COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.11.2025
COM(2025) 703 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la disponibilité d'installations de repos appropriées pour les conducteurs et de parcs de stationnement sécurisés, ainsi que sur l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées conformément au règlement délégué (UE) 2022/1012

1. INTRODUCTION

Le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route[1] (ci-après le «règlement 561/2006») fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs. L'article 8 *bis*, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 561/2006[2] habilite la Commission européenne à établir des normes précisant davantage le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées ainsi que les procédures de certification de ces aires de stationnement.

La Commission a donné suite à cette habilitation en adoptant, le 7 avril 2022, le règlement délégué (UE) 2022/1012[3], qui traite des problèmes critiques rencontrés par le secteur du transport routier et contribue à un système de transport plus efficace et harmonieux dans l'ensemble de l'Union européenne. Le règlement délégué (UE) 2022/1012 établit des **normes détaillées** auxquelles doivent répondre les aires de stationnement pour pouvoir être certifiées sûres et sécurisées. Ces normes couvrent divers aspects, dont les mesures de sécurité physique, la surveillance, l'éclairage et le contrôle d'accès. Les aires de stationnement sûres et sécurisées doivent proposer aux conducteurs des installations appropriées, telles que des toilettes, des douches et des services de restauration, afin que les conducteurs puissent se reposer confortablement et en toute sécurité.

Quatre **niveaux de sécurité** sont établis pour les aires de stationnement sûres et sécurisées: i) le niveau bronze; ii) le niveau argent; iii) le niveau or; et iv) le niveau platine. Ces différents niveaux sont conçus pour répondre à différents besoins et fournir un cadre clair permettant aux opérateurs de transport de choisir le niveau de sécurité approprié, notamment en fonction de la valeur des marchandises qu'ils transportent. Les **procédures de certification** des aires de stationnement sûres et sécurisées comprennent entre autres des inspections et des audits réguliers visant à garantir le respect des normes établies, garantissant ainsi que les conducteurs disposent d'un environnement fiable et sûr et que leurs chargements sont efficacement protégés.

L'article 8 *bis*, paragraphe 4, du règlement (CE) nº 561/2006 impose à la Commission de présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la disponibilité d'installations de repos

---

1 Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

2 Tel que révisé par le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

3 Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières (JO L 170 du 28.6.2022, p. 27).

appropriées pour les conducteurs et de parcs de stationnement sécurisés. La Commission doit également rendre compte de l'aménagement d'aires de stationnement certifiées conformément aux normes établies dans le règlement délégué (UE) 2022/1012. Le rapport de la Commission peut en outre inclure une liste de mesures recommandées visant à accroître à la fois le nombre et la qualité des aires de stationnement sûres et sécurisées.

Par ailleurs, l'article 8 *bis*, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 561/2006 exige que les États membres encouragent la création de zones de stationnement pour les usagers commerciaux de la route conformément à l'article 39, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) nº 1315/2013[4] relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), remplacé ultérieurement par le règlement (UE) 2024/1679[5]. L'article 31, paragraphe 4, du règlement (UE) 2024/1679 impose aux États membres de veiller à assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, le long des routes du réseau central et du réseau central étendu ou à 3 km maximum de la sortie la plus proche de la route du réseau transeuropéen, d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées, situées en moyenne à des intervalles maximums de 150 km.

Ce rapport a été alimenté par une étude sur la disponibilité d'installations de repos et de stationnement pour les conducteurs professionnels réalisée pour le compte de la Commission[6]. L'étude a analysé la demande et l'offre actuelles d'emplacements de stationnement pour les conducteurs professionnels et les possibilités d'étendre le réseau existant d'aires de stationnement sûres et sécurisées, conformément au règlement (UE) 2024/1679. Elle s'est fondée sur des consultations approfondies avec des experts des États membres, des transporteurs et des exploitants d'aires de stationnement, des syndicats et des conducteurs professionnels[7].

La partie 2 du rapport comprend une vue d'ensemble des aires de stationnement destinées aux conducteurs professionnels dans l'UE, et la partie 3 examine les défis auxquels sont confrontées les aires de stationnement sûres et sécurisées. La partie 4 présente les conclusions, en ce compris

---

4 Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

5 Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024).

