



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 29 / 05 / 2024

Dossier complet le : 29 / 05 / 2024

N° d'enregistrement : F-044-24-C-0119

1 Intitulé du projet

Extension du parking poids-lourds sur l'aire de services de Vrigny, sur l'autoroute A4, commune de Vrigny, département de la Marne.

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

SANEF

Raison sociale

N° SIRET

6 3 2 0 5 0 0 1 9 0 0 4 4 7

Type de société (SA, SCI...)

SA

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
N°41 - a)	Aire de stationnement ouverte au public de plus de 50 unités : l'aire de services regroupe actuellement 43 places pour véhicules légers (VL) et 23 places poids-lourds (PL), soit 66 unités de stationnement au total. Le projet consiste à ajouter 10 places supplémentaires pour les PL. L'aire de service proposera donc au total 76 unités (dont 33 pour les PL)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Ce projet s'inscrit dans le cadre du 14ème avenant au Contrat de Concession de Sanef, approuvé par le décret n°2023-44 en date du 30 janvier 2023.

Sur la base d'un Dossier Synoptique, une décision ministérielle n°2023-23 datée du 21 août 2023 acte la réalisation de 502 places de stationnement pour les poids-lourds réparties sur les autoroutes A1, A2, A26, A4 et A29.

Le présent formulaire concerne le projet d'extension du parking poids-lourds de l'aire de services de Vrigny située sur l'autoroute A4 dans le sens Paris-Strasbourg au point kilométrique 129.

Le projet d'extension se fait par le sud en ajoutant une plateforme supplémentaire en face des plateformes existantes.

La nouvelle plateforme s'insère au sein des dépendances vertes de l'aire existante.

Les emprises du projet sont situées à l'intérieur du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC).

Le réseau d'assainissement des nouvelles surfaces imperméabilisées sera raccordé au réseau existant.

4.2 Objectifs du projet

Le projet vise à agrandir l'offre de stationnement pour les poids-lourds. L'aire de services proposera ainsi 10 places poids lourds supplémentaires, soit 33 places au total (contre 23 actuellement).

L'objectif est d'assurer la sécurité des différents usagers de l'aire de services, au vu du stationnement sauvage actuel des poids-lourds le long des bretelles d'entrée et de sortie de l'aire.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Les travaux se réalisent en site propre sans perturber le fonctionnement du parking existant. Les engins de chantier accèderont par un accès de service ou un accès spécifique de chantier, directement au sein de la zone de travaux.

D'après le calendrier prévisionnel, les travaux seront réalisés entre juin et août inclus.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Cette extension sera dédiée au stationnement des poids-lourds. Ces nouvelles places, au sein du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), seront entretenues par le concessionnaire autoroutier (Sanef) durant leur phase d'exploitation. Il aura la charge de leur viabilité hivernale, l'entretien des peintures, le ramassage des déchets, etc. et de manière plus générale, toutes les problématiques issues de l'exploitation courante.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

L'aire de Vrigny a fait l'objet d'une autorisation reconnue par antériorité au titre de l'article R.214-6 du Code de l'environnement.

Le projet n'est pas soumis à déclaration au titre de la Loi sur l'eau.

Un dossier de porter-à-connaissance au titre de la Loi sur l'eau sera établi.

Une évaluation d'incidences simplifiée Natura 2000 sera établie étant donné que le projet est situé à 4,7 km de la Zone spéciale de conservation (ZSC) FR2100274 "Marais et pelouses du tertiaire au Nord de Reims".

Un dossier de saisine auprès du Service Régional de l'Archéologie est également établi.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Nombre de places de stationnement poids lourds supplémentaires :	10
Largeur d'une place :	3,5 m
Etendue de la zone de stationnement (sens de la longueur des poids-lourds) :	16,5 m
Surface nouvellement imperméabilisée :	970 m ² (0,10 ha)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie : Autoroute A4

Lieu-dit : Aire de service de Vrigny

Localité : Vrigny

Code postal : 5 1 3 9 0 BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : 4 9 ° 2 4 , 2 9 " 2 Lat. : 0 3 ° 9 1 , 8 0 " 3

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° , " Lat. : ° , "

Point de d'arrivée : Long. : ° , " Lat. : ° , "

Communes traversées :

Commune de Vrigny

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

L'aire (parcelle ZK 31) se situe en zone classée UXe (Zone urbaine) selon le Plan Local de l'Urbanisme de Vrigny, (dernière procédure approuvée le 13/02/2020).

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

L'autoroute A4 entre Lucy le Bocage et Tinquieux (incluant l'aire de Vrigny) a été déclarée d'utilité publique par décret le 29 décembre 1972.

Ce projet d'extension du parking poids-lourds sur l'aire de Vrigny s'inscrit dans le cadre du 14ème avenant au Contrat de Concession de Sanef, approuvé par le décret n°2023-44 en date du 30 janvier 2023.

Sur la base d'un Dossier Synoptique, un décision ministérielle n°2023-23 datée du 21 août 2023 acte la réalisation de 502 places de stationnement pour les poids lourds réparties sur les autoroutes A1, A2, A26, A4 et A29.

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche se situe à 1,3 km à l'ouest (ZNIEFF de type I "Pinèdes, bois et pelouses au nord de Clairizet, à l'ouest de Vrigny et au sud de Janvry").
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'arrêté de biotope le plus proche est situé à plus de 10 km ("Sablière au lieu-dit Les Bruyères à Cauroy-Les-Hermonville").
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il est situé au sein du Parc Naturel Régional Montagne de Reims.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Selon la 3ème échéance du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Département de la Marne, datée du 29 novembre 2019, la totalité de l'autoroute A4 concédée est incluse dans le plan.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site et ses abords ne sont pas concernés par des zones humides à prendre en compte, selon le pré-diagnostic établi par le bureau d'études Biotope, de novembre 2023. L'aire d'étude rapprochée est intégralement localisée dans une zone à très faible probabilité de présence de zones humides (cf Annexes 7 et 8).
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Vrigny n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) ou un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), selon le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) daté de 2019.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La station-service de l'aire de service existante est enregistrée sous le numéro CHA5101008 dans la base de données Basias (04/12/2014). Il n'a été détecté aucun indice évident de pollution des sols à la suite des sondages réalisés par GEOTEC en mai 2023. Il n'a pas été détecté d'amiante ni d'HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) lors d'investigations réalisées en mars 2023 par la société NextRoad Engineering.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site fait partie de la Zone de Répartition des Eaux (ZRE) "Parties captives des nappes de l'Albien et du Néocomien" (Arrêté n°IDF 2021-09-16-00009 établissant l'inventaire des Zones de répartition des eaux dans le bassin Seine-Normandie).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aire de service se situe au sein de l'aire d'alimentation du captage d'eau potable (AAC) implanté à "la Garenne de Gueux". Selon l'arrêté du 26/01/15 réglementant les activités et projets se situant dans les périmètres de protection de l'AAC, le projet est en zone de vulnérabilité faible. Le projet respecte les dispositions de cet arrêté, aucune démarche n'est imposée sur ce sujet. L'aire de service se situe en dehors du périmètre de protection du captage "la Garenne de Gueux" selon l'arrêté du 30/09/2013.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site inscrit n'est recensé à proximité du site du projet.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à 4,7 km de l'aire de service, au nord (FR2100274 "Marais et pelouses du tertiaire au Nord de Reims").
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé n'est recensé à proximité du site du projet.

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne nécessite pas de prélèvements d'eau.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera excédentaire en matériaux de déblais (1 360 m3). Ces matériaux seront, en fonction des emprises disponibles au sein de l'aire, mis en modelés paysagers.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessitera des matériaux pour la structure et les enrobés.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les services de l'aire sont dimensionnés pour accueillir 10 poids-lourds supplémentaires (besoins sanitaires des chauffeurs).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Selon le pré-diagnostic faune flore de novembre 2023, le site n'est pas localisé dans un zonage réglementaire. Il est caractérisé par des milieux anthropiques et ouverts/semi-ouverts très entretenus et artificialisés. Ils sont relativement indépendants des corridors et réservoirs de biodiversité à proximité. Les enjeux écologiques restent donc limités au vu du contexte autoroutier. Les mesures prises sont présentées en annexe 7.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des dépendances vertes seront consommées pour les besoins du projet, sur 970 m ² . Selon l'article 101-1 du Code de l'urbanisme, les surfaces à usage de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée (couvert arboré < 25 %), sont considérées comme étant artificialisées. Il n'y a donc pas de consommation d'Espaces Agricoles, Naturels ou Forestiers (ENAF).
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La station-service Shell de Vrigny est une ICPE. 7 autres ICPE sont soumises à autorisation/déclaration sur la commune, situées de 400 m à 1,3 km du projet. La commune de Vrigny est concernée par le risque de TMD. Un diagnostic pyrotechnique non intrusif a été réalisé en 2023. 298 anomalies magnétiques ont été détectées et sont susceptibles de présenter des risques pyrotechniques (cf. Annexe 7). L'ensemble des risques technologiques sont donc connus et seront maîtrisés pendant le chantier.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Vrigny est exposée à 2 risques naturels selon le DDRM de 2019 : "Glissement de terrain" et "Retrait-Gonflement des Argiles" (tous deux faisant référence au risque "Mouvement de terrain"). La commune a fait l'objet de 2 arrêtés de catastrophe naturelle, dont 1 arrêté relatif à des « Mouvements de terrain » et 1 arrêté relatif à la « Sécheresse ». Les risques naturels sont connus et maîtrisés.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La création de 10 places poids-lourds n'est pas génératrice de trafic supplémentaire. Elle permet de mieux gérer ces déplacements. Les nuisances sonores seront limitées à l'exécution des travaux.
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas générateur de bruit. Les habitations les plus proches se situent à 550 m, ce qui permet d'assurer que le projet d'extension de places poids-lourds n'aura pas d'impacts acoustiques pour les habitations les plus proches.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'insère au sein du réseau autoroutier. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement comprend l'autoroute A4.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aire de stationnement poids-lourds n'est actuellement pas éclairée et il n'est pas prévu qu'elle le soit.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de rejets industriels. Le projet va créer une nouvelle surface imperméabilisée. Les eaux pluviales issues du ruissellement de la plateforme seront prises en charge par un système d'assainissement existant.
Si oui, dans quel milieu ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'exutoire sera le fossé latéral de l'autoroute puis un bassin d'infiltration existant en bordure d'A4.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y aura pas d'augmentation de flux de poids-lourds, puisque les places PL remplacent les stationnements sauvages existants. Par conséquent, le projet n'engendrera pas une augmentation des effluents (eaux usées sanitaires des chauffeurs poids-lourds).
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y aura pas d'augmentation de flux de poids-lourds, puisque les places PL remplacent les stationnements sauvages existants. Par conséquent, le projet n'engendrera pas une hausse de la production de déchets non dangereux, inertes ou dangereux. Les seuls déchets produits seront ceux issus des travaux (déblais, déchets divers, etc.).
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne porte pas atteinte au patrimoine architectural, culturel ou paysager. Une demande de susceptibilité archéologiques a été faite auprès du Service Régional d'Archéologie le 17/01/2024. Le SRA a indiqué, par retour le 22/01/2024, que le projet ne sera assorti d'aucune prescription en matière d'archéologie.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Il n'y a pas d'incidences cumulées identifiées, si ce n'est positives pour la sécurité sur les aires de service, avec les autres projets d'extension de places poids-lourds sur les aires du réseau A4-A26.

