Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur les parkings sécurisés pour poids lourds sur l'A46 à Mionnay (01)

n°Ae : 2026-093

Avis délibéré n° 2026-093 adopté lors de la séance du 22 octobre 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae[1] s'est réunie le 22 octobre 2026 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur les parkings sécurisés pour poids lourds sur l'A46 à Mionnay (01).

Ont délibéré collégialement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Noël Jouteur, Thierry Laffont, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Patricia Valma.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Ain, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 16 septembre 2026.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 17 septembre 2026 :

- *le préfet de l'Ain, qui a adressé une contribution le 19 octobre 2026,*
- *la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Auvergne-Rhône-Alpes, qui a adressé une contribution le 19 octobre 2026.*

Sur le rapport de Céline Debrieu-Levrat et Isabelle Derville, qui se sont rendues sur site le 30 septembre 2026, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

[1] Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Le projet porté par Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) prévoit, sur les deux aires de services de Mionnay situées de part et d'autre de l'autoroute A46, la création de 384 places sécurisées pour poids lourds et de 44 places de restitution de places existantes. Il s'inscrit dans un programme de développement de parkings sécurisés prévu par la convention de concession d'APRR.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent la consommation et l'artificialisation d'espaces agricoles et naturels, la préservation des zones humides, des habitats naturels et des espèces dans le contexte écologique sensible de la Dombes, la préservation de la ressource en eau ainsi que les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre (GES).

L'étude d'impact est documentée et s'appuie sur de nombreuses études spécialisées, mais demeure insuffisamment consolidée : plusieurs données, hypothèses et conclusions diffèrent entre son corps, ses annexes et le résumé non technique. La justification du dimensionnement des deux parkings repose en outre principalement sur des données européennes et reste insuffisamment territorialisée. Le projet conduirait à un solde net d'artificialisation d'environ 3,5 ha, à prendre en compte dans les trajectoires régionale et locale de sobriété foncière.

Les inventaires naturalistes sont étayés et plusieurs secteurs à enjeux ont été évités. Des incidences résiduelles demeurent toutefois : l'annexe écologique identifie 2,87 ha d'habitats d'espèces à compenser, alors que le corps de l'étude conclut à l'absence de nécessité de compensation pour la biodiversité, incohérence qui est à clarifier ; la nécessité d'une dérogation au régime de protection des espèces reste également à clarifier. Environ 90 % de la population locale du Polypogon de Montpellier serait détruite et la transplantation prévue de graines présente un caractère expérimental. Le projet affecte également 0,768 ha de zones humides. La recherche des sites compensatoires a progressé, mais l'équivalence fonctionnelle, l'additionnalité et la pérennité des mesures restent à démontrer.

La gestion des eaux repose principalement sur l'infiltration ; la situation du projet au regard de l'aire d'alimentation du captage prioritaire de Civrieux doit être précisée. Le bilan carbone, évalué à environ 30 500 tonnes équivalent dioxyde de carbone (tCO_2e) sur cinquante ans, sera à actualiser en fonction des caractéristiques définitives du projet, notamment des panneaux photovoltaïques retenus, et à mettre en cohérence avec des hypothèses utilisées pour évaluer les émissions évitées.

L'Ae recommande principalement de mieux justifier le dimensionnement du projet, de consolider la séquence éviter-réduire-compenser, de finaliser les mesures de compensation avant toute atteinte aux milieux concernés et de compléter les analyses relatives à l'artificialisation, à l'eau et aux émissions de gaz à effet de serre.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Deux études européennes[2] mettent en évidence un déficit important de places de stationnement sécurisés pour poids lourds sur les axes de transport longue distance entre grands centres logistiques européens. Pour la France, l'étude évalue, en 2022, le besoin de création ou de transformation en aires sécurisées en France à 81 689 places[3]. Le règlement (UE) 2024/1679 relatif au réseau transeuropéen de transports (RTE-T) fixe en outre des objectifs minimaux de déploiement de telles aires. S'ajoutent les constats d'insécurité où la France est le troisième État membre dans lequel a été dénombré le plus de vols de cargaison en 2023/2024. Les principaux axes concernés, sur le réseau autoroutier concédé aux Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) dans le centre-est de la France, sont l'A5 (région parisienne et Langres), l'A6 (région parisienne, abords de Dijon et de Lyon), l'A36 (entre Dijon et Mulhouse) et l'A46 (abords de Lyon).

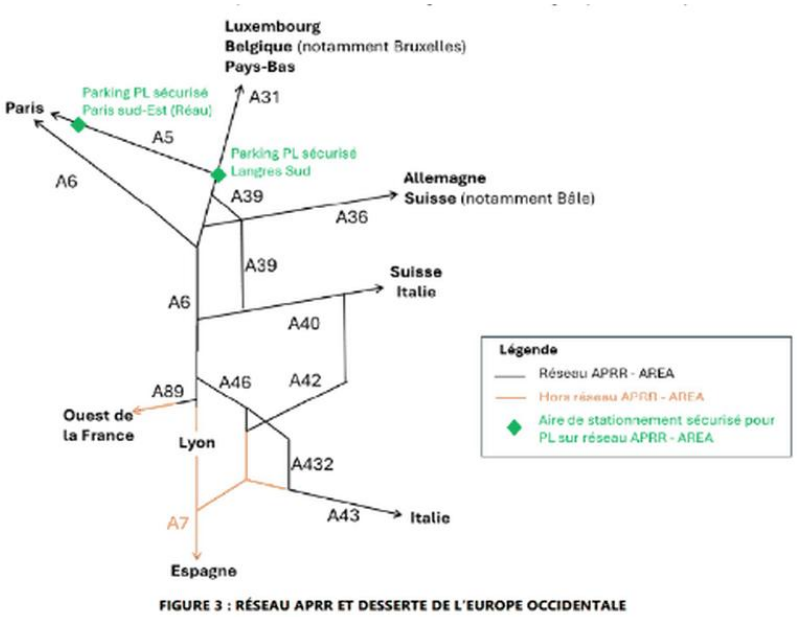


FIGURE 3 : RÉSEAU APRR ET DESSERTE DE L'EUROPE OCCIDENTALE

Figure 1 : réseau APRR et positionnement des PSPL existants (source : dossier).

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

[3] À comparer à l'Europe, avec 15 000 nouvelles places à créer et près de 320 000 places existantes à sécuriser.

Un plan d'investissement mobilité (PIM) a été signé en 2023 par l'État et ses concessionnaires autoroutiers, comportant la création de places, regroupées en parkings sécurisés pour poids lourds (PSPL), dont 866 places pour APRR[4].

