6,26 ha dans la demande de dérogation quand le reste du dossier l'évalue à 9,2 ha,
- l'annexe 12 intitulée « Stratégie de compensation écologique » présente la recherche de sites de compensation visant un cumul de 9,2 ha sur cinq sites, et présente cinq mesures de compensation :
- la mesure MC01 porte sur la réhabilitation d'une parcelle de 3,73 ha située dans l'emprise de l'aire Baie de Somme,
 - les mesures MC02 portent sur la restauration de 1,3 ha à 6,2 km du projet, MC03 sur 1,56 ha à 9,6 km, MC04 sur 1,25 ha à 8,7 km, MC05 sur 1,49 ha à 4 km,
 - ces mesures sont bien conçues et définies et quatre d'entre elles seront adossées à un bail emphytéotique ou à une obligation réelle environnementale de 30 ans, la cinquième étant dans une propriété de la Sanef qui indique la dédier à la compensation pendant 30 ans, alors que l'article L. 163-1 du code de l'environnement dispose que la compensation doit être effective pendant la durée des atteintes à l'environnement. Il semble que la durée de vie du parking soit supérieure à 30 ans, ce qui nécessite de revoir à la hausse la durée des compensations,
 - en l'absence d'une cartographie permettant de positionner ces mesures par rapport au projet et dans leur contexte environnemental, notamment des continuités écologiques, il n'est pas possible d'en percevoir toute la pertinence ;

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, la création d'un parking sécurisé poids-lourds sur l'aire de service de la Baie de Somme sur les communes de Sailly-Flibeaucourt et Port-le-Grand (80) sur l'autoroute A16, est susceptible d'incidences négatives notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la création d'un parking sécurisé poids-lourds sur l'aire de service de la Baie de Somme sur les communes de Sailly-Flibeaucourt et Port-le-Grand (80) sur l'autoroute A16 est soumise à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- définir un scénario de référence (évolution sans projet) et un scénario avec projet décrivant notamment l'évolution du trafic selon les deux scénarios et justifiant le besoin de créer le projet et démontrant le déficit d'équipements de cette nature invoqué par le dossier,

- apporter la démonstration, insuffisante en l'état du dossier, de l'absence d'alternative de réalisation du projet sur des parcelles non boisées, permettant d'éviter les atteintes à la trame verte et à de nombreuses espèces protégées et à leurs habitats naturels, ou à défaut, localiser le projet de manière à éviter ces incidences,
- analyser le besoin auquel ont répondu les plantations qu'il est prévu de défricher, afin de déterminer et réparer le cas échéant leur destruction, en particulier si elles avaient une visée compensatoire,
- évaluer les impacts paysagers du projet, en tenant compte des objectifs de préservation du paysage mentionnés par le dossier,
- démontrer la compatibilité du défrichement avec les règles d'urbanisme applicables,
- harmoniser les niveaux d'enjeux de la flore, de la faune et des habitats naturels dans l'ensemble du dossier, en déduire en cohérence le besoin compensatoire,
- présenter les mesures de compensation nécessaires et démontrer en application de l'article L. 163-1 du code de l'environnement l'absence de perte nette, voire le gain de biodiversité, et démontrer qu'elles se traduisent par des résultats effectifs pendant toute la durée des atteintes (ce qui peut être obtenu au-delà de la durée de la concession par des obligations réelles environnementales),
- préciser le devenir des eaux usées afin d'en évaluer les incidences,
- préciser le niveau d'enjeu de la nappe au droit de l'infiltration des eaux de ruissellement (sensibilité de la nappe, ressource stratégique...), et adapter si besoin le dispositif de traitement à ce niveau d'enjeu, en particulier au regard des pollutions habituelles des eaux de ruissellement (notamment substances prioritaires dangereuses comme les HAP, microplastiques...),
- préciser les mesures prises pour réduire les incidences négatives de l'éclairage prévu et en démontrer la cohérence avec la charte du parc naturel régional de la Baie de Somme et avec les objectifs de réduction des incidences sur la faune nocturne,
- évaluer les impacts acoustiques du projet sur les habitations les plus proches et assurer le respect de la réglementation dont elles bénéficient (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement).

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

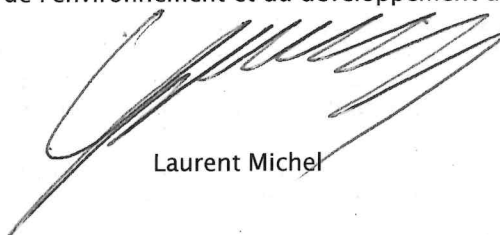
La présente décision ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 30 avril 2025.

Le Président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable,



Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.