Les aires concernées par ces projets d'extension les plus proches sont :

- les aires de Reims Champagne Sud et Nord, à 27 km à vol d'oiseau ;
- l'aire de La Garenne, à 42 km ;
- les aires de Valmy-le-Moulin et Valmy-Orbéval, à 66 km ;
- l'aire de Changis-sur-Marne, à 70 km.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Un porter-à-connaissance au titre de la Loi sur l'eau sera établi, ainsi qu'une évaluation des incidences Natura 2000, dans le cadre de ce porter-à-connaissance.

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Des mesures d'évitement et de réduction sur l'aspect biodiversité ont été et seront mises en place par le maître d'ouvrage :

- Création de l'extension au sein des emprises historiques pour éviter la consommation de foncier agricole ou d'espaces naturels.
- Zone de l'extension envisagée sur la zone la moins pourvue en arbres dans les emprises possibles
- Présence d'un grillage à maille progressive existante (maintenue) donc les mammifères terrestres sont exclus du secteur du projet,
- Emplacement proposé de l'extension visant à respecter la sécurité des usagers, en séparant les flux de poids-lourds de ceux des véhicules légers,
- Connaissance des profondeurs des différents réseaux souterrains permettant d'ajuster les profondeurs de terrassement,
- Pas d'éclairage complémentaire envisagé,
- Projet d'extension sans impact acoustique, habitations les plus proches à 550 m,
- Marchés de travaux indiquant la présence de risques pyrotechniques. Les entreprises prévoiront des dispositions pour assurer la sécurité des compagnons sur le chantier. En cas de découverte de gros engins pyrotechniques, la gendarmerie sera alertée par le chantier pour intervention.

Des mesures chantier (lors de la construction) sont également prévues (cf Notice environnementale, Annexe 7).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet ayant peu d'impacts sur l'environnement, il ne semble pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

 Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Notice environnementale	<input checked="" type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /

**QUENE
LISSE
Benjami
n** Signature
numérique de
QUENELISSE
Benjamin
Date :
2024.05.29
10:30:06 +02'00'

Signature du (des) demandeur(s)

ANNEXES OBLIGATOIRES

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Annexe 2 : Plan de situation au 1/25 000

Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

Annexe 4 : Plan des travaux

Annexe 5 : Plan des abords au 1/5 000

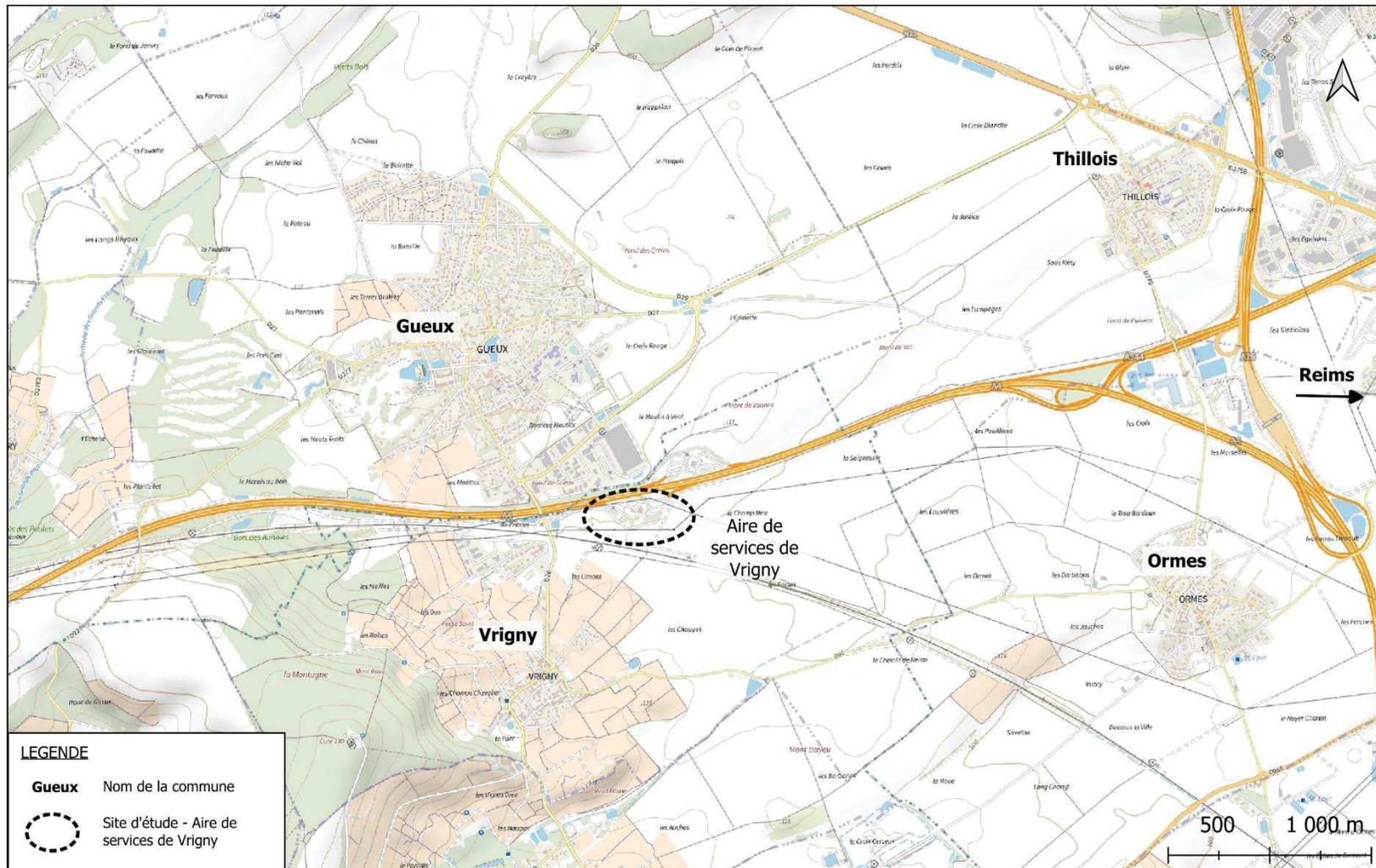
Annexe 6 : Localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000

AUTRES ANNEXES

Annexe 7 : Notice environnementale

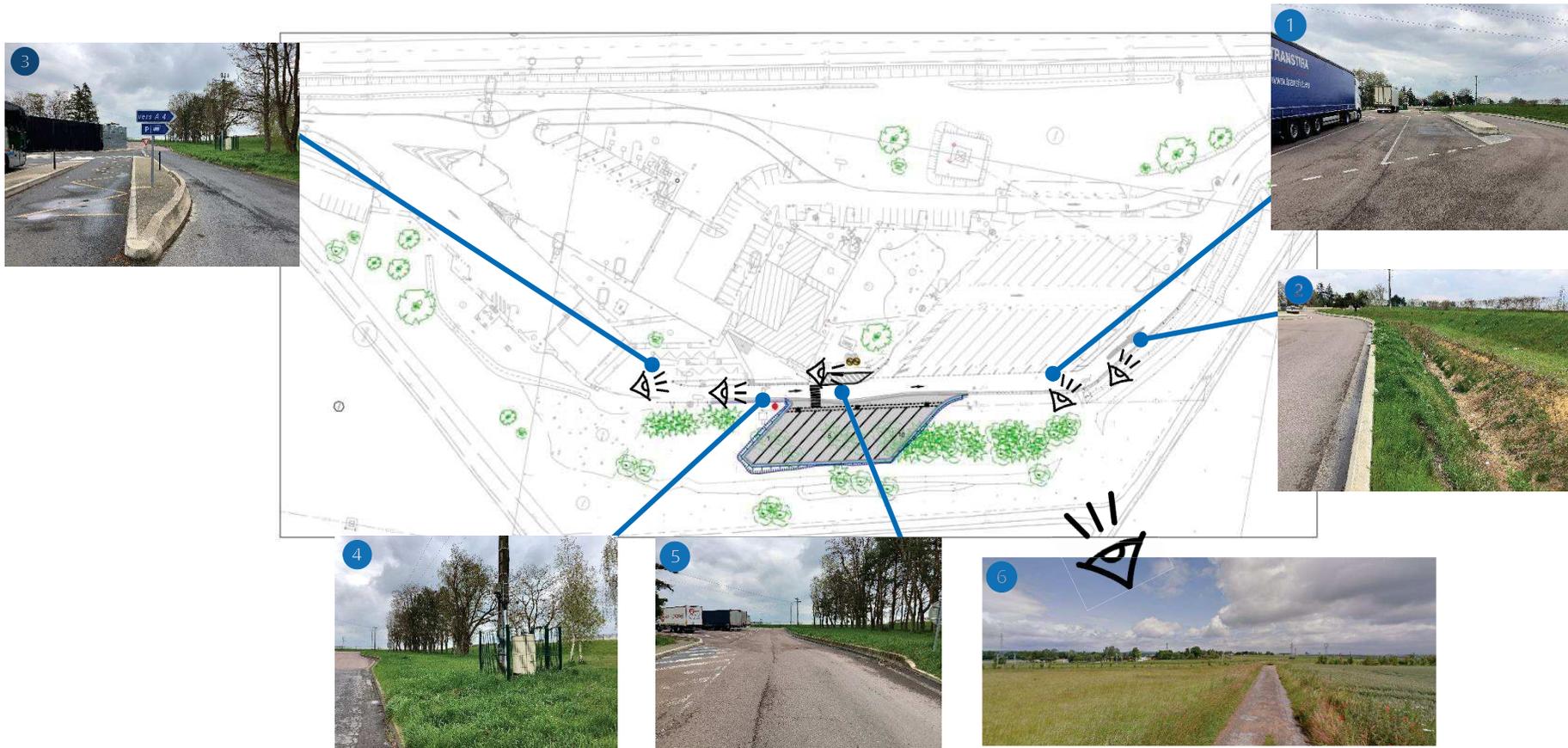
A4 - Aire de Vrigny
Extension parking poids-lourds