6 «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 parking facilities in the EU» (Étude sur la disponibilité d'installations de repos appropriées pour les conducteurs professionnels et d'aires de stationnement sécurisées, ainsi que sur l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées dans l'UE), https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1 (en anglais).
Tous les résultats d'enquête contenus dans le présent rapport sont tirés de cette étude.

7 De plus amples informations sur la consultation et les parties prenantes consultées figurent à l'annexe II de l'étude, https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-fr (en anglais).

les principales recommandations relatives à l'extension du réseau des aires de stationnement sûres et sécurisées.

2. VUE D'ENSEMBLE DES AIRES DE STATIONNEMENT DANS L'UE

Cette partie présente une typologie des aires de stationnement destinées aux conducteurs professionnels dans l'ensemble de l'UE, ainsi que des chiffres clés sur les aires de stationnement sûres et sécurisées.

2.1. Typologie des aires de stationnement

Les aires de stationnement utilisées par les conducteurs professionnels présentent des caractéristiques diverses en ce qui concerne leur finalité et leur niveau de sécurité. Elles peuvent être classées comme suit:

a. Aires de stationnement sur autoroute

Ces aires de stationnement sont souvent ouvertes à tous les types de véhicules, ce qui signifie que les camions sont amenés à partager l'aire en question avec des voitures particulières, des autocars et d'autres types de véhicules privés. Selon les États membres, ces aires de stationnement sont souvent détenues, exploitées ou attribuées en concession par les pouvoirs publics.

b. Aires de stationnement hors autoroute

Ces aires de stationnement sont généralement situées à environ 3 kilomètres de l'autoroute. Elles sont souvent détenues et exploitées par des exploitants privés et sont réservées aux camions et aux véhicules utilitaires légers.

c. Zones d'attente pour camions dans les terminaux portuaires et ferroviaires

Contrairement aux aires de stationnement publiques, ces zones sont des espaces spéciaux aménagés dans les terminaux portuaires et ferroviaires où les conducteurs peuvent demeurer en attendant de pouvoir pénétrer dans le terminal. Selon les États membres, les terminaux peuvent être détenus et exploités par les pouvoirs publics ou par des entreprises privées, bien qu'il soit très courant qu'ils soient aux mains des pouvoirs publics.

d. Terrains privés d'entreprises de transport (dépôts d'entreprises)

Ces aires de stationnement sont proposées par des fournisseurs de services de réservation de stationnement pour camions dans des parcs de stationnement appartenant à des entreprises de transport. Dans ce système, une entreprise de transport ouvre son dépôt aux conducteurs d'autres transporteurs, à l'instar d'un service de location de logements de courte durée qui peut être réservé au moyen d'une application. Certains transporteurs de niche ont recours à une variante de ce modèle; c'est notamment le cas des sociétés de transport de véhicules, qui utilisent leurs dépôts réciproques.

e. Aires de stationnement sûres et sécurisées

Les aires de stationnement sûres et sécurisées peuvent être subdivisées en aires de stationnement certifiées et en aires de stationnement non certifiées. Les normes de l'UE énoncées dans le règlement délégué (UE) 2022/1012 sont les seules prévues par la législation. Ces normes établissent quatre niveaux de sécurité et un niveau de service commun comme condition préalable à la certification. La certification est effectuée par des organismes d'audit indépendants et impartiaux accrédités conformément à des règles transparentes énoncées dans le règlement délégué.

Parmi les autres normes sectorielles figurent la TAPA EMEA Parking Security Requirements (PSR), qui est la norme de la TAPA (Transported Asset Protection Association), et la certification des parkings et installations de l'ESPORG (European Secure Parking Organisation).