APPR prévoit pour cela la création de cinq PSPL (cf. figure 2) : Mâcon- Saint-Albain sur l'A6, Mionnay Est et Ouest sur l'A46, La Galande sur l'A5[5] et Porte d'Alsace sud[6] sur l'A36.



Figure 2 : positionnement des PSPL constitutifs du programme (source : dossier).

Son programme consiste à augmenter le nombre de places de stationnement sécurisées pour les poids lourds en vue de sécuriser les marchandises et les chauffeurs dans un contexte de nombreux incidents signalés (vols de véhicules, de marchandises, agression des chauffeurs, notamment) en proposant un espace clôturé, avec contrôle d'accès, vidéosurveillé 24h/24 7j/7, gardienné de 19 h à 7 h, week-ends et jours fériés, répondant à la norme EU-PKG Silver), et doté de services aux chauffeurs (sanitaires, douches, laverie, salle de repos, espace de détente, restauration légère). L'offre est analogue pour les cinq PSPL qui concourent ensemble à atteindre l'objectif assigné à APRR, approuvé par le décret 2023-43 du 30 janvier 2023. Le présent projet porte uniquement sur les deux aires de Mionnay.

1.2 Présentation du projet

Le projet porte sur l'aménagement, de part et d'autre de l'A46 des PSPL sur les aires de service de Mionnay Est et Ouest, à une vingtaine de km au nord-est de Lyon, sur le plateau de La Dombes dans l'Ain (01). Il comprend :

- à Mionnay Ouest, un PSPL de 265 places et un parking de restitution pour poids lourds (PRPL)[7] de 30 places[8] ;
- à Mionnay Est, un PSPL de 119 places et un PRPL de 14 places.

[4] Décision ministérielle n° 2023-43 du 30 janvier 2023 actant la réalisation de 866 places de stationnement pour poids lourds réparties sur les autoroutes A6, A5b, A46 et A36 ; et dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvé par décret 2023-43 du 30 janvier 2023. APRR dispose actuellement de deux PSPL sur l'A5 à Paris Est Sud et à Langres sud.

[5] Lors de la visite des rapporteures, APPR a indiqué que le projet de la Galande était à ce stade suspendu.

[6] L'Ae a délibéré un avis le 9 juillet 2026.

[7] Les places de PRPL sont gratuites et correspondent au nombre de places de parking PL actuelles.

[8] Des éléments complémentaires transmis postérieurement à la saisine confirment que le projet comprend 30 places de restitution à Mionnay Ouest et 14 à Mionnay Est ; ils devront être intégrés au dossier.

Le projet a évolué, avec une réduction notable du nombre de places de PSPL à Mionnay Est, réduit de 170 places initialement envisagées à 119 places[9]. Le nombre de places PRPL a été également légèrement modifié passant de 20 à 14 places sur Mionnay Est.

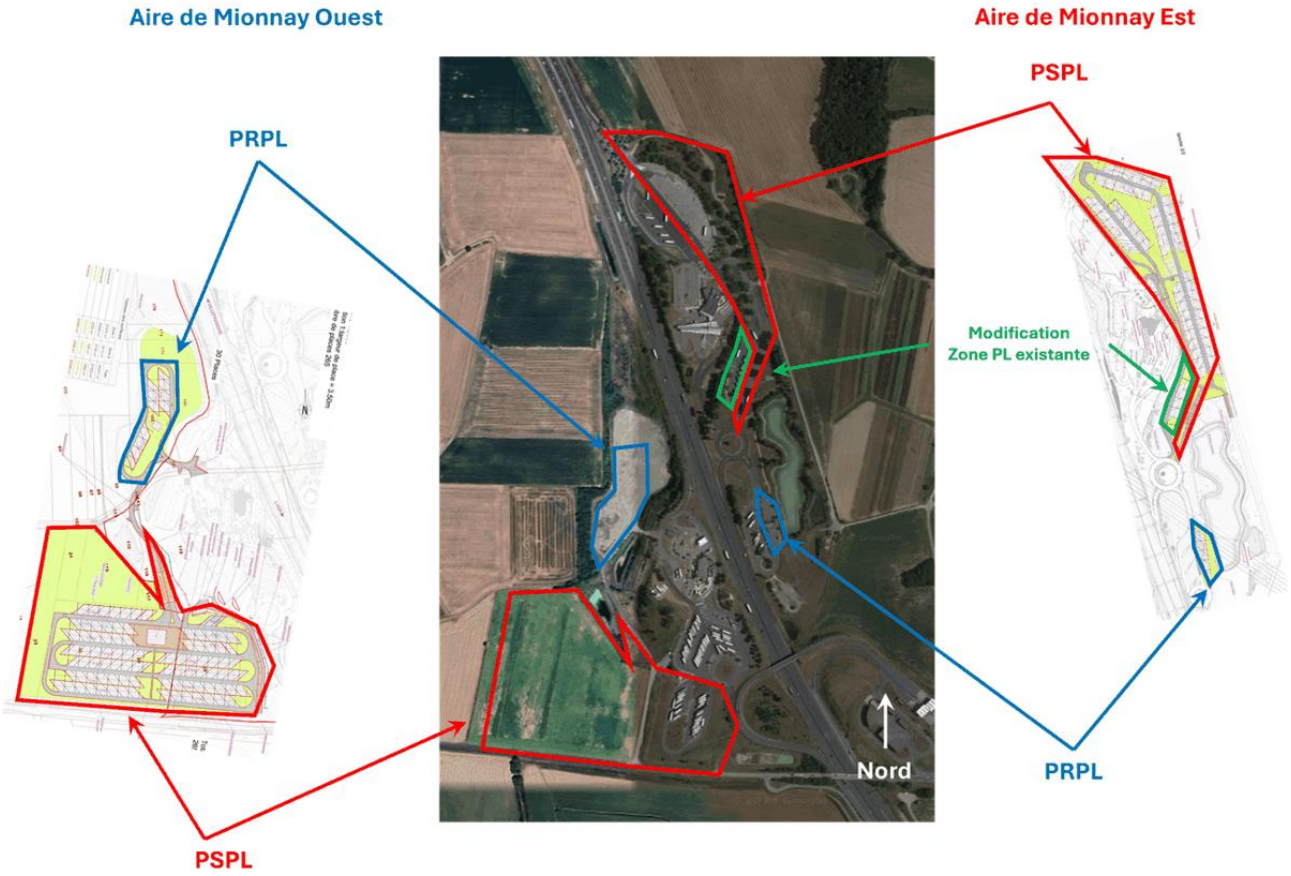


Figure 3 : présentation générale des deux PSPL, situation sur les aires de Mionnay (source : dossier).