Demande d'examen au cas par cas
Annexe 2 : Plan de situation au 1/25 000



A4 – Aire de Vrigny
Extension parking
poids-lourds

Demande d'examen au cas par cas
Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

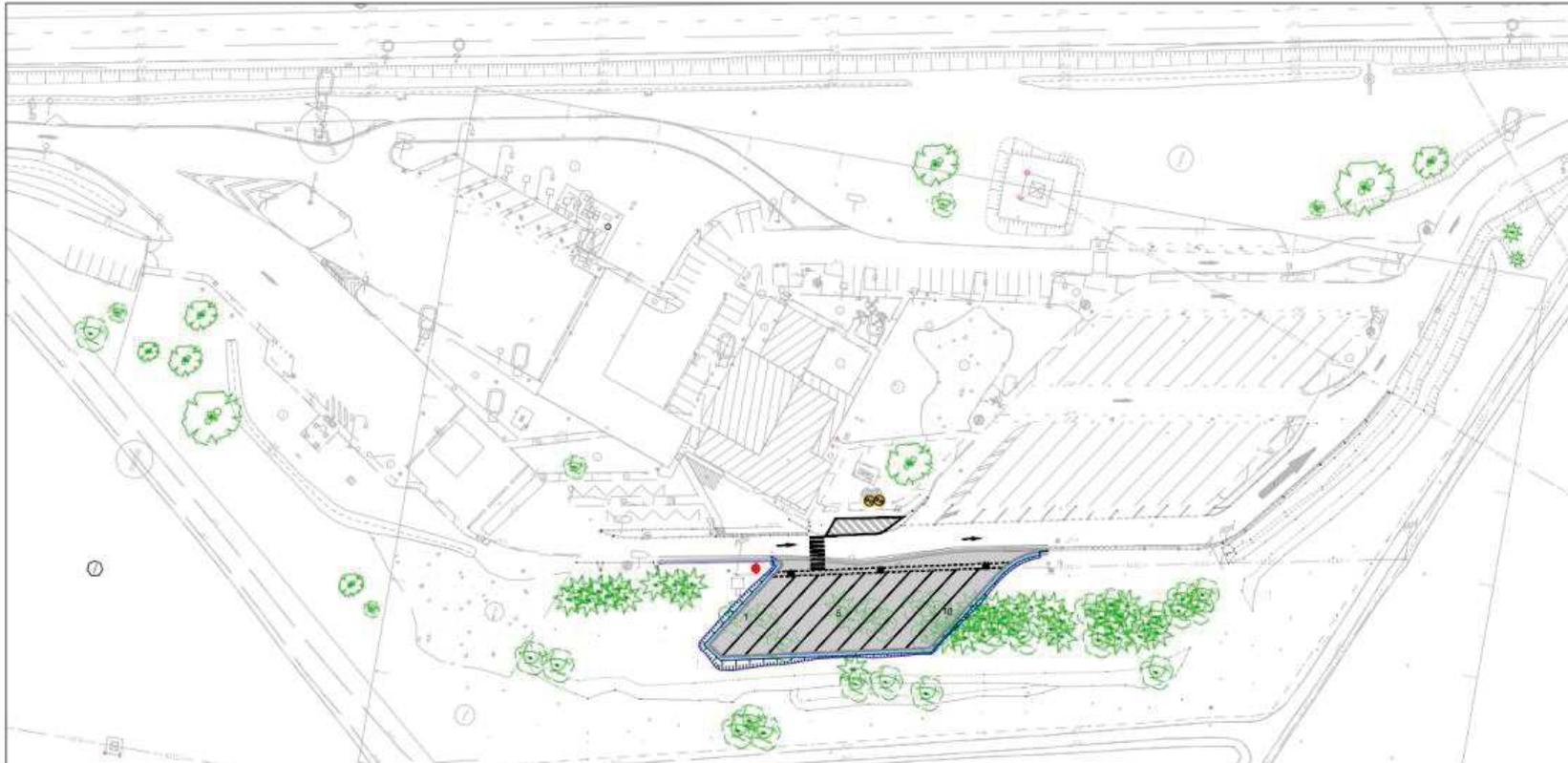


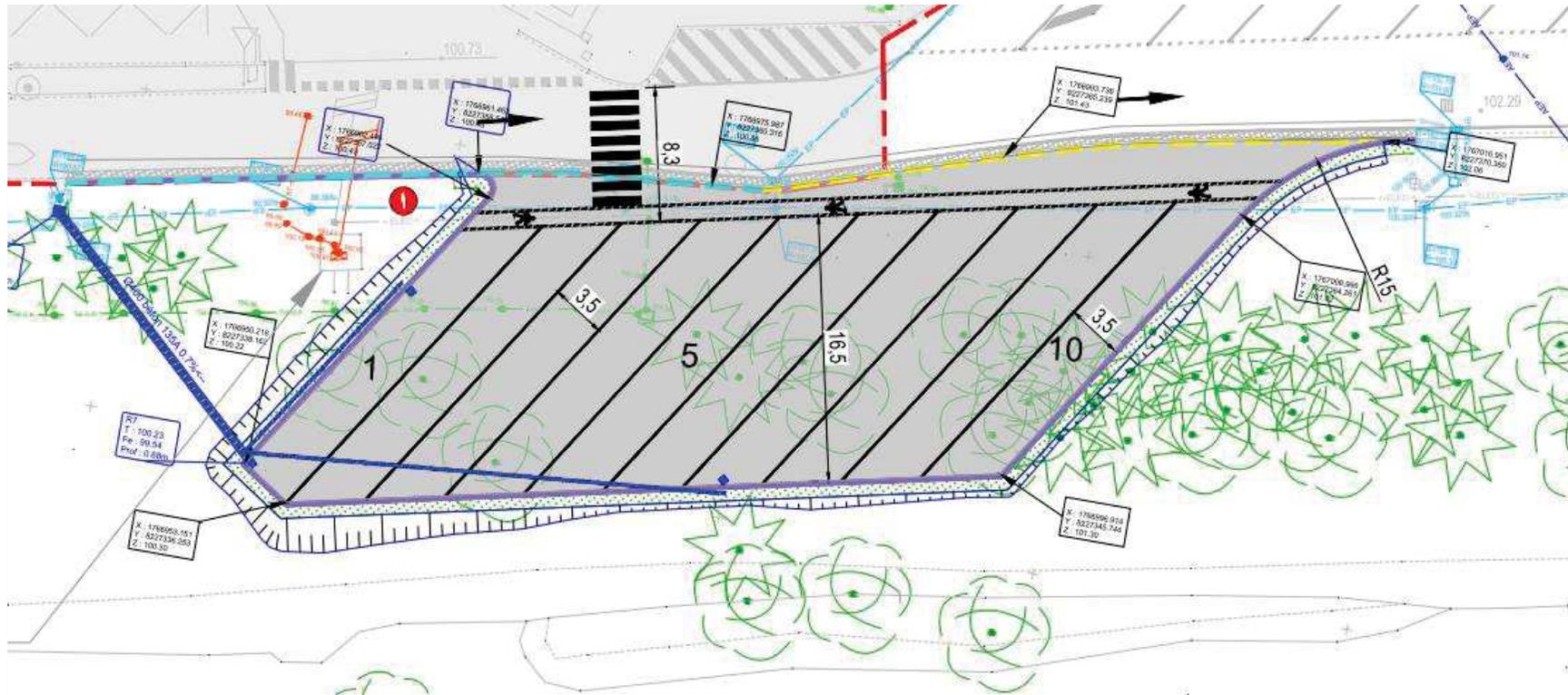




A4 – Aire de Vrigny
Extension parking
poids-lourds

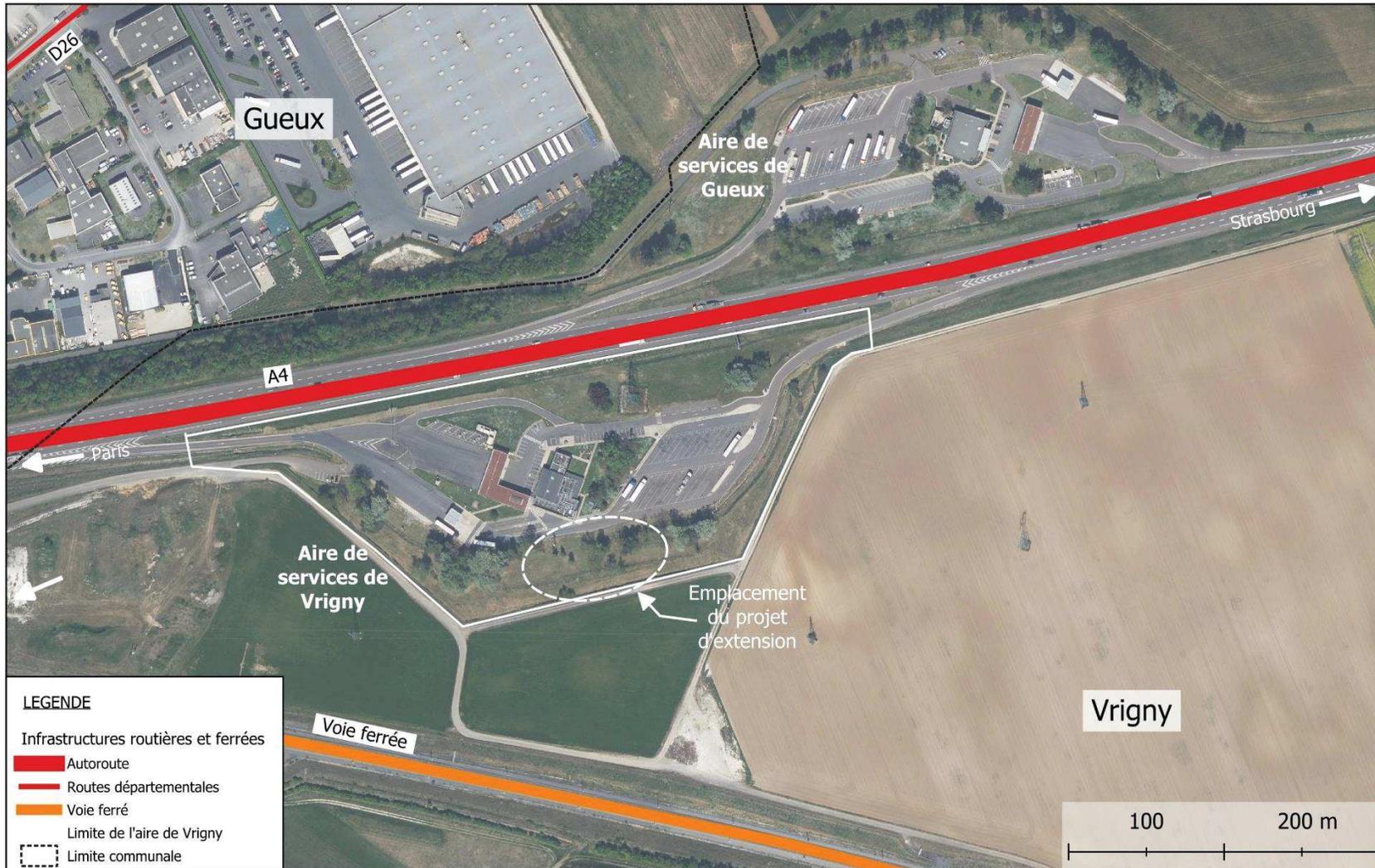
Demande d'examen au cas par cas
Annexe 4 : Plan des travaux





A4 - Aire de Vrigny
Extension parking poids-lourds

Demande d'examen au cas par cas
Annexe 5 : Plan des abords au 1/5 000ème



A4 – Aire de Vrigny
Extension parking
poids-lourds

Demande d'examen au cas par cas
Annexe 6 : Localisation du projet
par rapport aux sites Natura 2000



Le projet se situe à 4,7 km, au sud d'un site Natura 2000, la Zone Spéciale de Conservation [ZSC] « Marais et pelouses du Tertiaire au nord de Reims ».

A4 – Aire de Vrigny
Extension parking
poids-lourds

Demande d'examen au cas par cas Annexe 7 : Notice environnementale

L'aire de service de Vrigny appartient au réseau autoroutier de l'A4, sur la commune de Vrigny, dans le département de la Marne. Le projet consiste à augmenter de 10 places supplémentaires le stationnement pour les poids-lourds sur l'aire de service.

Cette notice environnementale vise à synthétiser les données d'état initial concernant l'environnement physique, le milieu naturel, les pollutions et nuisances, ainsi que les risques naturels et technologiques. L'objectif est également de mettre en évidence les mesures prévues dans le cadre du projet et des travaux afin d'éviter et de réduire les impacts du projet sur l'environnement.

1. MILIEU PHYSIQUE

Une campagne de reconnaissance des sols a été réalisée par GEOTEC en mai 2023 afin de déterminer la nature des sols et de relever les circulations d'eau. L'objectif était aussi de déterminer la perméabilité des terrains superficiels pour définir les conditions d'infiltration des eaux pluviales dans les sols. Ce chapitre correspond à la synthèse des résultats de l'étude.

1.1. Altimétrie

Le terrain est relativement plat. Les côtes altimétriques, d'après la campagne menée par GEOTEC, sont comprises entre 100,8 m et 101,75 m NGF.

1.2. Sols et sous-sols

Les formations présentes sous les 20 cm de terre végétale sont les suivantes :

- une couche de limon brun sableux crayeux jusqu'à 1,50 m voire 1,8 m de profondeur. Ses caractéristiques mécaniques sont très élevées ($3,00 < R_d < 12,00$ MPa). Les sondages ont révélé une teneur en eau comprise entre 12,3 % et 18,3 % ;
- un substratum crayeux identifié à une profondeur comprise entre 1,60 m et 2,00 m. Ses caractéristiques mécaniques sont également très élevées ($R_d \geq 20,00$ MPa).

L'étude a également permis de vérifier :

- l'aptitude du sol au traitement à la chaux et au ciment ;