Il existe également des normes sectorielles régionales, telles que les certifications de la Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) («Premium Parking» et «Quality Parking»), mais celles-ci restent marginales.

f. Aires de stationnement pour autocars

Les conducteurs d'autocars ne passent généralement pas la nuit dans les aires de stationnement utilisées par les conducteurs de camions. Ils ont tendance à séjourner dans des hôtels et préfèrent les zones de service et aires de stationnement qui leur sont réservées à proximité de leurs destinations ou terminaux. Conscientes de cette tendance, certaines municipalités, telles que Pampelune en Espagne et Bruxelles en Belgique, ont aménagé des aires de stationnement réservées aux autocars dans les zones urbaines. Par conséquent, les aires de stationnement sûres et sécurisées sont largement dénuées de pertinence pour le secteur des autocars, compte tenu de ses besoins opérationnels distincts.

g. Autres installations

Il existe environ 123 000 hôtels dans l'EU-27. 46 % des aires de stationnement certifiées par l'UE comptent au moins un lieu d'hébergement dans un rayon de 3 kilomètres. Dans toutes les catégories d'aires de stationnement, environ la moitié des aires comptent au moins un lieu de ce type à cette distance. Les fourchettes de distance les plus pertinentes sont 1 kilomètre, qui est une distance considérée comme pouvant être parcourue à pied, et 3 kilomètres, distance qui peut être desservie par un service de navette. Toutefois, ces distances ayant été mesurées à vol d'oiseau, il est possible que, dans les faits, il soit nécessaire de parcourir une distance plus longue pour rejoindre un lieu d'hébergement.

En conséquence, de nombreuses aires de stationnement ne proposent pas de lieux d'hébergement appropriés à proximité. Bien que des solutions puissent exister à plus grande distance, celles-ci ne sont pas viables pour les conducteurs de camions, étant donné qu'ils ne disposent généralement pas de moyens de transport (motorisés) une fois leur camion stationné dans une aire de stationnement sécurisée.

De nombreux hôtels recensés à proximité des aires de stationnement sûres et sécurisées accueillent principalement des touristes et des voyageurs d'affaires et sont inabordables pour les conducteurs de camions. En effet, les conclusions confirment que les tarifs pratiqués par la plupart des hôtels sont prohibitifs pour ceux-ci.

2.2. Chiffres clés concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées

L'offre totale actuelle d'emplacements de stationnement pour camions dans l'UE s'élève à environ 380 000 (emplacements sécurisés et non sécurisés), dont 60 816 affichent un niveau supérieur au niveau de base (c'est-à-dire qu'ils ne sont pas certifiés mais comportent certains éléments de sécurité), 23 651 emplacements de stationnement sont certifiés sécurisés selon différentes méthodes de certification et 4 943 emplacements de stationnement sont certifiés conformes aux normes de l'UE (la plupart relevant du niveau or, qui offre un niveau de sécurité relativement élevé). En raison de la répartition des sites certifiés, qui sont regroupés dans une poignée de pays/régions seulement (Belgique, région des Pyrénées, nord de l'Italie et Hongrie), des lacunes importantes subsistent au sein du réseau central RTE-T, par exemple en Autriche, en Tchéquie, en Allemagne, en Pologne et en Slovaquie[8].

Toutes les aires de stationnement, qu'elles soient certifiées ou non, comprennent également des zones de service et des installations de base. Le niveau de sécurité et les équipements disponibles peuvent varier considérablement d'un site à l'autre. Les zones de service le long des grands axes routiers, dont les autoroutes et les routes à double chaussée, offrent des équipements essentiels aux conducteurs. Ces zones comprennent au minimum des stations-service, des possibilités de restauration et des toilettes publiques. Nombre d'entre elles offrent également des commodités supplémentaires, telles que des douches et des magasins, ce qui les rend adaptées à la fois aux courtes pauses et aux temps de repos prolongés durant les trajets sur de longues distances.

De nouvelles aires de stationnement sûres et sécurisées sont en cours de construction, ou leur construction devrait débuter prochainement. Ces chantiers concernent entre autres 49 projets en cours au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)[9], qui devraient créer 4 614 emplacements de stationnement sûrs et sécurisés supplémentaires pour les camions, doublant ainsi presque l'offre actuelle.

Lors du dernier appel à propositions pour l'octroi de subventions à l'action de l'UE dans le domaine des transports au titre du MIE, publié en 2024 et clôturé en 2025, un total de **14 propositions de projets d'aires de stationnement sûres et sécurisées** ont été approuvées en

[8] Pour plus de détails sur la répartition géographique des emplacements de stationnement dans l'UE, voir l'annexe I de l'étude susmentionnée (et en particulier les cartes qui y figurent).