Les emprises appartiennent à APRR. Elles sont en grande partie classées au domaine public autoroutier concédé (DPAC) et pour le solde, sur des terrains appartenant en propre au concessionnaire[10]. A Mionnay Ouest, environ cinq ha sont actuellement cultivés.

Une centrale d'enrobage, installation classée pour l'environnement (ICPE), d'APRR, occupe une partie de l'aire de Mionnay Ouest qui sera utilisée pour la base-vie du projet et une partie des aménagements. De même un hôtel maintenant détruit occupait le sud de l'aire de Mionnay Est, et son emprise sera en partie désimperméabilisée. Le projet sur l'aire de Mionnay Est s'étend sur 3,3 ha d'aménagements dont 551 m² de bâtiments. Celui sur celle de Mionnay Ouest s'étend sur 8,7 ha avec 858 m² de bâtiments. Chaque site sera équipé d'un bâtiment multiservices, d'équipements de recharge destinés aux poids lourds électriques et frigorifiques (4 places IRVE[11] sur les 265 PSPL et 19 IRVE sur les 30 PRPL à Mionnay Ouest ; 4 places IRVE sur les 119 PSPL à Mionnay Est), d'ombrières photovoltaïques couvrant les zones de stationnement hormis les seuls emplacements destinés aux véhicules électriques et frigorifiques ainsi que d'aménagements paysagers. Aucun véhicule de transport de matières dangereuses ne sera autorisé sur les aires de projet.

9 Lors de la visite des rapporteures, APPR a indiqué que cette évolution résultait notamment de la suppression d'un module de stationnement (« raquette ») et d'une recherche de réduction des surfaces aménagées.

10 APRR qualifie de « parcelles vertes » certains terrains lui appartenant hors du DPAC, issus notamment du foncier acquis pour l'infrastructure mais non nécessaire à son exploitation directe.

11 Infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Le coût prévisionnel du projet est de 26,2 millions d'euros hors taxes en valeur septembre 2020.

1.3 Procédure relative au projet

Compte tenu du nombre de places de stationnement prévues, le projet relève de la rubrique 41 « Aires de stationnement ouvertes au public » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. À la suite d'une demande d'examen au cas par cas déposée le 13 novembre 2025, l'Ae a, par décision n° F-084-25-C-0221 du 10 décembre 2025, soumis le projet à évaluation environnementale. APRR a formé un recours gracieux le 6 février 2026. Après examen des compléments produits, l'Ae a décidé le 27 mars 2026 de maintenir cette décision, considérant notamment que demeuraient des incidences potentielles significatives sur les zones humides et la biodiversité, et des insuffisances concernant les solutions de substitution, les effets cumulés et la définition de la séquence éviter-réduire-compenser.

L'Ae est saisie à l'occasion d'une demande commune de permis d'aménager et de permis de construire. Le projet relève également d'une déclaration au titre de la législation sur l'eau[12]. S'agissant de l'archéologie préventive, aucune prescription n'a été formulée pour Mionnay Est ; un diagnostic archéologique a en revanche été prescrit sur les parcelles non anthropisées de Mionnay Ouest par arrêté préfectoral du 16 décembre 2025. Le dossier indique qu'aucune autorisation de défrichement n'est requise.

Le dossier considère par ailleurs qu'aucune dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées et de leurs habitats n'est nécessaire. Ce point est examiné au § 2.2.2 du présent avis.

Une évaluation des incidences Natura 2000[13] est jointe à l'étude d'impact. Elle conclut à l'absence d'incidence notable du projet sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation de ces sites[14]. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet, dont plusieurs sont à apprécier dans un contexte de changement climatique, sont :

- la consommation d'espaces agricoles et naturels, l'imperméabilisation des sols et la préservation de leurs fonctions,
- la préservation des zones humides, des habitats naturels, des espèces protégées et des continuités écologiques, dans le contexte écologique particulièrement sensible de la Dombes,

[12] Au titre de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement : rubrique 2.1.5.0, relative aux rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles, sur le sol ou dans le sous-sol, pour une surface totale comprise entre 1 et 20 ha (régime de déclaration), et rubrique 3.3.1.0, relative à l'assèchement, la mise en eau, l'imperméabilisation ou le remblai de zones humides ou de marais, pour une surface supérieure à 0,1 ha et inférieure à 1 ha (régime de déclaration).

[13] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

[14] Le projet n'intercepte aucun site Natura 2000. Les plus proches sont la ZPS FR8212016 et la ZSC FR8201635 « La Dombes », situées à environ 1,2 km à l'est, ainsi que la ZSC FR8201785 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage », à plus de 8 km.

- la préservation de la ressource en eau et de sa qualité, notamment au regard de l'augmentation des surfaces imperméabilisées, de l'infiltration des eaux pluviales, des rejets de stations d'épuration et des risques de pollution accidentelle,
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre (GES), en tenant compte des matériaux utilisés pour les travaux et de l'évolution attendue du transport routier de marchandises et de sa décarbonation.

2 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact est volumineuse et comporte de nombreuses études spécialisées qui permettent, dans l'ensemble, de caractériser les principaux enjeux du projet. Elle apparaît toutefois insuffisamment consolidée. Plusieurs données, hypothèses et conclusions diffèrent entre le corps de l'étude, ses annexes et le résumé non technique ; certaines analyses portent encore sur des configurations antérieures du projet[15] et des éléments issus d'autres opérations du programme APRR[16] subsistent dans le dossier. Ces incohérences affectent notamment la compréhension du projet, de ses incidences et de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC). Une revue générale de cohérence du dossier est donc nécessaire afin que l'étude d'impact, ses annexes et son résumé non technique reposent sur une définition commune et actualisée du projet et présentent de façon cohérente ses incidences et les mesures retenues.

Des éléments complémentaires ont été transmis aux rapporteures postérieurement à la saisine. Ils ne font pas partie du dossier examiné par l'Ae. Dans la mesure où ils corrigent, précisent ou complètent des éléments de celui-ci, ils devront être intégrés au dossier mis à disposition du public.