- la teneur en matière organique et en sulfate dans le sol.

Sondages	F1
Profondeur (m)	1.00 – 1.60
Nature du terrain	Marne grise à cailloux
Teneur en sulfate (mg/kg)	< 57.3
Teneur en matière organique (%)	1.50

Figure 1 : Teneur en sulfate et en matière organique du sol
(Source : Etude géotechnique de conception G2 AVP – GEOTEC, mai 2023)

Sondages	Mélange F1+F3+F4
Profondeur (m)	0.70 – 0.80
Nature du terrain	Limon brun argileux
W _{OPN} (%)	15.5
ρ _{dOPN} (g/cm ³)	1.74
IPI	23

Figure 2 : Caractéristiques pédologiques (essai Proctor – IPI)
(Source : Etude géotechnique de conception G2 AVP – GEOTEC, mai 2023)

Les résultats des essais en laboratoire montrent que les matériaux sont adaptés au traitement à la chaux et au ciment.

1.3. Eaux souterraines et superficielles

Hydrogéologie du site

L'aire de service de Vrigny est localisée sur la masse d'eaux souterraines « La Craie de Champagne nord », nappe à dominante sédimentaire non alluviale (code : HG207).

Lors des fouilles réalisées par le bureau d'études GEOTEC (mai 2023), aucune arrivée d'eau n'a été observée. Des circulations d'eau superficielles peuvent se produire en période pluvieuse ; la valeur de perméabilité mesurée est inférieure à la limite admise pour l'infiltration des eaux pluviales. L'infiltration des eaux pluviales est défavorable dans les terrains limoneux.

Zone de Répartition des Eaux [ZRE]

Les Zones de Répartition des Eaux [ZRE] sont définies par les articles R211-71 et R211-72 du Code de l'environnement comme des "zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins". Ce classement identifie les territoires sur lesquels il est nécessaire d'agir prioritairement en vue d'une gestion quantitative équilibrée et durable de la ressource en prenant en compte la préservation des milieux aquatiques associés et les adaptations nécessaires au changement climatique (L211-1 du Code de l'environnement).

D'après l'Arrêté n°IDF 2021-09-16-00009 établissant l'inventaire des Zones de Répartition des Eaux dans le bassin Seine-Normandie, le site fait partie de la ZRE « Parties captives des nappes de l'Albien et du Néocomien ».

Le projet ne nécessitant pas de prélèvements d'eau, l'inventaire n'implique pas la mise en place de mesures spécifiques.

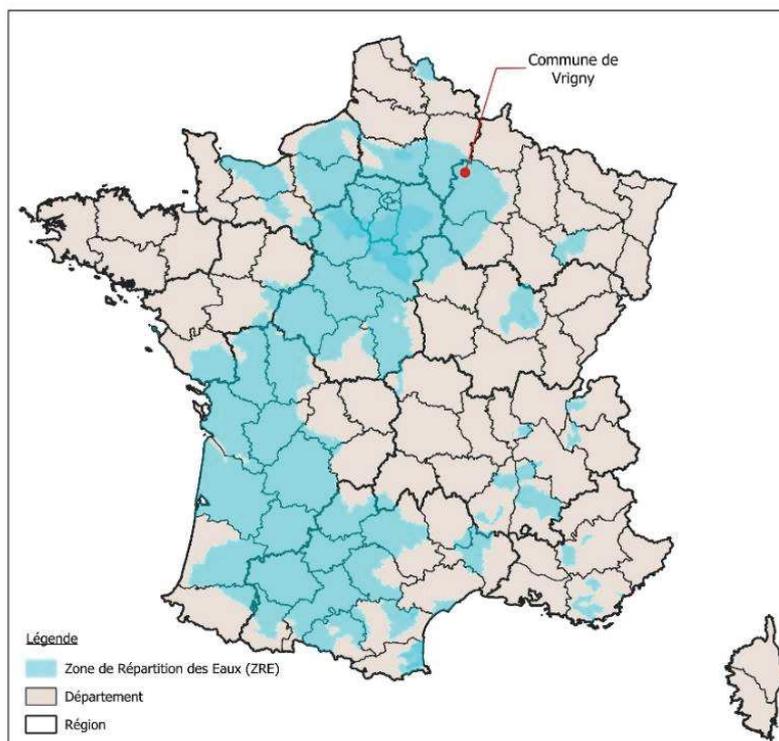


Figure 3 : Localisation des Zones de Répartition des Eaux et de la commune de Vrigny, à l'échelle de la France métropolitaine

Captage d'eau potable et alimentation en eau potable

L'aire de service se situe au sein de l'Aire d'Alimentation du Captage d'eau potable [AAC] implantée à « la Garenne de Gueux ». Selon l'arrêté du 26/01/15 réglementant les activités et projets se situant dans les périmètres de protection de l'AAC, le projet est en zone de vulnérabilité faible, il respecte les dispositions de cet arrêté, aucune démarche n'est imposée sur ce sujet.