[9] Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38).

vue d'un financement (12 au titre de l'enveloppe générale et 2 au titre de l'enveloppe «cohésion»), pour un **financement cumulé** de plus de **91 millions d'EUR**[10].

Les projets visent à développer les aires de stationnement sûres et sécurisées dans différents États membres de l'UE dans le cadre de l'initiative RTE-T. Ces évolutions visent à renforcer la sûreté et la sécurité routières et à offrir de meilleures conditions de travail aux conducteurs professionnels, en élargissant et en modernisant les aires de stationnement afin de satisfaire aux normes établies dans le règlement de l'UE.

Si ces nouveaux sites amélioreront la couverture géographique des aires de stationnement sûres et sécurisées dans toute l'Europe, d'importants écarts risquent de persister, en raison de la demande toujours croissante et du temps nécessaire à l'aménagement de nouvelles aires de stationnement.

3. DÉFIS ACTUELS LIÉS AUX AIRES DE STATIONNEMENT SÛRES ET SÉCURISÉES

Le secteur du transport routier de l'UE est confronté à plusieurs défis majeurs liés à la disponibilité et à la fonctionnalité des aires de stationnement sûres et sécurisées. Ces défis ont une incidence non seulement sur la sécurité, la sûreté et le bien-être des conducteurs professionnels, aggravant la pénurie de main-d'œuvre dans ce secteur, mais aussi sur l'efficacité des chaînes logistiques et la sécurité routière globale. Les principaux facteurs influençant l'utilisation des aires de stationnement sûres et sécurisées sont i) la sécurité, la sûreté, la propreté et le confort des installations; et ii) la disponibilité d'emplacements de stationnement. Les répondants insistent également sur la nécessité d'améliorer la gestion des données et l'accès à des informations actualisées en temps réel sur la disponibilité des emplacements de stationnement. En outre, le coût de l'accès aux installations peut constituer un facteur important dans le choix d'aires de stationnement offrant un niveau de sécurité et de service inférieur.

3.1. Vols de marchandises et préoccupations en matière de sécurité

La sécurité est une préoccupation primordiale pour les transporteurs routiers et les conducteurs. 85 % des transporteurs déclarent avoir été victimes de vols ou de vandalisme lorsque leurs véhicules étaient stationnés dans des zones non sécurisées. Si ce chiffre tombe à 41 % dans les aires de stationnement sécurisées, le niveau des incidents reste élevé et souligne la nécessité impérieuse de nouvelles mesures de sécurité. En outre, 79 % des conducteurs déclarent avoir été confrontés à une menace pour leur sécurité et/ou à un problème dangereux pendant le stationnement de leur véhicule, et seuls 9 % des conducteurs déclarent se sentir en sécurité dans les aires de stationnement en Europe. Le vol de marchandises continue de poser problème, avec des incidents tels que le vol de carburant, les effractions dans les cabines et l'embarquement de passagers clandestins à des fins d'immigration irrégulière. Des vols violents sont également signalés, mettant en danger la vie des conducteurs.

[10] Jusqu'à présent, sans tenir compte du dernier appel à propositions, l'UE a déjà cofinancé 138 aires de stationnement et environ 16 113 emplacements de stationnement (certifiés et non certifiés), pour un montant de plus de 231 millions d'EUR au titre du MIE.

3.2. Pénuries et lacunes dans la répartition

Tant les transporteurs que les conducteurs font état d'une pénurie d'aires de stationnement disponibles. En outre, les aires de stationnement sûres et sécurisées sont réparties de manière inégale dans l'ensemble de l'UE, surtout dans les régions à forte densité de transport de marchandises. De nombreuses régions de l'UE ne satisfont pas aux exigences en matière de densité d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées, ce qui laisse aux conducteurs peu de possibilités de prendre un repos en toute sécurité. Cette pénurie aggrave le problème du stationnement illégal, qui accroît les risques pour la sécurité des conducteurs. Les zones que les conducteurs considèrent comme les moins desservies par des aires de stationnement sûres et sécurisées sont la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et l'Espagne.

