

Senlis, le 1<sup>er</sup> octobre 2025

**Monsieur le Président de l'Autorité environnementale**  
Ministère de la transition écologique, de l'Énergie, du  
climat et de la prévention des risques  
Inspection générale de l'environnement et du  
développement durable - IGEDD  
Autorité Environnementale  
92055 LA DÉFENSE CEDEX

N/Réf. : XH-SMLR-PM-EL\_25-267

V/Réf. : Décision n° F-032-25-C-0106 du 6 août 2025

**Objet : Autoroute A1 - Demi-diffuseur de Chamant (Oise) - Demande d'examen au cas par cas**  
Recours administratif préalable obligatoire à l'encontre de la décision n° F-032-25-C-0106  
du 6 août 2025

Affaire suivie par Xavier HARDY - ☎ 06 68 76 47 56 - ✉ xavier.hardy@sanef.com

**Lettre Recommandée avec A.R. n° 2C 156 440 4815 8**

Monsieur le Président de l'Autorité Environnementale,

Par sa décision n° F-032-25-C-0106 en date du 6 août 2025, l'Autorité Environnementale a décidé de soumettre à évaluation environnementale le projet de réaménagement de l'échangeur n° 8 de l'autoroute A1 et la création d'un parking de co-voiturage et de places poids-lourds à Chamant (60).

L'examen attentif de cette décision nous conduit à introduire le présent recours gracieux afin de solliciter la réévaluation de la demande d'examen au cas par cas. Ce recours s'appuie sur des justifications et des documents complémentaires qui à mon sens permettent de démontrer le caractère non substantiel des incidences du projet sur l'environnement.

La décision porte que « *l'absence d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement [...] n'est pas démontrée.*

*[...] Les objectifs spécifiques poursuivis pour la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment le dimensionnement des aménagements projetés au regard du développement du parc d'activités voisin, leurs liens fonctionnels avec le parc d'activité, le trafic routier, l'imperméabilisation des surfaces, la protection des sols et des nappes, le devenir des déblais excédentaires et la biodiversité. »*

Or le projet en cause est conçu de sorte à limiter les impacts pour l'environnement et sur la santé humaine, notamment :

## 1. Eu égard à son absence d'impact sur la ressource en eau

- **Instruction du dossier Loi sur l'Eau**

Le projet fait l'objet d'un porter à connaissance au titre de la Loi sur l'eau dont un extrait figurait à l'annexe 12 de la demande d'examen au cas par cas. Ce dossier présente les modifications, prévues dans le projet, du système d'assainissement existant visant à prévenir toute pollution de la ressource en eau du sous-bassin versant de l'Aunette. Il a fait l'objet d'une instruction de la part de la Direction Départementale des Territoires de l'Oise qui nous a transmis sa décision le 28 juillet 2025, après le dépôt du dossier de cas par cas. Nous joignons donc cette décision à titre d'élément nouveau. Cette décision confirme que le projet n'affecte pas le système d'assainissement existant autorisé par l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2007.

Ce courrier indique :

*En conclusion et d'après ce qui précède, les modifications du projet n'impactent pas de façon notable le système de gestion d'eaux pluviales actuellement mis en place et pour lequel l'arrêté préfectoral sus-visé avait été délivré. Ce projet ne nécessitera pas la constitution d'un nouveau dossier « Loi sur l'eau », donc ni (sic) une nouvelle enquête publique au titre du Code de l'Environnement.*

Il ressort de cette instruction que l'objectif de la protection de la ressource en eau est respecté par le projet présenté.

La décision rendue par l'Autorité environnementale affirme également que : « *Le dossier n'indique pas si toutes les eaux de chaussées seront prises en compte dans le nouveau système d'assainissement puisque certaines voies existantes sont déplacées.* »

L'extrait du dossier loi sur l'eau joint au dossier déposé (annexe 12 de notre dossier) présentait cependant au chapitre 4.2 des cartes d'évolution des surfaces imperméabilisées dans la zone du projet. On y voit que l'intégralité des eaux de chaussées excédentaires et celles des voiries déplacées seront récupérées dans le réseau d'assainissement modifié. Ce réseau d'assainissement fait en effet l'objet de deux adaptations, présentées dans le Porter à Connaissance Loi sur l'eau : la création d'une chaussée réservoir sous la voirie du parking de covoiturage et la création d'un fossé d'infiltration de la voie de shunt du giratoire.