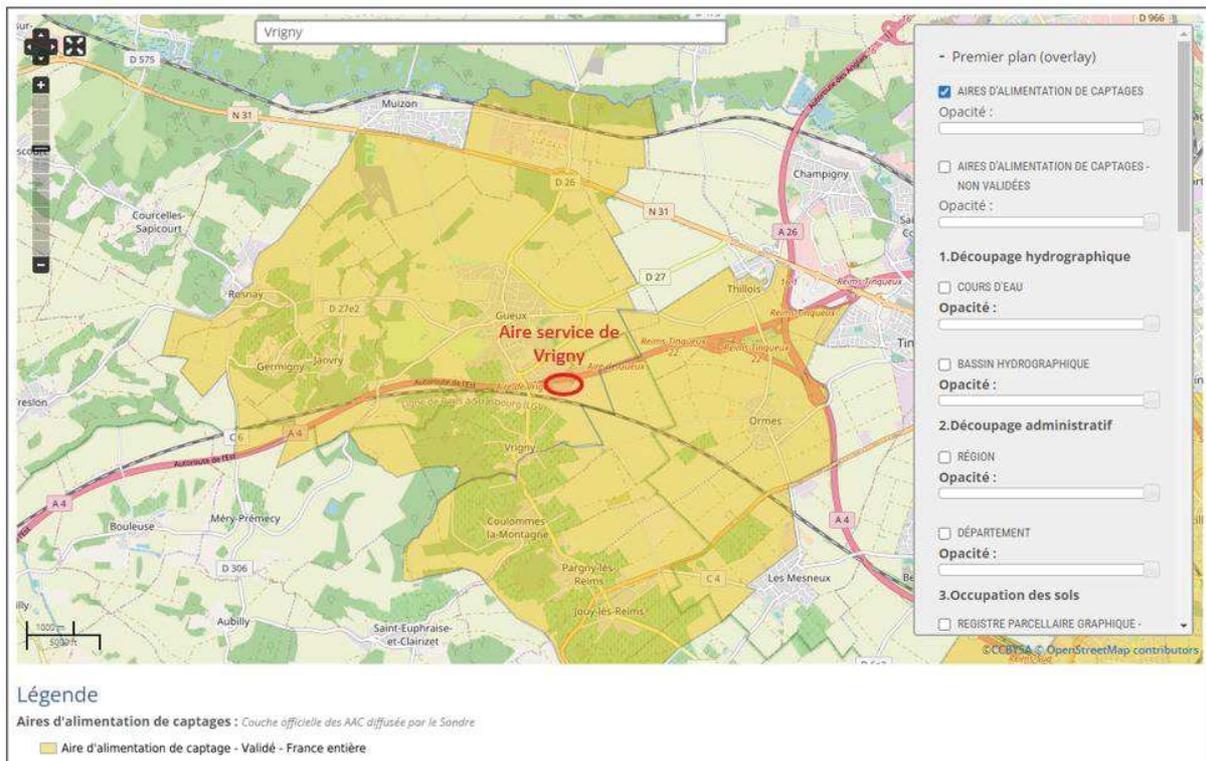


Figure 4 : Aires d'Alimentation de Captages d'eau potable [AAC] à proximité de l'aire de service de Grigny
(Source : Office Français de la Biodiversité, consulté en avril 2024)

De plus, l'aire de Grigny se situe en dehors des périmètres de protection du captage « la Garenne de Gueux » selon l'arrêté du 30/09/2013.

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Le projet prévoit la gestion des eaux pluviales par une collecte et un raccordement au réseau existant sur la station. Les eaux pluviales des nouvelles places de stationnement seront gérées comme les eaux pluviales du reste de la station, ce qui permettra d'éviter d'impacter le captage adjacent.
- Le projet tend à limiter l'imperméabilisation et la soustraction de zones semi-naturelles au strict nécessaire dans les emprises déjà aménagées de l'aire de service, et n'intercepte pas de milieu naturel d'intérêt écologique fort.

2. MILIEU NATUREL

L'ensemble des données et résultats présentés dans ce chapitre est issu du pré-diagnostic écologique réalisé par le bureau d'étude Biotope en novembre 2023. Il est présenté en annexe 8.

Cette étude fait appel à la notion d'aire d'étude éloignée, correspondant à la zone entourant le site dans un rayon de 5 km. L'aire d'étude rapprochée, quant à elle, se rapporte à la zone d'implantation du projet, comme présenté sur la figure ci-après.



Figure 5 : Localisation de l'aire d'étude rapprochée sur l'aire de service de Vrigny
 (Source : Biotope, novembre 2023)

2.1. Zonages d'inventaire et de protection du patrimoine naturel

Le site est concerné, dans un rayon de 5 km, par les zonages réglementaires et d'inventaires suivants :

- une zone Natura 2000, la Zone Spéciale de Conservation [ZSC] « Marais et Pelouses du tertiaire au Nord de Reims » (4,7km, au nord). Au regard de la distance du projet avec ce site Natura 2000, une évaluation d'incidences simplifiée est à prévoir dans le cadre du dossier lié à la Loi sur l'eau.
- 7 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique [ZNIEFF] de type I et 2 ZNIEFF de type 2, situées au nord et à l'ouest du site ;
- un espace géré par le Conservatoire des Espaces Naturels [CEN] Champagne-Ardenne (« Pelouse du Cours Robin »), au nord.

Le site est compris au sein du Parc Naturel Régional [PNR] de la Montagne de Reims.



Figure 6 : Zonages d'inventaire du patrimoine naturel
(Source : Biotope, novembre 2023)



Figure 7 : Autres zonages du patrimoine naturel
(Source : Biotope, novembre 2023)

2.2. Continuités écologiques

La Trame Verte et Bleue régionale est présentée au sein du Schéma Régional de Cohérence Écologique [SRCE] de Champagne-Ardenne, lui-même intégré dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires [SRADDET].

L'aire de service de Vigny rassemble des zones très anthropisées, imperméables et des habitats ouverts et semi-ouverts favorables à la faune (espaces verts). L'absence de corridors écologiques et réservoirs de biodiversité sur l'aire d'étude rapprochée et la présence de la voie ferrée Paris-Strasbourg et de l'A4 autour de cette aire d'étude limitent les interactions avec les éléments de la Trame Verte et Bleue régionale.

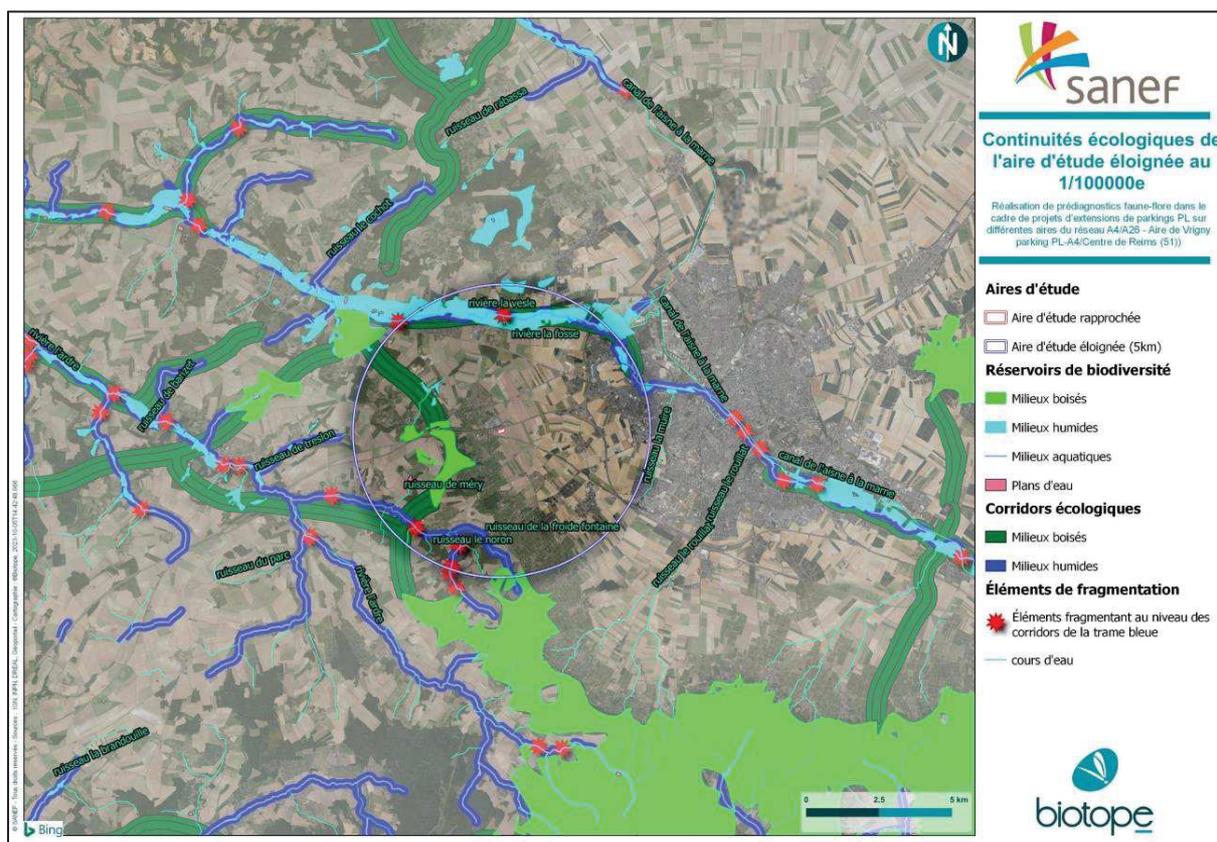


Figure 8 : Continuités écologiques de l'aire d'étude éloignée au 1/10 000ème
(Source : Biotop, novembre 2023)

2.3. Inventaires des habitats naturels

Le site du projet est localisé au sud de l'autoroute A4 et est entouré par une matrice agricole et urbaine.