On estime qu'à l'heure actuelle, environ 395 000 emplacements de stationnement sont nécessaires. En supposant que la demande totale soit satisfaite par des aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées, il manquerait 390 057 emplacements[11], ce qui équivaut à 3 250 aires de stationnement[12]. D'ici à 2040, la demande devrait encore augmenter et, compte tenu de la tendance actuelle des investissements, l'écart estimé sera de 483 000 emplacements de stationnement, soit 4 025 aires de stationnement certifiées conformes aux normes de l'UE[13]. Cet écart entre l'offre et la demande est présent dans l'ensemble de l'UE, même si son ampleur varie d'une région et d'un État membre à l'autre. Les écarts les plus importants sont observés en Europe du sud-ouest et en Europe centrale[14].

3.3. Qualité des aires de stationnement disponibles

Parmi les conducteurs, 52 % des personnes interrogées estiment que les aires de stationnement ne sont pas propres, tandis que 46 % considèrent que les installations sont acceptables. Seuls 2 % des conducteurs interrogés jugent que les aires de stationnement sont propres (tous types d'aires de stationnement confondus). En ce qui concerne les aires de stationnement sûres et sécurisées, certifiés par l'UE ou non, environ 55 % des répondants déclarent que les installations sont «propres» ou «acceptables».

---

11 Le besoin d'emplacements de stationnement a été calculé en soustrayant le nombre actuel de 4 943 emplacements de stationnement certifiés conformément aux normes de l'UE de la demande estimée de 395 000 emplacements de stationnement.

12 Il est estimé que chaque aire de stationnement comprendra, en moyenne, 120 emplacements. Cette estimation est fondée sur la taille moyenne des aires de stationnement certifiées existantes (qu'elles soient ou non conformes aux normes de l'UE).

13 Le nombre de 483 000 emplacements de stationnement a été calculé en soustrayant les 24 000 emplacements certifiés conformes aux normes de l'UE prévus de la demande estimée de 507 000 emplacements de stationnement sécurisés en 2040.

14 Une cartographie détaillée de la demande et de l'offre d'aires de stationnement figure à l'annexe I de l'étude à l'adresse suivante: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-fr (en anglais).

3.4. Coût d'utilisation des aires de stationnement

Les conducteurs et les transporteurs conviennent que les conducteurs ne devraient pas supporter le coût du stationnement. L'analyse des aires de stationnement plus sûres, à savoir les niveaux platine et or, montre que les prix actuels vont d'environ 15 EUR à quelque 35 EUR par nuit. Les aires de stationnement de sécurité inférieures, à savoir les niveaux argent et bronze, facturent quant à elles entre 5 et 15 EUR. 15 EUR par nuit et par emplacement de stationnement semble représenter un prix élevé pour les entreprises de transport. Au vu de cette faible volonté de payer pour le stationnement, il est peu probable que les transporteurs soient disposés à payer un hébergement à l'hôtel.

3.5. Défis technologiques

Il existe un manque notable de données complètes pour la planification des itinéraires et les systèmes de réservation d'emplacements de stationnement. Une mauvaise gestion des données empêche les conducteurs d'accéder à des informations en temps réel sur les emplacements de stationnement sécurisés disponibles. De nombreuses aires de stationnement existantes ne disposent pas des infrastructures nécessaires aux systèmes de transport intelligents[15]. Ces systèmes, s'ils étaient mis en œuvre, pourraient considérablement alléger la pression que représente la nécessité de trouver un emplacement de stationnement sûr dans les zones saturées, en proposant des mises à jour et des réservations en temps réel par l'intermédiaire de plateformes numériques.

Plus précisément, la plupart des transporteurs considèrent qu'un accès en temps réel à la disponibilité des emplacements de stationnement est essentiel pour la planification des itinéraires, bien que seuls 27 % estiment que les informations actuelles sur les emplacements de stationnement sont fiables. En outre, 75 % des opérateurs estiment que des données précises sur les aires de stationnement sûres et sécurisées disponibles permettent d'améliorer la planification des itinéraires et contribuent à se conformer à la réglementation relative aux temps de conduite et de repos. En ce qui concerne la disponibilité des données et leur gestion pour la planification des itinéraires et les réservations, les transporteurs déclarent ne pas disposer d'un système de planification des itinéraires ou d'un plan fixe pour les arrêts, et plus de 50 % indiquent ne pas du tout réserver d'emplacements de stationnement.