2.1 Solutions de substitution et justification des choix

Le dossier justifie le développement de parkings sécurisés pour poids lourds par l'insuffisance de l'offre de stationnement, notamment sécurisé, mise en évidence à l'échelle européenne. Il s'appuie notamment sur les études européennes de 2019 et 2025 relatives à l'offre et à la demande de stationnement des poids lourds et sur le plan d'investissement mobilité conclu entre l'État et APRR en 2023, qui prévoit la réalisation de cinq parkings sécurisés sur le réseau concédé.

Le dimensionnement des équipements de recharge électrique n'est pas davantage explicité : le projet prévoit quatre places équipées sur chacun des deux parkings sécurisés, ainsi que 19 places sur le parking de restitution de Mionnay Ouest, sans mettre cette capacité et sa répartition en regard de l'évolution attendue du parc de poids lourds électriques.

[15] Par exemple, l'étude d'impact retient à plusieurs reprises une surface totale de 0,768 ha de zones humides détruites par le projet, dont 0,452 ha à Mionnay Ouest et 0,316 ha à Mionnay Est, tandis que son tableau de comparaison avec/sans projet et le résumé non technique mentionnent encore respectivement 6 500 m² à l'Ouest et 2 533 m² à l'Est, soit 0,9033 ha au total.

[16] Par exemple, la mesure compensatoire MC1 de l'étude d'impact de Mionnay est encore intitulée « Recréation de milieux prairiaux favorables à l'Ophioglosse vulgaire et à l'Ophrys abeille – Recréation de zones humides », alors que ces deux espèces correspondent au projet de Porte d'Alsace Sud : elles y sont effectivement recensées et la mesure MC1 y porte le même intitulé.

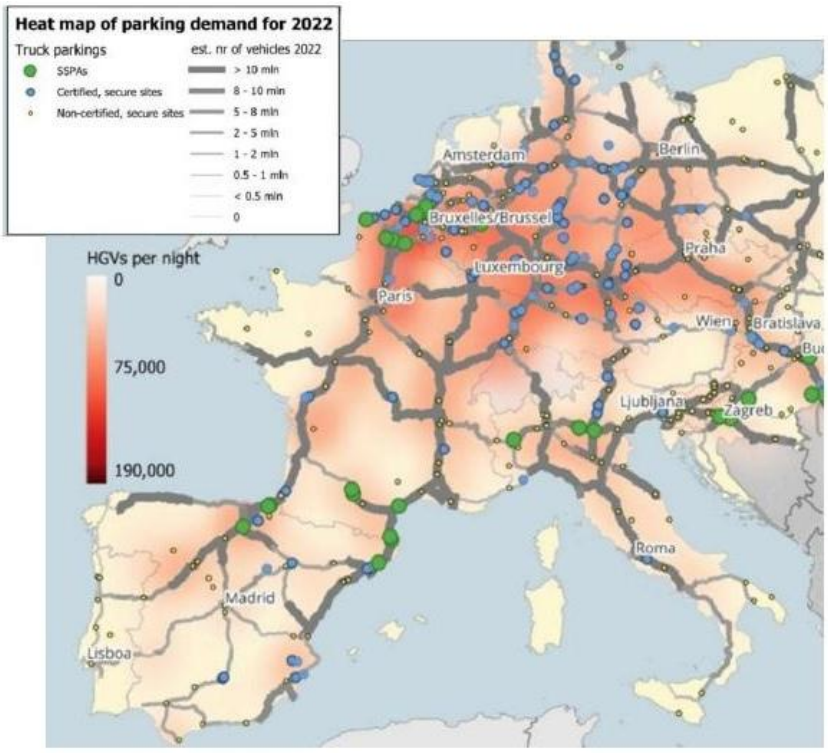


Figure 4 : Flux de fret routier et demande de stationnements accessibles la nuit en 2022 – Source : Commission européenne, Final Report MOVE/C1/SER/2023-138, repris par l'étude d'impact.

À la suite de la décision de soumission à évaluation environnementale et du recours gracieux, le dossier a été complété par une analyse multicritère comparant quatre couples d'aires : Dracé/Taponas, Mionnay Est/Ouest, Lyon-Dagneux/Montluel et L'Isle-d'Abeau Nord/Sud. Sont examinés des critères techniques (capacités existantes, rotations, disponibilité foncière, topographie, géométrie et insertion dans le réseau routier) et environnementaux relatifs aux milieux physique, naturel et humain ainsi qu'au patrimoine. Cette analyse conclut au caractère favorable de Mionnay selon ces deux catégories de critères. Elle répond ainsi en partie aux observations formulées par l'Ae lors de l'examen du recours gracieux.

Le besoin présenté reste toutefois principalement établi à l'échelle européenne. Pour les sites comparés, l'étude indique le nombre actuel de places et un nombre moyen de rotations par place et par jour, mais ne fournit pas d'analyse permettant de relier le dimensionnement finalement retenu à Mionnay aux besoins effectivement observés sur le secteur : taux d'occupation et de saturation, notamment nocturnes, stationnements en dehors des emplacements prévus ou évolution prévisible de la demande. Le dossier ne permet ainsi pas de comprendre précisément comment ont été déterminées les capacités respectives des deux parkings. La réduction de capacité intervenue depuis le dossier de cas par cas est désormais expliquée par la suppression d'un module de stationnement à Mionnay Est et par une recherche de réduction des surfaces aménagées. Elle ne répond toutefois pas à la question du dimensionnement du projet au regard des besoins effectivement observés sur le secteur, qui restent insuffisamment documentés.

Par ailleurs, la recherche de solutions est conduite à partir de quatre couples d'aires de service existantes et prend notamment en compte la disponibilité de foncier sous maîtrise d'APRR. Le dossier n'examine pas différentes hypothèses de dimensionnement ou de répartition de la capacité entre les sites, susceptibles de réduire les emprises nouvelles et les incidences environnementales. Les adaptations apportées à l'implantation au sein des deux aires de Mionnay ont permis d'éviter certains secteurs à enjeux écologiques. Elles relèvent cependant de l'optimisation du projet une fois

le site retenu et non de la comparaison de solutions de substitution portant sur son dimensionnement.

L'Ae recommande :

- *de compléter la justification du besoin de stationnement sécurisé sur le secteur et de justifier le dimensionnement retenu pour chacune des deux aires, y compris celui des équipements de recharge électrique, par des données territorialisées,*
- *de présenter les principales hypothèses de répartition et de dimensionnement examinées au regard de leurs incidences environnementales..*

2.2 État initial, incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leur suivi

2.2.1 Milieu physique

Une gestion des eaux principalement fondée sur l'infiltration, nécessitant des compléments sur les incidences sur le milieu récepteur dans le contexte du changement climatique

Le projet se situe sur le plateau argileux de la Dombes, caractérisé par de nombreuses zones humides sous influence des remontées de nappes. Le sol concerné par le projet est toutefois essentiellement composé de remblais sableux, graveleux et limoneux. Le réseau hydrographique sur le site n'est constitué que d'un ruisseau, le Rongean, jugé artificialisé, au débit intermittent, situé à 80 m de Mionnay Ouest, et dont la partie amont concernée par le projet n'est pas intégrée au contrat de rivière.