De manière globale, le site d'étude présente un caractère artificiel, dominé par une occupation du sol urbaine ou industrielle. Il rassemble peu d'habitats favorables à la faune. Le site est caractérisé par :

- des prairies mésophiles fertilisées eutrophes fauchées. Il s'agit d'un habitat prairial à faciès plutôt graminéoïde résultant de l'appauvrissement du cortège par fertilisation et anthropisation. Cet habitat représente un enjeu contextualisé faible, il s'étend sur 6 500 m² de l'aire d'étude rapprochée ;
- des milieux anthropiques, parmi lesquels :
 - o des routes et parkings, sur 1 300 m², dont l'enjeu peut être considéré comme nul ;
 - o des alignements d'arbres, issus de plantations artificielles. Les essences ne présentent pas d'intérêt particulier et certaines sont mêmes allochtones : Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*), Pin sylvestre (*Pinus sylvestris*) ou encore Bouleau verruqueux (*Betula pendula*). Ces communautés arborées couvrent environ 1 400 m² de l'aire d'étude rapprochée.

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Afin d'éviter la consommation du foncier agricole ou d'espaces naturels, l'extension du parking est prévue au sein des emprises historiques de l'aire de service.
- Le projet est envisagé sur la zone la moins pourvue en arbres, au sein des emprises possibles.



Figure 9 : Localisation des différents habitats présents sur l'aire d'étude rapprochée
(Source : Biotope, novembre 2023)

2.4. Inventaires floristiques et faunistiques

Taxon des Oiseaux

Le pré-diagnostic écologique établi par le bureau d'études Biotope a permis de détecter :

- la présence avérée d'oiseaux protégés et/ou patrimoniaux :
 - le Chardonneret élégant ;
 - le Faucon crécerelle ;
 - la Mésange à longue queue ;
 - la Mésange bleue ;
 - la Mésange charbonnière ;
 - le Pinson des arbres ;
 - la Linotte mélodieuse ;
- la présence potentielle d'oiseaux protégés et patrimoniaux :
 - le Serin cini ;
 - le Verdier d'Europe.

L'enjeu écologique concernant les oiseaux est donc qualifié de moyen.

Taxon des Mammifères

Le Lapin de garenne est une espèce patrimoniale dont la présence a été avérée. Le Hérisson d'Europe est une espèce protégée potentiellement présente sur le site.

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Les mammifères tels que le Lapin de garenne ou le Hérisson d'Europe sont exclus du secteur du projet du fait de la présence d'un grillage à maille progressive en limite du Domaine Public Autoroutier Concédé [DAPC] (maintenu par la suite).

Espèces Exotiques Envahissantes [EEE]

La présence avérée d'Espèces Exotiques Envahissantes a été établie :

- le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*) ;
- l'Ailanthé glanduleux (*Ailanthus altissima*).

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Les déblais du site, pouvant être vecteurs de dispersion de ces espèces exotiques envahissantes, seront :
 - soit criblés pour réemploi sur place ;
 - soit évacués en centre spécifique pour éviter toute dispersion racinaire.

Une surveillance de la reprise végétale en année n+1 sera réalisée aux abords immédiats du site du projet.

2.5. Zones humides

Plusieurs zones humides sont présentes sur l'aire d'étude éloignée. En revanche, celles-ci sont relativement déconnectées de l'aire d'étude rapprochée et ne présentent pas de problématiques.

Selon les données du Réseau Partenarial des Zones Humides [RPZH], l'aire d'étude rapprochée est localisée à environ 100 m d'un ru temporaire/fossé agricole, ce dernier semblant, par ailleurs, en grande partie reprofilé et enterré.

L'aire d'étude rapprochée est intégralement localisée dans une zone à très faible probabilité de présence de zones humides et le contexte très imperméabilisé de l'aire de service de Vrigny diminue encore cette probabilité. Le contexte du site est donc défavorable à la présence de zones humides et il n'est donc pas apparu comme pertinent de réaliser un diagnostic complet de délimitation des zones humides.

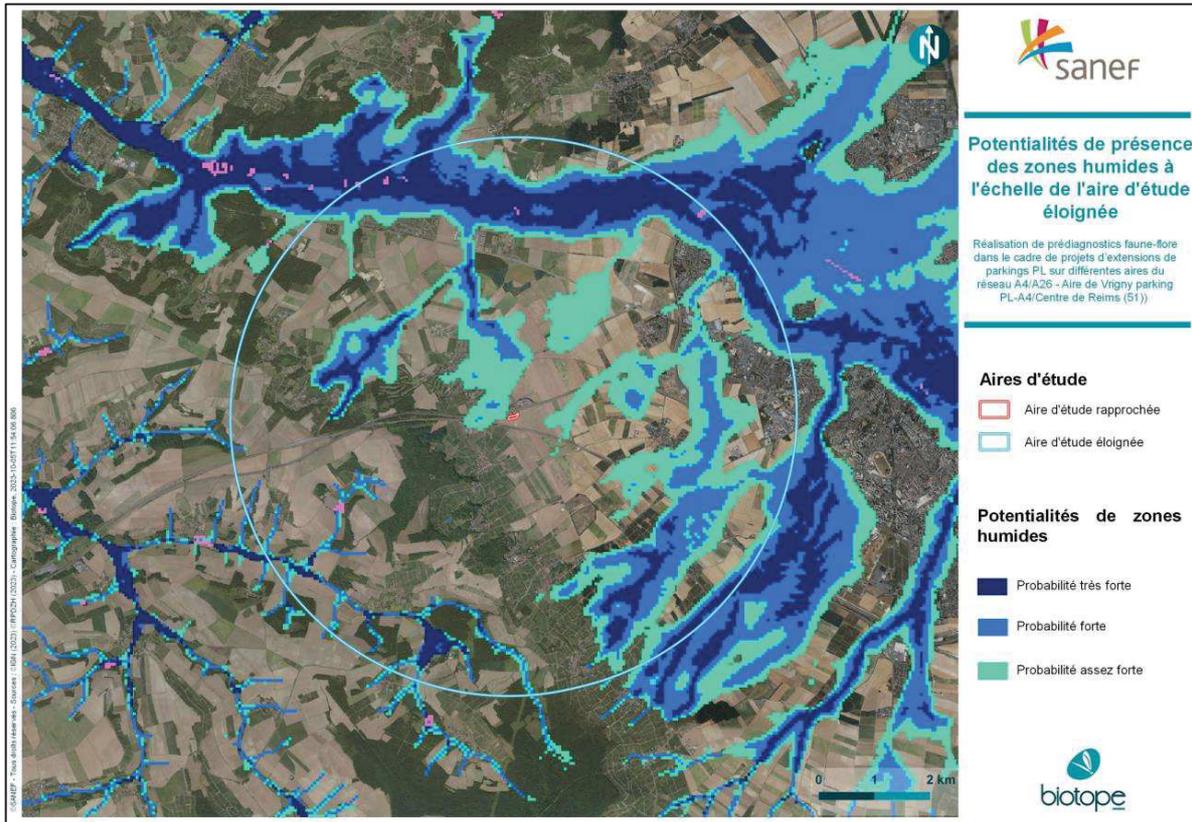


Figure 10 : Potentialités de présence des zones humides à l'échelle de l'aire d'étude éloignée
(Source : Biotopie, novembre 2023)

Synthèse des enjeux sur les milieux naturels

Selon les résultats du pré-diagnostic écologique établi par le bureau d'études Biotopie en novembre 2023, le site du projet d'extension n'est pas localisé au sein de zonages réglementaires. Il est caractérisé par des milieux anthropisés, imperméables, ainsi que des milieux ouverts et semi-ouverts très entretenus et artificialisés. C'est pourquoi ils sont relativement indépendants des corridors et réservoirs de biodiversité à proximité, d'autant plus que la voie ferrée et l'autoroute constituent des éléments supplémentaires de fragmentation du paysage. Biotopie a signalé la présence avérée ou potentielle d'espèces protégée et/ou patrimoniales, ainsi que d'espèces exotiques envahissantes.

En conclusion, au vu du contexte autoroutier et des caractéristiques du projet, les enjeux écologiques restent limités.

3. MILIEU HUMAIN

3.1. Occupation du sol autour du site

L'aire de service de Vrigny s'inscrit au sein d'une matrice agricole et urbaine. L'aire est accolée à l'autoroute A4, au nord. Le site est entouré par des chemins agricoles et une ligne électrique aérienne contourne le site par le sud. Au-delà de cette ligne électrique, au sud, la voie ferrée LGV Est européenne relie Paris et Strasbourg, selon un axe est-ouest.

L'aire de service de Vrigny est constituée d'une station-service équipée de pompes à carburant, ainsi que des services habituels (sanitaires, restaurant, boutique, etc.).

Les habitations les plus proches se situent à 400 m, au nord de la station, de l'autre côté de l'autoroute, sur la commune de Gueux.