3.6. Questions sexospécifiques

Le déséquilibre manifeste entre les hommes et les femmes dans le secteur, où seuls 6 % des conducteurs sont des femmes, souligne la nécessité de mettre en place des structures tenant compte de la dimension de genre. Les conductrices sont confrontées à des difficultés supplémentaires, notamment pour ce qui est de leur sécurité personnelle et de leurs besoins en matière d'hygiène, qui ne sont pas correctement satisfaits par les installations actuelles.

---

[15] La directive relative aux systèmes de transport intelligents (STI) propose un ensemble d'orientations et d'actions en vue du déploiement d'innovations numériques et technologiques qui favoriseront la modernisation et la connectivité des flottes de véhicules longue distance et, par conséquent, des aires de stationnement sûres et sécurisées.

4. Conclusion

Les défis présentés dans la partie 3 du présent rapport doivent être relevés au moyen d'investissements et d'ajustements stratégiques. Cette approche est essentielle pour améliorer l'efficacité et la sécurité du secteur du transport routier de l'UE et pour améliorer les conditions de travail des conducteurs et, partant, l'attrait de cette profession.

La demande croissante de transport routier de marchandises souligne qu'il est urgent de disposer de davantage d'infrastructures de stationnement, et plus particulièrement d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées. L'offre actuelle ne permet pas de répondre à la demande, or celle-ci devrait continuer à croître; il est donc nécessaire d'investir immédiatement et de certifier les aires de stationnement existantes dotées de dispositifs de sûreté et de sécurité. Cette urgence est encore soulignée par l'obligation faite aux États membres de garantir, d'ici au 31 décembre 2040, l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées le long du réseau central et du réseau central étendu du RTE-T, ou dans un rayon de 3 km à partir de la sortie la plus proche de la route du réseau transeuropéen, avec une distance moyenne maximale de 150 km entre elles. Plusieurs mesures de suivi législatives et non législatives peuvent être définies.

Les initiatives potentielles présentées ci-dessous sont fondées sur l'analyse et les conclusions de l'étude et devraient donc être considérées comme des contributions à une discussion plus large. Leur objectif est d'éclairer et de soutenir la poursuite de la réflexion, sans anticiper ni influencer les décisions relatives aux actions futures.

4.1. Initiatives ne relevant pas d'actes juridiques

4.1.1. Encourager les modernisations rapides

La Commission estime que la manière la plus efficace de combler l'écart entre le nombre d'aires de stationnement sûres et sécurisées nécessaires et leur nombre actuel consiste à **moderniser les aires de stationnement non sécurisées le long des autoroutes**. Cela peut se faire **au moyen de travaux et d'investissements** visant à aider ces aires à décrocher une certification de niveau bronze ou de niveau supérieur.

L'accent devrait être mis sur des mesures de sécurité essentielles telles que l'éclairage du périmètre, les dispositifs de dissuasion visuels, les contrôles de routine, le contrôle aux points d'entrée et de sortie et une signalisation claire afin de restreindre l'accès aux véhicules autorisés. Il pourrait également s'avérer nécessaire de réaliser des investissements dans des aires de repos le long des autoroutes conçues au départ principalement pour les passagers de voitures particulières.

La Commission recommande aux États membres d'évaluer cette possibilité avec soin afin de satisfaire aux exigences énoncées dans le règlement RTE-T. Les exploitants d'aires de repos le long des autoroutes sont encouragés à évaluer la pertinence de ces investissements pour leurs modèles commerciaux. Lorsque la justification économique d'un investissement privé seul n'est pas viable, des mécanismes de soutien public et une planification coordonnée peuvent être nécessaires pour garantir la mise en place en temps utile des infrastructures requises.