La gestion des eaux pluviales reposera principalement sur leur infiltration au moyen d'ouvrages adaptés[17] permettant d'infiltrer plus de 90 % des eaux pluviales de référence trentennale, et plus de 80 % des eaux de fréquence centennale. Plus précisément, les taux d'infiltration annoncés sont de 94 % à Mionnay Est et 91 % à Mionnay Ouest pour la pluie trentennale, et respectivement de 86 % et 83 % pour la pluie centennale[18]. Les volumes excédentaires sont dirigés vers les ouvrages et réseaux existants, puis dans le milieu récepteur.

Les eaux usées produites par les bâtiments seront raccordées à des systèmes de traitement appropriés, vers la station d'épuration existante pour Mionnay Est (60 EH[19] sur une capacité nominale de 774 EH), et vers une station d'épuration créée et constituée de filtres plantés roseaux (132 EH) à Mionnay Ouest, la station de traitement existante de l'aire ne disposant pas d'une capacité suffisante pour recevoir ces effluents. Le dossier devra préciser les milieux récepteurs de ces dispositifs et les modalités de suivi de leurs rejets.

L'étude indique toutefois la présence, à environ 3,5 km du projet, du captage prioritaire d'alimentation en eau potable de Civrieux, sans déterminer si les emprises ou les milieux récepteurs

[17] Le dossier ne prévoit pas de séparateur à hydrocarbures. Il considère que la couverture des stationnements par les ombrières limite fortement le lessivage des hydrocarbures et que les dispositifs d'infiltration assurent un abattement d'une partie des polluants associés aux matières en suspension ; les pollutions accidentelles font l'objet de mesures d'intervention spécifiques.

[18] Des éléments techniques transmis postérieurement à la saisine, issus d'un stade plus avancé des études hydrauliques, présentent des valeurs légèrement différentes et devront être intégrés et mis en cohérence avec l'étude d'impact.

[19] Équivalent-habitant, unité de mesure de la charge polluante organique utilisée pour dimensionner les installations d'assainissement.

des eaux du projet se situent dans son aire d'alimentation[20]. Par ailleurs, si l'étude présente les évolutions attendues des précipitations intenses selon la Tracc[21], elle ne démontre pas que ces évolutions ont été prises en compte dans le dimensionnement des ouvrages hydrauliques[22], établi à partir des pluies de référence trentennale et centennale. Si une adaptation progressive de ces ouvrages est retenue, le dossier devra en préciser les modalités de suivi, les critères de déclenchement d'ouvrages adaptés et les conditions de sa faisabilité technique.

L'Ae recommande de préciser la situation du projet et de ses rejets au regard de l'aire l'alimentation du captage prioritaire de Civrieux et, le cas échéant, les mesures permettant d'en préserver la ressource, et de justifier la robustesse du dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pluviales au regard de l'évolution des pluies intenses liée au changement climatique.

Des sols en partie artificialisés avec une recherche d'optimisation des mouvements de terre et des matériaux

Lors de la visite des rapporteures, une note complémentaire consacrée à l'artificialisation[23] a été transmise. Elle chiffre à environ 5,37 ha les surfaces actuellement artificialisées dans les emprises du projet. Celui-ci conduirait à artificialiser environ 5,6 ha supplémentaires et à en désartificialiser environ 2,08 ha, soit un solde net d'environ 3,52 ha de milieux actuellement non artificialisés affectés : 0,70 ha à Mionnay Est et 2,82 ha à Mionnay Ouest.

La présentation retenue entretient toutefois une confusion entre désimperméabilisation et désartificialisation[24]. La première consiste à rendre de nouveau perméable une surface revêtue : elle ne conduit pas nécessairement à restaurer l'ensemble des fonctions écologiques du sol et ne suffit donc pas, à elle seule, à caractériser une désartificialisation. La nomenclature réglementaire considère d'ailleurs comme artificialisées non seulement les surfaces imperméabilisées[25], mais aussi certaines surfaces stabilisées ou compactées et des surfaces végétalisées affectées à des infrastructures.

Cette distinction doit être précisée pour les différentes emprises du projet. Lors de la visite, certaines surfaces appelées à être réaménagées étaient encore revêtues de bitume et il a été indiqué que celui-ci ne serait pas nécessairement déposé avant remblaiement. De telles surfaces ne peuvent être comptabilisées comme désimperméabilisées, et *a fortiori* comme désartificialisées, sans que soit précisée la nature des travaux effectivement prévus et les fonctions du sol restaurées.

Le projet ne figure pas parmi les projets d'envergure nationale ou européenne dont la consommation d'espaces et les compensations afférentes (par renaturation ou désartificialisation) sont mutualisées à l'échelle nationale. Il devrait être pris en compte dans les trajectoires régionales et locales de

[20] Des éléments transmis postérieurement à la saisine indiquent que le projet ne serait situé ni dans l'aire d'alimentation du captage prioritaire de Civrieux ni dans son bassin versant hydrogéologique ; cette démonstration devra être intégrée au dossier.

[21] Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique, cadre de référence national utilisé pour apprécier les effets du changement climatique et dimensionner les politiques et projets d'adaptation.

[22] La commune de Mionnay est considérée comme colonisée par le moustique tigre depuis 2020 et recommande que la conception et l'entretien des ouvrages, notamment de gestion des eaux pluviales, évitent la création de stagnations d'eau susceptibles de constituer des gîtes larvaires.

[23] Altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, notamment de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique, du fait de son occupation ou de son usage.

[24] Restauration ou amélioration des fonctionnalités d'un sol ayant pour effet de transformer une surface artificialisée en surface non artificialisée.

[25] Recouvrement d'un sol par un matériau empêchant ou limitant fortement l'infiltration de l'eau.

sobriété foncière, et compensé le cas échéant, à cette échelle à défaut de l'être à celle du projet. Pour la période 2021-2031, il convient en outre de distinguer le bilan d'artificialisation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers[26], cette dernière constituant l'indicateur de référence pour le suivi de l'objectif de réduction de moitié de la consommation d'espace. La note complémentaire devra être intégrée au dossier et son analyse articulée avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes et les documents d'urbanisme locaux (schéma de cohérence territoriale de la Dombes et plan local d'urbanisme de Mionnay).