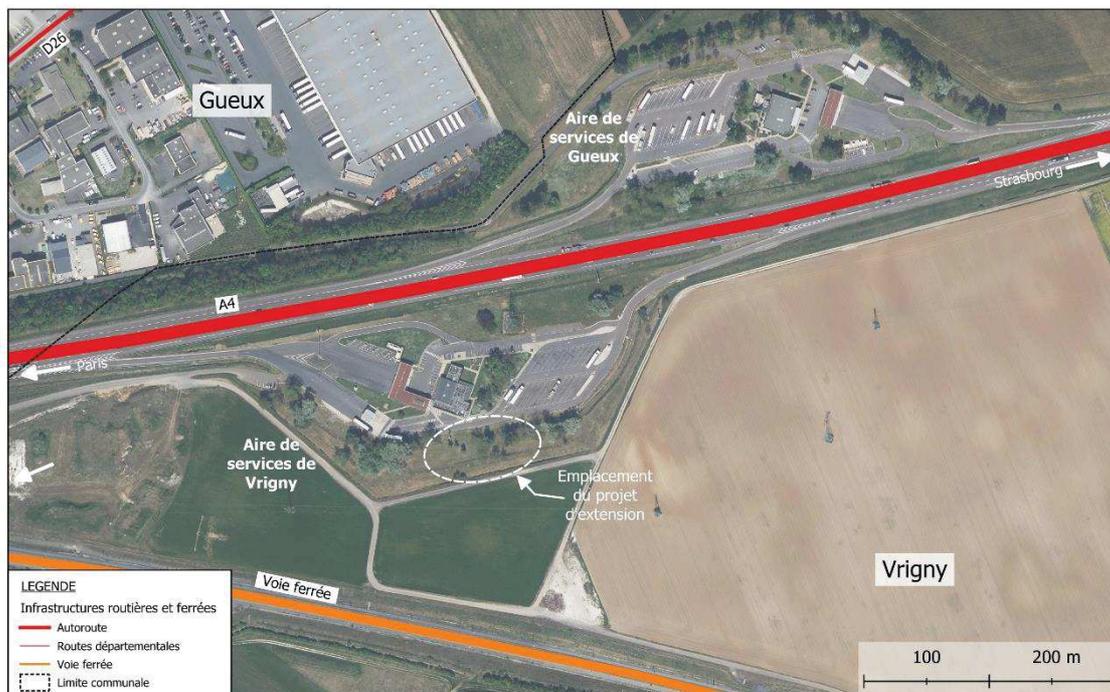


Figure 11 : Plan des abords

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- L'emplacement proposé, dans le cadre du projet, vise à respecter la sécurité des usagers, en séparant les flux de poids-lourds de ceux des véhicules légers.

3.2. Infrastructures et réseaux souterrains

Un réseau d'électricité et d'eaux pluviales traversent la station, dans le même axe que la future voie piétonne du projet. Trois avaloirs reliés par des réseaux d'assainissement sont positionnés aux extrémités de la future zone d'extension de parking. Ces avaloirs sont situés à 0,68 m et 0,75 m. Enfin, un réseau de télécommunication traverse en partie le futur parking. Un réseau d'eau potable passe à l'est mais n'est pas localisé au sein de l'aire de projet.

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Afin de ne pas impacter ces réseaux, la connaissance des profondeurs permet d'ajuster les profondeurs de terrassement.

3.3. Paysage

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Des aménagements paysagers complémentaires sont prévus autour des nouvelles places de stationnement pour favoriser l'intégration paysagère du projet. Ils pourront avoir à terme, un intérêt pour les oiseaux en particulier.

3.4. Patrimoine culturel et archéologique

Le Service Régional d'Archéologie [SRA] a été consulté par courrier le 17/01/2024 au sujet des vestiges archéologiques. Le SRA a indiqué par retour le 22/01/2024, que le projet ne sera assorti d'aucune prescription en matière d'archéologie.

Le site du projet n'est pas situé à proximité de sites classés ou inscrits. Il n'est pas non plus inclus dans un périmètre de protection de monuments historiques.

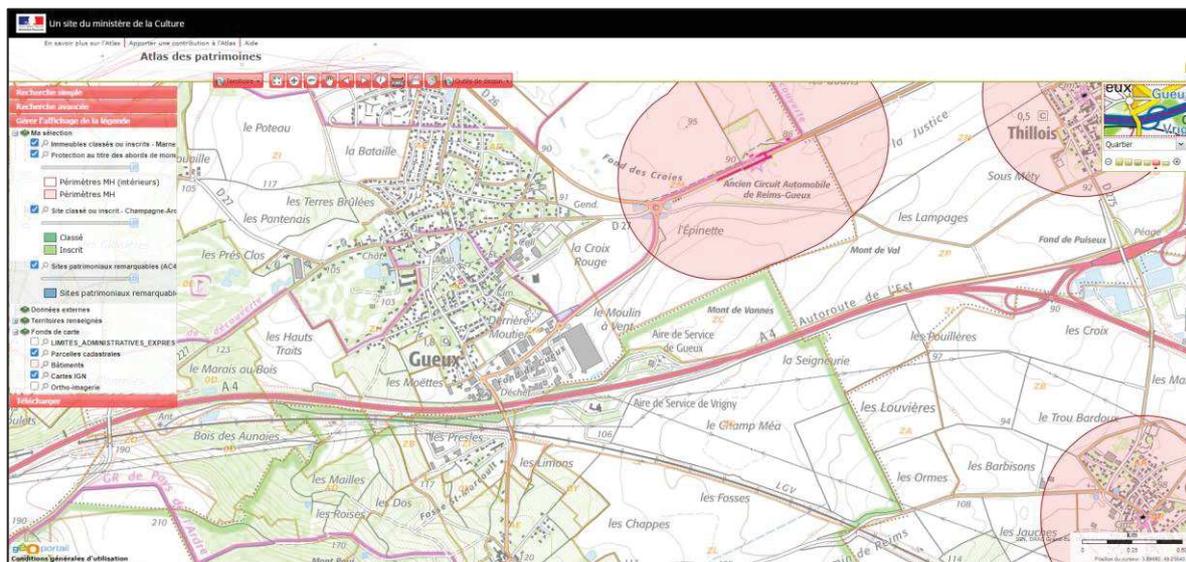


Figure 12 : Capture d'écran issue de l'Atlas des patrimoines
(Source : Site du ministère de la Culture, consulté le 09/02/2024)

3.5. Pollutions et nuisances

Pollution des sols

Il n'a été détecté aucun indice évident de pollution des sols lors des sondages réalisés par GEOTEC en mai 2023 (c'est-à-dire sous une forme détectable visuellement ou olfactivement).

La Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services [CASIAS] recense les anciennes activités susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des sols. Il peut s'agir d'anciennes activités industrielles (qu'il s'agisse d'industries lourdes, manufacturières, etc.) ou encore d'anciennes activités de services potentiellement polluantes (par exemple les blanchisseries, les stations-services et garages, etc.). À noter que la CASIAS ne préjuge pas de la pollution effective des sols des établissements recensés.

Sur l'aire de service de Vrigny, la station-service, lors de son exploitation par la société Shell, a été enregistrée en 2002, sous le numéro CHA5101008, dans la base de données CASIAS (dernière mise-à-jour de la fiche : 04/12/2014).

Amiante et HAP

Des investigations ont été menées par la société NextRoad Engineering le 22/03/2023 afin de détecter l'amiante naturel, ajouté, ainsi que les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques [HAP] dans les enrobés des parkings et chaussées.

Aucun amiante n'a été révélé. Concernant les HAP, les teneurs mesurées sont inférieures ou égales à 50 mg/kg de matière sèche, ce qui correspond au seuil le plus bas.

Ambiances lumineuses

Concernant les pollutions lumineuses, la zone de stationnement actuelle des poids-lourds n'est pas éclairée et le projet d'extension ne prévoit pas la mise en place d'éclairage.

Ambiances sonores

La 3^{ème} échéance du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement [PPBE] du département de la Marne a été approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2019. Elle comprend l'autoroute A4.

Plus localement, en lien avec le projet, les poids-lourds sont générateurs de bruit ponctuellement lors de l'allumage et de l'arrêt des moteurs.

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Les habitations les plus proches se situent à 550 m, ce qui permet d'assurer que le projet d'extension de places poids-lourds n'aura pas d'impacts acoustiques pour les habitations les plus proches.

3.6. Risques naturels et technologiques

Les risques naturels et technologiques potentiels ont été pris en compte lors de la conception technique du projet. Les données concernant ces risques sont issues :

- d'investigations menées par des bureaux d'études (GEOTEC et Géomines, mai-juin 2023) ;
- du Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Marne, datant de 2019 ;
- du Plan Local de l'Urbanisme [PLU] de la commune de Vrigny, dont la dernière procédure a été approuvée le 13/02/2020 ;
- du site Géorisques, consulté en février 2024.

Risques sismiques

Le terrain se situe en zone d'aléa très faible selon le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention des risques sismiques, zone pour laquelle aucune prescription n'est requise.

Mouvement de terrain

La commune de Vrigny a fait l'objet de deux arrêtés de catastrophe naturelle, dont 1 arrêté relatif à des « mouvements de terrain » et 1 arrêté relatif à la « sécheresse ».

Selon l'étude réalisée par le bureau d'études GEOTEC en mai 2023, dans les formations d'altération, il sera toujours possible de constater des variations latérales importantes de faciès avec des niveaux

argileux, limoneux voire des horizons plus ou moins riches en graviers et cailloux. Cette particularité s'accompagne également d'hétérogénéité des caractéristiques mécaniques.

Le toit du substratum correspond à une surface d'érosion. Par conséquent, il sera toujours possible de rencontrer des sur-profondeurs ou des remontées du toit du substratum plus importantes que celles observées dans nos sondages. Le substratum crayeux sous-jacent est sujet à la karstification. Il est toujours possible, dans un tel environnement, de rencontrer des cavités vides ou remplies de sédiments divers qui n'auraient pas été mises en évidence par les sondages. À noter que ce secteur n'est pas réputé à risque vis-à-vis de ce phénomène.

Par ailleurs, les essais laboratoires réalisés par GEOTEC en mai 2023 révèlent que les sols du site sont moyennement sensibles au phénomène de retrait-gonflement des argiles.

Risques pyrotechniques

Un diagnostic de pollution pyrotechnique non intrusif a été réalisé entre mai et juin 2023 par la société Géomines sur le site du projet.

298 anomalies magnétiques ont été détectées et sont susceptibles de présenter des risques pyrotechniques.

Ces anomalies appartiennent aux familles A, B, C et HC, dont les caractéristiques sont présentées en légende de la carte ci-après.

Parmi l'ensemble de ces anomalies :

- 46 % se réfèrent à la famille C ;
- 34 % à la famille B ;
- 5 % à la famille A.

Les 15 % restants correspondent aux anomalies ne pouvant être catégorisées car la source n'a pas pu être calculée, ou car l'anomalie était hors zone.