- **Modalités d'entretien des ouvrages d'assainissement**

Votre décision indique que notre dossier ne précise pas les travaux d'entretien sur les ouvrages d'assainissement et les fréquences de ces travaux. Ces éléments, dont le niveau de détail ne nous avait pas semblé indispensable au stade d'un dossier de cas par cas, n'étaient effectivement pas présentés dans l'extrait du Dossier de porter-à-connaissance au titre de la Loi sur l'Eau annexé à la demande d'examen au cas par cas. Vous trouverez ci-joint le Dossier complet qui présente au chapitre 6 les éléments relatifs aux méthodes d'entretien, de surveillance et d'intervention sur les ouvrages d'assainissement :

*« Le diffuseur n°8, concerné par le présent projet dépend de la Direction d'Exploitation de Sanef (Centre d'Entretien de Senlis).*

*Pour l'entretien et la viabilité des autoroutes, Sanef possède, par section d'autoroute de 75 km en moyenne, des centres d'exploitation qui disposent de moyens d'entretien, de surveillance et d'exploitation.*

*L'entretien comprend :*

- *Une visite régulière des aménagements du demi-diffuseur n°8 ;*
- *L'entretien régulier des aménagements hydrauliques.*

*Conformément au Programme Général d'Activités, pour les prestations de surveillance et d'entretien courant, la fréquence de l'entretien se fera de la façon suivante :*

*Pour l'assainissement :*

- *Contrôle préventif de l'entretien de l'assainissement : une fois par an ;*
- *Contrôle du bassin : une fois par an ;*
- *Entretien préventif du bassin : une fois par an ;*
- *Contrôle des talus : une fois par an.*

*En particulier, à chaque centre sont affectés des agents de sécurité dont le rôle est l'intervention en première urgence en cas d'accident et la surveillance du réseau autoroutier.*

*L'organisation de l'exploitant permet, si nécessaire, une intervention rapide sur zone.*

*Une équipe d'intervention est disponible 24h/24h, toute l'année, pour intervenir à tout moment. Elle dispose d'un fourgon contenant un kit de sécurité anti-pollution. Son temps d'intervention sur site, quel que soit le lieu, est inférieur à 2 heures.*

*De plus, les agents, les chefs d'équipe et les conducteurs de travaux sont formés aux modalités et aux procédures d'intervention en cas d'accident sur le réseau et notamment aux risques de pollution.*

*Tous les ouvrages mis en place dans le cadre de la présente opération seront facilement et rapidement accessibles par les services d'entretien et d'intervention. »*

Le chapitre 4.3.1.2 de ce Dossier loi sur l'eau décrit les ouvrages de confinement d'éventuelles pollutions accidentelles :

*« Un dispositif de gestion d'une pollution accidentelle de type « ouvrage de confinement équipé d'une lame siphonide et d'un dispositif de fermeture manuel » sera installé avant le bassin de tamponnement. Il permettra la gestion d'une pollution accidentelle de la zone de stationnements PL.*

*Un second ouvrage avec lame siphonide sera installé à proximité du quai bus afin d'éviter le rejet direct des eaux de la sortie du giratoire vers la structure réservoir ». En complément, je peux vous préciser que ces systèmes seront de type clapet car ils bénéficient d'un meilleur retour d'expérience sur nos ouvrages d'assainissement que les systèmes de vannes à crémaillère.*

- **Surface totale imperméabilisée du projet**

Votre avis mentionne que « le projet présente une surface totale imperméabilisée non compensée de 22 300 m<sup>2</sup> ». Cette mention est inexacte : l'extrait de Dossier Loi sur l'Eau, fourni en annexe 12 du dossier adressé à l'Autorité environnementale, indique dans son chapitre 4.2 une surface imperméabilisée du projet de 7155 m<sup>2</sup>. Cette information est également présente au chapitre 5.2.10 de la notice descriptive du projet figurant en annexe 8 du dossier de demande d'examen au cas par cas.