L'Ae recommande d'intégrer à l'étude d'impact un bilan distinguant les surfaces imperméabilisées, désimperméabilisées, artificialisées et effectivement désartificialisées, en précisant les fonctions des sols restaurées, et d'en expliciter les conséquences sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et sa contribution aux trajectoires visant l'absence d'artificialisation nette, ainsi que, le cas échéant, les mesures de renaturation ou de désartificialisation contribuant à ce bilan.

Les enjeux paysagers sont traités à travers les opérations de mouvements de terre afin d'assurer la continuité visuelle avec un paysage semi-rural ouvert, composé de cultures, de prairies, de zones humides et de bosquets ponctuels à Mionnay Ouest, davantage minéralisé à Mionnay Est mais où demeure l'enjeu des lisières végétalisées et des continuités écologiques. Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est réellement prévue. Un montage photo aurait pu être ajouté au dossier d'étude d'impact pour mieux visualiser l'impact paysager du projet.

Les études de sols révèlent une pollution localisée en hydrocarbures et en chrome sur éluat[27]. Leur prise en compte devra être intégrée à la gestion des déblais et aux conditions de réemploi des terres sur le site. Des investigations géotechniques complémentaires et un bilan actualisé des déblais et remblais ont été annoncés lors de la visite, qui devra intégrer également les éventuelles conséquences sur les ruissellements et les impacts qualitatifs et quantitatifs sur les eaux.

Des émissions de GES importantes dont le bilan doit être consolidé

Le bilan carbone évalue à environ 30 500 tCO_2e[28] les émissions du projet sur cinquante ans, avec une incertitude de 50 %, dont environ les deux tiers interviennent lors de la construction. Les principaux postes sont les terrassements, les voiries et les ombrières photovoltaïques ; la part obligatoire d'ombrières sur parking (50 %) ne peut toutefois pas être considérée comme une mesure de réduction (MR8) et doit être intégrée au scénario de référence. Le maître d'ouvrage prévoit de réduire de 10 à 30 % l'emploi d'enrobé bitumineux[29] neuf par incorporation d'agrégats d'enrobés réemployés, ainsi que les quantités de chaux et de liants hydrauliques[30] nécessaires au traitement des sols. Les liants bas carbone n'ont pas été retenus, le dossier invoquant un retour d'expérience insuffisant sur leur résistance au trafic de poids lourds. Un bilan définitif des déblais et remblais

[26] Espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF), dont la consommation constitue l'indicateur retenu pour la première période décennale 2021-2031 de mise en œuvre de l'objectif de sobriété foncière.

[27] Teneur en chrome mesurée dans le liquide obtenu après un essai normalisé de lixiviation du matériau, utilisée notamment pour apprécier sa compatibilité avec les critères d'admission en installation de stockage de déchets inertes (ISDI).

[28] Tonne équivalent dioxyde de carbone, unité permettant d'exprimer les émissions de différents gaz à effet de serre en les rapportant à leur pouvoir de réchauffement global par rapport au CO_2.

[29] Mélange de granulats et de bitume utilisé notamment pour constituer les couches de chaussée et autres revêtements routiers.

[30] Matériaux, notamment le ciment ou certains liants routiers, qui durcissent par réaction avec l'eau et sont utilisés pour améliorer les propriétés mécaniques et la portance des sols ou des matériaux de terrassement.

ainsi que des investigations géotechniques complémentaires ont été annoncés lors de la visite et devront permettre d'affiner ces estimations.

Le bilan retient par ailleurs pour les panneaux photovoltaïques un facteur d'émission de 30 gCO_2e/kWh produit. Cette hypothèse devra être justifiée au regard notamment des caractéristiques et des conditions de fabrication des modules effectivement retenus. Le bilan considère en outre la production photovoltaïque comme une production venant se substituer au mix électrique consommé et lui attribue des émissions évitées importantes. Le scénario de référence et le facteur d'émission utilisés pour évaluer ces émissions évitées devront être explicités[31], le dossier de permis indiquant par ailleurs une revente au réseau.

L'Ae recommande d'actualiser le bilan des émissions de gaz à effet de serre sur la base du projet et des quantités de matériaux définitifs, notamment des quantités de matériaux réemployés et des caractéristiques des panneaux photovoltaïques effectivement retenus, et de clarifier le mode de valorisation de l'électricité photovoltaïque au-delà des obligations réglementaires, afin de recalculer, le cas échéant, les émissions réellement évitées.

2.2.2 Milieu naturel

Un état initial étayé et des évitements significatifs, mais des incidences résiduelles sur les habitats naturels et leurs fonctionnalités

Les inventaires naturalistes ont été conduits de mars 2024 à juin 2025 et complétés après modification du périmètre du projet. Ils couvrent les principaux groupes biologiques et permettent une caractérisation satisfaisante des enjeux écologiques des deux aires.

Dix-neuf habitats naturels, semi-naturels ou anthropisés ont été distingués. Deux habitats de type aquatique et palustre d'intérêt communautaire sont recensés, les voiles de lentilles d'eau et les herbiers de Potamots, ainsi que des gazons amphibies classés « quasi-menacés » à l'échelle régionale. À Mionnay Est, les enjeux les plus élevés se concentrent autour du plan d'eau existant, qui est évité par le projet ; à Mionnay Ouest, ils concernent notamment les haies, fourrés et friches.

Les inventaires faunistiques font notamment ressortir un enjeu fort pour la Rainette verte et plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs. Neuf espèces de chauves-souris ont été contactées en 2024 et plusieurs arbres présentant des potentialités de gîte sont identifiés à proximité des emprises. Les aires ne sont pas situées sur un corridor écologique majeur, mais les haies, bosquets, fourrés et friches constituent localement des zones refuges et relais dans un territoire déjà fragmenté par l'A46 et les autres infrastructures.