Dans les régions où le nombre d'incidents de vol de marchandises est plus élevé, les États membres devraient également **donner la priorité à la construction d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées de niveau platine, ou à la modernisation des aires existantes pour atteindre ce niveau,** afin de garantir une sécurité et une protection maximales pour les conducteurs et leurs marchandises. Il convient de donner la priorité aux mécanismes de soutien public dans ces régions.

4.1.2. Promouvoir la collaboration et la sensibilisation des parties prenantes

Les États membres devraient inclure l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées dans leurs **plans nationaux de transport**[16]. Les coordonnateurs européens nommés en vertu de l'article 52 du règlement (UE) 2024/1679 soutiennent la mise en œuvre coordonnée des corridors de transport européens. Conformément à l'article 54 du règlement (UE) 2024/1679, chaque coordonnateur européen établit, au plus tard le 19 juillet 2026, puis tous les quatre ans, un plan de travail qui fournit une analyse détaillée concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre du corridor et son respect des exigences du règlement (UE) 2024/1679, notamment s'agissant du déploiement d'aires de repos et d'aires de stationnement sûres et sécurisées, ainsi que les priorités pour son développement futur.

La Commission estime également que les **opérateurs de transport longue distance devraient encourager leurs conducteurs à se reposer sur les aires de stationnement sûres et sécurisées**. La question des aires de stationnement sûres et sécurisées devrait être incluse dans les travaux du groupe d'experts sur la mobilité urbaine (EGUM) et du forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF)[17]. Elle pourrait également figurer dans la formation initiale et continue des conducteurs, comme un nouvel élément spécifiquement conçu pour leur bien-être, parallèlement à la transition numérique et aux mises à jour technologiques.

4.1.3. Améliorer la connectivité des aires de stationnement sûres et sécurisées

Les exploitants d'aires de stationnement sûres et sécurisées pourraient mettre en place une plateforme numérique commune à l'échelle de l'Union (un observatoire), également disponible sous la forme d'une application pour smartphone, permettant aux conducteurs et aux entreprises de transport d'accéder à des données en temps réel sur la disponibilité d'emplacements de stationnement, d'effectuer des réservations et de communiquer avec les aires de stationnement. La Commission a également lancé un projet visant à mettre au point une application rassemblant les retours d'information et les évaluations des conducteurs sur les principaux points d'intérêt le long des itinéraires de transport routier, dont les points de service et les aires de repos[18].

---

16 Voir l'article 60 du règlement (UE) 2024/1679.

17 L'EGUM, ou «European Group for Urban Mobility», est le groupe d'experts de haut niveau de la Commission européenne sur la mobilité urbaine, tandis que le forum DTLF, ou «Digital Transport and Logistics Forum», rassemble des experts des États membres, d'entités publiques et d'organisations privées, afin de coordonner les politiques dans le domaine de la transition numérique des transports et de la logistique.

18 Projet pilote: Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-

4.1.4. Améliorer la sûreté, la sécurité, le bien-être et l'inclusivité

L'attractivité des aires de stationnement pour les conducteurs augmente lorsque celles-ci:

- sont **sûres** pour ce qui est de la **circulation** tant des camions que des piétons;
- sont **propres** et respectent des **normes d'hygiène rigoureuses** dans l'ensemble du site;
- favorisent des **programmes de bien-être** axés sur le soutien à la santé mentale des chauffeurs routiers et sur la mise à disposition d'installations récréatives et d'espaces sociaux;
- proposent des **mesures tenant compte de la dimension de genre**, telles que des emplacements de stationnement réservés aux conductrices à proximité des postes de sécurité, afin d'éviter que les femmes n'aient à parcourir seules l'aire de stationnement, surtout la nuit;
- fournissent des **services adaptés aux différents besoins culturels et religieux**, tels que des propositions alimentaires variées et des systèmes d'information multilingues.

Les conducteurs de camions apprécieraient également grandement **la présence sur place d'agents de sécurité**.

Les conducteurs de camions bénéficieraient également d'**hébergements abordables et accessibles**, comme des motels à proximité des aires de stationnement sûres et sécurisées, s'ils sont développés dans des régions à forte densité de transport de marchandises; cela garantirait des solutions d'hébergement cohérentes et fiables pour les conducteurs.