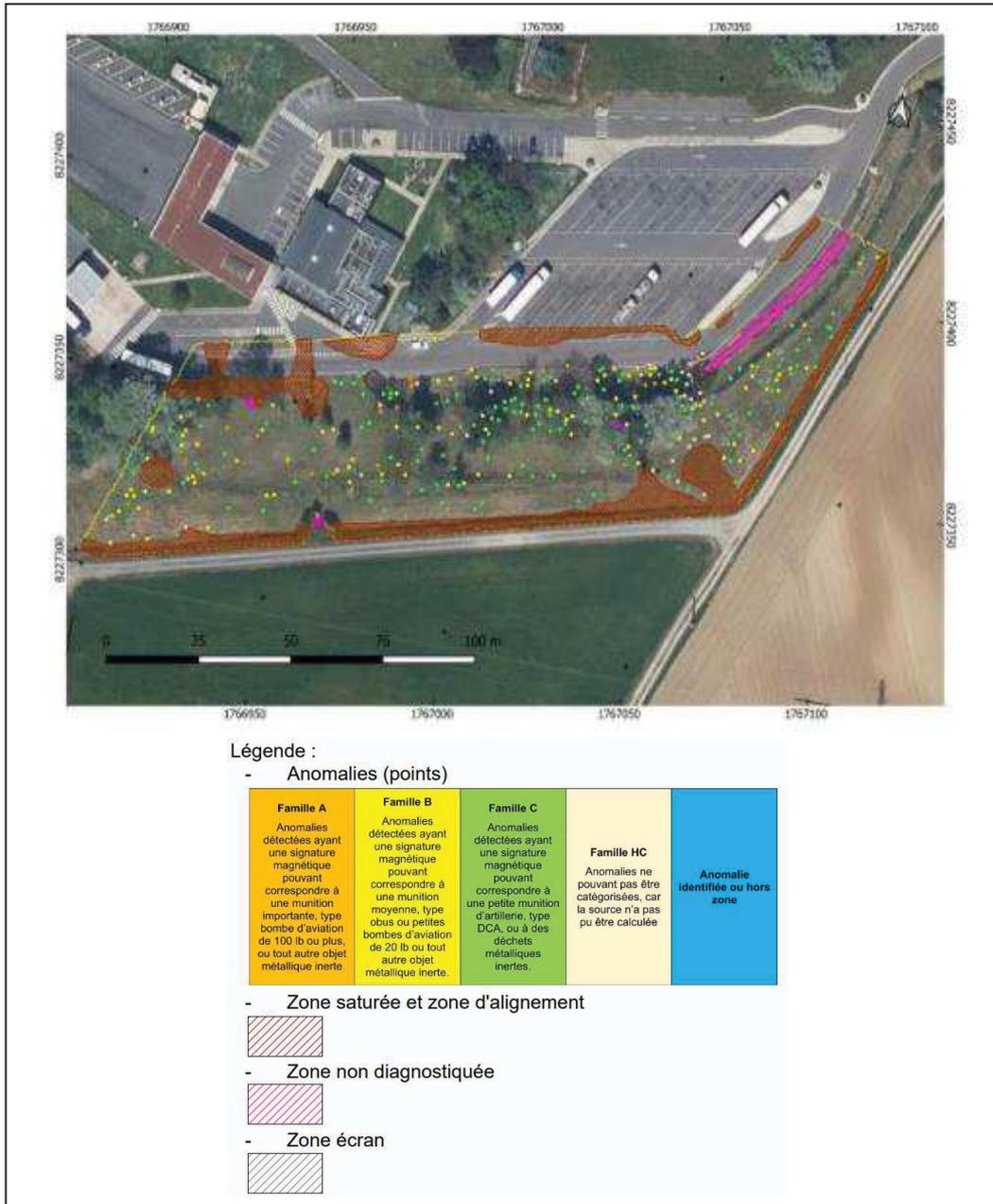


Figure 13 : Zones à risques pyrotechniques retenues sur le site du projet de l'aire de service de Vrigny
(Source : Géomines, mai-juin 2023)

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Les marchés de travaux pour la réalisation du projet informeront les entreprises sur la présence de risques pyrotechniques. Ils prévoient des dispositions pour assurer la sécurité des compagnons sur le chantier. En cas de découverte de gros engins pyrotechniques, la gendarmerie sera alertée par le chantier pour intervention.

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement [ICPE]

La station-service Shell de l'aire de service de Vrigny est une ICPE.

D'après le Plan Local de l'Urbanisme [PLU] de la commune de Vrigny, 7 autres ICPE sont soumises à autorisation ou déclaration. Elles sont situées à des distances comprises entre 400 m et 1,3 km du site.

Risques sur la commune

Selon le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs [DDRM] de la Marne de 2019, la commune est exposée au risque de « Transport de marchandises dangereuses ».

4. MESURES POUR LA PHASE CHANTIER

Des mesures chantier (lors de la construction) sont également prévues, parmi lesquelles :

- l'établissement d'un Plan d'Assurance Environnement [PAE] ;
- la mise en place d'un Suivi de l'Élimination des Déchets [SED] ;
- l'établissement d'un schéma d'intervention en cas de pollution accidentelle ; -
- la mise en place d'aires spécifiques pour entretien et maintenance des engins de chantier.

5. SYNTHÈSE

Nous avons exposé, à travers cette notice, les enjeux environnementaux sur et à proximité de l'aire de service de Vrigny, sur l'autoroute A4. Le cas échéant, des mesures d'évitement et de réduction prévues en réponse aux impacts potentiels sur l'environnement du projet de 10 places poids-lourds supplémentaires ont été présentées.

L'aire de service de Vrigny est localisée à environ 3,0 km du captage d'alimentation en eau potable « La Garenne de Gueux ». Il est compris, selon l'arrêté du 26/01/15 réglementant les activités et projets se situant dans les périmètres de protection de l'AAC, en zone de vulnérabilité faible. Etant donné qu'il respecte les dispositions de cet arrêté, aucune démarche n'est imposée sur ce sujet. De plus, l'aire de Vrigny se situe en dehors des périmètres de protection de ce captage, selon l'arrêté du 30/09/2013.

Le pré-diagnostic écologique établi par le bureau d'études Biotopie en novembre 2023 met en évidence que les impacts du projet sur la biodiversité restent limités du fait de la forte anthropisation du milieu que constitue l'aire de service. En effet, les habitats écologiques relevés sont artificialisés et très entretenus. Pour cette raison, la probabilité de présence de zones humides est faible. L'autoroute et la LGV limitent d'autant plus les interactions avec la Trame Verte et Bleue, en constituant des éléments de fragmentation du paysage. Pour terminer, le site n'est inclus dans aucun zonage réglementaire.

D'après le Service Régional d'Archéologie et l'Atlas des patrimoines, aucun enjeu concernant le patrimoine culturel ou archéologique n'est à relever sur le site ou à proximité directe.

Au vu du contexte autoroutier du site et de son éloignement par rapport aux habitations, le projet d'ajout de 10 places supplémentaires n'aura pas d'impacts sur les pollutions et nuisances acoustiques.

Enfin, des risques existent sur la commune, relatifs aux mouvements de terrain et au Transport de Marchandises Dangereuses. Ils ne représentent, pour autant, pas un obstacle au projet.

Ensemble des mesures d'évitement et/ou de réduction :

GESTION EAUX PLUVIALES

- Le projet prévoit la gestion des eaux pluviales par une collecte et un raccordement au réseau existant sur la station. Les eaux pluviales des nouvelles places de stationnement seront gérées comme les eaux pluviales du reste de la station.
- Le projet tend à limiter l'imperméabilisation et la soustraction de zone semi-naturelle au strict nécessaire dans les emprises déjà aménagées de l'aire et n'intercepte pas de milieu naturel d'intérêt écologique fort.

HABITATS NATURELS

- Afin d'éviter la consommation du foncier agricole ou d'espaces naturels, l'extension du parking est prévue au sein des emprises historiques de l'aire de service.
- Le projet est envisagé sur la zone la moins pourvue en arbres, au sein des emprises possibles.

FAUNE/FLORE

- Les mammifères tels que le Lapin de garenne ou le Hérisson d'Europe sont exclus du secteur du projet du fait de la présence d'un grillage à maille progressive (maintenue par la suite).

ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

- Les déblais du site, pouvant être vecteur de dispersion de ces espèces exotiques envahissantes, seront :
 - soit criblés pour réemploi sur place ;
 - soit évacués en centre spécifique pour éviter toute dispersion racinaire.

Une surveillance de la reprise végétale en année n+1 sera réalisée aux abords immédiats du site du projet.

- Des plantations d'arbres et d'arbustes seront réalisées sur les emprises possibles du site, afin de fournir de nouveaux habitats pour l'avifaune, avec des essences plus locales en fonction de la typologie de sol. À noter que le site est fortement contraint par la présence de lignes haute tension.

Certaines actions rentrent partiellement dans le cadre de la Stratégie Nationale Biodiversité 2030, notamment via la mesure 17° action 4 : « Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes ».

Ensemble des mesures d'évitement et/ou de réduction :**MILIEU HUMAIN**

L'emplacement proposé, dans le cadre du projet, vise à respecter la sécurité des usagers, en séparant les flux de poids-lourds de ceux des véhicules légers.

INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX SOUTERRAINS

- Afin de ne pas impacter ces réseaux, la connaissance des profondeurs permet d'ajuster les profondeurs de terrassement.

AMBIANCES LUMINEUSES ET SONORES

- Les habitations les plus proches se situent à 550 m, ce qui permet d'assurer que le projet d'extension de places poids-lourds n'aura pas d'impacts acoustiques pour les habitations les plus proches.

RISQUES PYROTECHNIQUES

- Les marchés de travaux pour la réalisation du projet informeront les entreprises sur la présence de risques pyrotechniques. Ils prévoient des dispositions pour assurer la sécurité des compagnons sur le chantier. En cas de découverte de gros engins pyrotechniques, la gendarmerie sera alertée par le chantier pour intervention.