La conception du projet a évolué pour éviter plusieurs secteurs à enjeu. À Mionnay Est, le déplacement du parking initialement envisagé au sud du plan d'eau permet de préserver environ 0,83 ha de milieux favorables notamment aux reptiles, au Verdier d'Europe et à la Pie-grièche

[31] Des éléments transmis aux rapporteures postérieurement à la saisine indiquent que l'électricité photovoltaïque serait intégralement revendue au réseau, tout en conservant pour le calcul des émissions évitées une hypothèse de substitution au mix électrique français moyen. Ces éléments devront être intégrés au dossier. Au-delà du bilan GES, la part obligatoire d'ombrières sur parking (50 %) ne peut être considérée comme une mesure de réduction (MR8) et doit être intégrée au scénario de référence. De même, le facteur d'émission indiqué dans l'étude pour les panneaux photovoltaïques de 30 gCO2e/kWh d'énergie solaire correspond, selon la base Empreintes® de l'ADEME, à des panneaux fabriqués avec un mix énergétique de type européen, qu'il conviendra d'expliciter clairement.

écorcheur. À Mionnay Ouest, environ 0,75 ha de fourrés et de friches favorables aux reptiles, oiseaux des milieux semi-ouverts et petits mammifères sont évités.

Ces adaptations réduisent nettement les incidences sur les secteurs les plus sensibles. Elles ne suppriment cependant pas la disparition ou l'altération de friches, haies et fourrés jouant localement un rôle de repos, de reproduction ou de relais pour la faune. Le dossier identifie également onze espèces végétales exotiques envahissantes. Le risque brut de dissémination est qualifié de fort et fait l'objet de mesures spécifiques.

Le fonctionnement permanent des parkings renforcera par ailleurs l'éclairage nocturne. Le dossier prévoit des dispositifs destinés à en limiter les émissions, mais les valeurs d'éclairement ne sont pas présentées de manière totalement cohérente selon les pièces, notamment s'agissant de la température de couleur, annoncée à 2 200 K dans la mesure relative à la phase d'exploitation et à 3 000 K dans d'autres éléments du dossier. Dans un secteur utilisé par plusieurs espèces de chauves-souris, il convient en particulier de préserver les haies, lisières et plans d'eau de l'éclairage direct.

L'Ae recommande de préciser le plan d'éclairage et de préserver des secteurs non éclairés assurant les fonctionnalités des haies, lisières, plans d'eau et autres habitats utilisés par la faune nocturne.

Une dette écologique et une procédure relative aux espèces protégées non consolidées

Malgré les mesures d'évitement et de réduction, l'annexe écologique identifie des pertes permanentes d'habitats de repos ou de reproduction d'espèces protégées. Elle établit ainsi une surface totale de 2,87 ha d'habitats d'espèces à compenser, dont 1,06 ha de milieux arborés de haute tige et 1,81 ha de milieux semi-ouverts, utilisés notamment par les oiseaux nicheurs, les reptiles, les amphibiens et le Hérisson d'Europe.

Cette conclusion n'est pas reprise dans le corps de l'étude d'impact, qui indique au contraire « *qu'aucune mesure de compensation n'est prévue pour la biodiversité* ». Cette contradiction porte directement sur l'appréciation des incidences résiduelles et sur la nécessité de compenser les pertes d'habitats d'espèces. Elle figurait déjà parmi les difficultés relevées lors de l'examen du recours gracieux et n'est donc pas résolue dans le dossier soumis à l'Ae.

Une incohérence comparable concerne le régime de protection des espèces. Le corps de l'étude affirme que le projet n'entraînera ni destruction d'individus protégés, ni capture ou enlèvement, et en déduit qu'aucune dérogation n'est nécessaire, sans toutefois tirer les conséquences des pertes d'habitats de repos ou de reproduction identifiées par ailleurs. L'annexe écologique prévoit pourtant explicitement des opérations de capture et de déplacement de reptiles, amphibiens et petits mammifères protégés et indique qu'une demande de dérogation sera formulée et intégrée à un dossier « espèces protégées ». Il a par ailleurs été indiqué lors de la visite qu'une analyse de la nécessité d'une dérogation au régime de protection stricte des espèces avait été sollicitée auprès des services de l'État et n'était pas achevée.

L'Ae recommande de reprendre de manière cohérente l'évaluation des incidences résiduelles sur les espèces protégées et leurs habitats, d'établir la dette écologique correspondante et de préciser les mesures compensatoires nécessaires ainsi que les suites données à la nécessité d'octroi d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées et de leurs habitats.

Le Polypogon de Montpellier : une mesure expérimentale qui ne peut être assimilée à une réduction certaine

Le Polypogon de Montpellier, espèce annuelle non protégée mais classée « quasi-menacée » en Rhône-Alpes, constitue un enjeu floristique spécifique. Le diagnostic écologique recense à Mionnay Ouest environ 3 250 pieds répartis en 40 stations sur les bordures de la plateforme rudérale. S'agissant d'une espèce annuelle, ces effectifs sont susceptibles de varier grandement selon les conditions climatiques de l'année. Selon les différentes parties du dossier, environ 2 850 à 2 980 pieds, soit de l'ordre de 90 à 92 % de la population recensée, seraient détruits ; l'incidence brute est qualifiée de forte. Le dossier prévoit le prélèvement de terres contenant la banque de graines ainsi que la récolte et le réensemencement des épillets. Le succès de l'opération dépendra également du maintien, sur les secteurs d'accueil, de conditions stationnelles et d'une gestion permettant de conserver un milieu ouvert favorable à la germination et au développement de l'espèce. L'annexe écologique qualifie à juste titre cette transplantation de mesure d'accompagnement expérimentale destinée à favoriser le maintien de la population locale. Son efficacité ne peut donc être considérée comme acquise pour ramener l'incidence résiduelle à un niveau faible.

Un suivi est prévu jusqu'à cinq ans après la mise en service, fondé sur la germination des graines et l'émergence de l'espèce, le nombre de pieds et les surfaces recolonisées. Il ne définit toutefois pas de valeur cible permettant de caractériser le succès de l'opération, et la mesure corrective prévue ne répond pas à un éventuel échec de la transplantation.

L'Ae recommande d'évaluer l'incidence résiduelle sur le Polypogon de Montpellier indépendamment du succès supposé de sa transplantation, de fixer à cette dernière des objectifs quantifiés permettant d'en apprécier la réussite et de préciser les mesures complémentaires prévues si ces objectifs ne sont pas atteints.

Les zones humides : des compensations et un suivi à rendre opérationnels

Le projet détruit 0,768 ha de zones humides sur les 4,1 ha de zones humides recensés (dont 3,5 ha sur Mionnay Est). Il s'agit principalement de zones humides anthropisées développées sur des espaces verts et des délaissés routiers remaniés, dont les fonctions identifiées concernent notamment la rétention des sédiments et le ralentissement des ruissellements. En application de la valeur guide de 200 % retenue par le Sdage Rhône-Méditerranée-Corse 2022-2027, le dossier évalue le besoin compensatoire à environ 1,536 ha et prévoit notamment la restauration d'au moins 0,768 ha de zones humides fortement dégradées, avec vérification de l'équivalence fonctionnelle selon la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides.