4.1.5. Financement

Le financement des aires de stationnement sûres et sécurisées, y compris au moyen de fonds de l'UE, s'est révélé être un instrument très important et efficace. Pour maintenir cet outil essentiel, la Commission a proposé, le 16 juillet 2025, un mécanisme pour l'interconnexion en Europe 3, doté d'un budget de 51,5 milliards d'EUR pour les transports dans le cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période 2028-2034[19].

4.2. Initiatives relatives aux actes juridiques

4.2.1. Règlement délégué (UE) 2022/1012

Lorsqu'elle évaluera s'il y a lieu, à la lumière des évolutions technologiques existantes, de réviser le règlement (UE) 2022/1012[20], la Commission pourrait, sur la base de la consultation des États membres et des parties prenantes, examiner s'il convient:

2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate (en anglais).

19 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52025PC0571&qid=1753801194712.

20 La clause de révision énoncée à l'article 3 du règlement (UE) 2022/1012 exige que la Commission évalue, d'ici le 7 avril 2026, s'il y a lieu de modifier les normes et les procédures de certification prévues aux annexes I et II à la lumière des évolutions technologiques existantes et afin d'améliorer en permanence les conditions de travail des conducteurs.

- d’introduire des certifications de catégorie de niveau intermédiaire afin de faciliter et, partant, d’encourager la mise à niveau rapide des aires de stationnement sûres et sécurisées existantes. Par exemple, une aire de stationnement de niveau argent qui investirait dans des services de haut niveau pourrait recevoir une certification argent+;
- d’inclure une obligation de présence sur le site de personnel de sécurité pour les aires de stationnement sûres et sécurisées de niveau platine afin de renforcer les normes de sécurité physique;
- de mettre au point un système de signalisation pour les aires de stationnement sûres et sécurisées fournissant des informations sur les emplacements de stationnement réservés aux conductrices;
- d’ajouter des considérations relatives aux régimes alimentaires et de recueillir des données ventilées par sexe sur les conducteurs utilisant les installations sanitaires.

4.2.2. Règlement (CE)nº 561/2006

En cas de révision plus large du règlement (CE) nº 561/2006, la Commission pourrait proposer, en ce qui concerne les aires de stationnement sûres et sécurisées, les modifications suivantes du règlement (CE) nº 561/2006:

- inclure des critères supplémentaires liés au bien-être des conducteurs dans les normes relatives au niveau de service des aires de stationnement sûres et sécurisées. Il pourrait s’agir, par exemple, de mesures visant à tenir compte des milieux culturels ou linguistiques variés dont sont issues les chauffeurs;

- permettre aux conducteurs de prendre leurs temps de repos réguliers dans les cabines de leurs véhicules si celles-ci sont équipées de toutes les fonctions nécessaires au confort et si les camions sont stationnés dans des aires de stationnement sûres et sécurisées de haute qualité. Cela offrirait aux conducteurs la possibilité de se rencontrer et de se reposer dans des lieux où les niveaux de sécurité et de services sont élevés.

La Commission suivra de près l’aménagement d’aires de repos et de stationnement appropriées pour les conducteurs professionnels, et notamment d’aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées conformément aux normes établies en vertu du règlement délégué (UE) 2022/1012. La Commission déterminera également la manière la plus appropriée de soutenir les recommandations, en tenant compte des priorités politiques, de la faisabilité des mesures et des contributions de toutes les parties prenantes concernées. Dans son évaluation, la Commission se concentrera sur les mesures de nature à améliorer la qualité des aires de stationnement et à augmenter le nombre d’aires de stationnement sûres et sécurisées.

La Commission souligne que les États membres sont responsables du bon développement du réseau d’aires de stationnement sûres et sécurisées. Même si la poursuite du financement du MIE est importante, elle est par nature limitée. Par conséquent, un soutien national privé et public est essentiel pour faire en sorte que les lacunes et les zones blanches sur le réseau RTE-T soient efficacement comblées, afin de maintenir une disponibilité adéquate d’aires de stationnement sûres et sécurisées.