Les modalités opérationnelles de cette compensation ne sont néanmoins pas arrêtées. La localisation de la mesure est indiquée comme « en cours de définition ». Plus significativement, le tableau recensant les pistes étudiées indique que tous les sites précisément identifiés à ce stade ont été abandonnés, le seul site restant étant mentionné « à définir », avec une opportunité encore en cours d'étude et sans propriétaire ni sécurisation foncière identifiés. Le dossier ne permet donc pas à ce stade de vérifier l'équivalence fonctionnelle effective, l'additionnalité, la maîtrise foncière, la pérennité ni le calendrier d'obtention des gains. La recherche de sites a toutefois progressé depuis le dépôt du dossier. APRR indique avoir missionné la Safer[32] et disposer désormais d'un protocole

[32] Société d'aménagement foncier et d'établissement rural, organisme intervenant notamment pour l'acquisition, la gestion et la réorientation de biens fonciers ruraux.

d'accord signé avec un propriétaire, deux autres étant en cours de signature[33]. Cette sécurisation foncière constitue une avancée, mais ne permet pas encore de démontrer l'éligibilité écologique des sites, l'équivalence fonctionnelle entre pertes et gains, l'additionnalité des mesures ni le calendrier d'obtention de ces gains.

Le dispositif de suivi manque enfin de cohérence entre les différentes pièces. L'étude d'impact présente pour le milieu naturel un suivi de chantier limité à quelques étapes clés, tandis que l'annexe écologique prévoit des dispositifs sensiblement plus développés, notamment des suivis faunistiques sur les sites de compensation pouvant se poursuivre jusqu'à n+50. Ces engagements sont à reprendre de manière homogène dans l'étude d'impact, avec des indicateurs et objectifs de résultat permettant de déclencher des mesures correctives en cas d'efficacité insuffisante.

L'Ae recommande de finaliser, avant toute atteinte aux zones humides et habitats naturels concernés, la définition des sites et mesures de compensation, d'en démontrer l'équivalence fonctionnelle, l'additionnalité et la pérennité, et d'assortir leur suivi par des objectifs de résultats et d'éventuelles mesures correctives adaptées.

2.2.2 Milieu humain

Un environnement peu urbanisé, mais des usages agricoles et des riverains à prendre en compte

Le projet s'inscrit dans un secteur largement structuré par l'A46 et les deux aires de services existantes, au sein d'un environnement à dominante agricole. Les habitations les plus proches sont situées à environ 250 m au sud de Mionnay Ouest, au lieu-dit La Goutte, et à 400 m à l'est de Mionnay Est, chemin des Écherolles. Les premières zones urbanisées plus denses sont sensiblement plus éloignées. L'ambiance sonore est principalement déterminée par l'A46. Les mesures réalisées en janvier 2025 caractérisent une ambiance sonore modérée au droit des habitations les plus proches. L'état initial décrit également les activités présentes sur les aires et dans leur environnement : commerces et services autoroutiers, parc d'activités de la Dombes et agriculture. Environ cinq hectares de l'emprise de Mionnay Ouest appartenant à APRR sont actuellement cultivés.

Une étude acoustique approfondie, une analyse de la qualité de l'air plus sommaire

Une étude acoustique spécifique intègre les circulations internes et le fonctionnement des groupes frigorifiques des poids lourds et conclut à des augmentations du bruit routier inférieures ou de l'ordre de 1,5 dB(A) et au respect des émergences réglementaires[34]. Ces résultats reposent notamment sur l'alimentation électrique des groupes frigorifiques. Le projet prévoit à cette fin, 26 places adaptées à Mionnay Ouest et 12 à Mionnay Est. L'analyse de la qualité de l'air est plus sommaire et repose principalement sur l'absence d'augmentation du trafic sur l'A46, alors que le projet concentre localement plusieurs centaines de poids lourds. Le choix des végétaux utilisés pour les aménagements paysagers, notamment des graminées prévues en couverture basse, devra également tenir compte de leur potentiel allergisant.

[33] Des éléments complémentaires indiquent que deux évaluations fonctionnelles des zones humides impactées ont été établies ; elles ne renseignent pas encore les gains attendus sur les sites de compensation. Ces éléments devront être intégrés et complétés dans le dossier.

[34] En phase chantier, il conviendra toutefois de compléter la fiche de réduction des nuisances sonores R21j par les prescriptions de l'article 16 de l'arrêté préfectoral du 12 septembre 2008 (interdiction des travaux susceptibles de nuisances sonores pour le voisinage la nuit, les dimanches et jours fériés, exceptées les interventions d'utilité publiques en urgence).

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la qualité de l'air pour tenir compte des émissions des poids lourds en stationnement, notamment lors de périodes de forte fréquentation ou de températures extrèmes et d'en déduire les mesures de réduction adaptées.

2.2.3 Cumul des incidences avec d'autres projets

Le dossier retient deux projets susceptibles d'avoir des incidences cumulées avec les parkings : la zone d'aménagement concertée du parc d'activités économiques de la Dombes, située entre 700 m et un km, et une centrale photovoltaïque au sol située à moins de 500 m. Elle examine leurs incidences par thématique et identifie notamment des effets cumulés sur les espaces naturels et agricoles.

Le recensement des projets a toutefois été limité à la commune de Mionnay et aux six années précédant l'étude, sans que ces limites soient justifiées au regard des zones d'influence environnementale des projets. Par ailleurs, si l'analyse rapproche les incidences des trois projets, elle ne permet pas toujours d'en apprécier l'ampleur cumulée, notamment pour la consommation d'espaces naturels et agricoles, les habitats et continuités écologiques et les émissions lumineuses.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences cumulées sur la base d'un périmètre défini au regard des zones d'influence environnementale des projets et d'apprécier plus précisément leurs effets cumulés, notamment sur la consommation d'espaces naturels, les habitats et continuités écologiques et l'environnement nocturne.

2.3 Résumé non technique

Le résumé non technique présente de manière synthétique les principaux éléments de l'étude d'impact. Il devra être actualisé pour tenir compte des corrections apportées à celle-ci et assurer la cohérence de l'information présentée au public.

L'Ae recommande d'actualiser le résumé non technique après révision de l'étude d'impact.