## **2. Eu égard au devenir du volume de déblais excédentaires**

La décision sus évoquée indique que *« les travaux engendrent 13 000m<sup>3</sup> de déblais excédentaires qui seront considérés comme des déchets. Ils seront intégrés dans le SOSED demandé aux entreprises desquelles dépend leur devenir ultime. »*

Je peux vous préciser que selon les offres des entreprises dont nous disposons désormais, ces déblais excédentaires seront transférés sur une plateforme de recyclage de matériaux inertes de l'Entreprise en charge des travaux en vue de leur réutilisation sur d'autres chantiers. Les matériaux excédentaires du site sont de bonne qualité et des analyses de sols ont permis de les caractériser comme matériaux inertes, exempts de polluants. Par ailleurs, notre projet est conçu dans l'objectif de limiter au maximum ce volume de déblais excédentaires.

Il convient de préciser que cette quantité de déblais a auparavant été réduite via plusieurs mesures d'évitement et de réduction, notamment la recherche d'une géométrie positionnant le parking de covoiturage au plus proche du niveau du terrain naturel, afin de limiter les décaissements, et la réutilisation des déblais sur site, notamment via des traitements de sol.

## **3. Eu égard à la protection de la biodiversité**

La décision évoque : *« La conversion de 10 200 m<sup>2</sup> (400 m de long et de 20 m de large environ) de surface agricole en prairie mésophile en bordure de parcelle agricole intensive et de voies routières. La forme étroite de la parcelle de compensation n'a pas été évaluée au regard des dimensions biophysiques de chaque espèce qu'elle est censée abriter. Par ailleurs, le risque de dérangement des animaux du fait de la situation longiligne de la parcelle de compensation comprise entre des voies routières et une parcelle agricole n'a pas été examiné. La fonction refuge du site de compensation ne paraît dès lors pas suffisante. »*

Le site impacté, compris entre la section courante de l'autoroute et la bretelle d'entrée vers Lille, constitue une aire d'alimentation pour l'avifaune des milieux buissonnants à arborés et une zone de chasse pour l'ensemble des chiroptères. L'alouette des champs est la seule espèce du cortège des milieux ouverts présente mais elle n'y niche pas en raison de la hauteur de la végétation.

Au regard de ces fonctionnalités, la zone de compensation proposée se situe au Sud et le long de la bretelle d'entrée vers Lille, mais ne présente plus le caractère enclavé du site impacté. La situation géographique de la compensation est donc plus favorable. Le renforcement de la haie le long de cette bretelle rendra la prairie mésophile attractive pour l'avifaune et les chiroptères et la présence de la parcelle agricole qui lui est contigüe favorisera l'installation de l'alouette des champs, susceptible de nicher dans la compensation.

Enfin, la forme allongée de la compensation permet une fonctionnalité additionnelle de corridor écologique de déplacement et d'alimentation et de surface de promotion de la biodiversité comme attesté par le bureau d'études Rainette qui nous a accompagné dans la mise en œuvre de la séquence ERC pour la conception du projet (cf. dire d'expert en annexe 5 de courrier).

La configuration de la mesure compensatoire ainsi que ses fonctions "refuge" et "alimentation" n'ont pas fait l'objet de réserve de la part du Conseil National pour la Protection de la Nature.

#### 4. Eu égard à la gestion du trafic routier local

- **Mention de l'existence de la ZAC accueillant une plateforme logistique Amazon**

La Décision F-032-25-C-0106 du 6 août 2025 relève :

*Le dossier indique que « la création de la plateforme logistique Amazon engendre une augmentation de trafic poids-lourds et provoque du stationnement le long de la bretelle de sortie, stationnement partiellement sauvage ». La plateforme logistique Amazon et une activité hôtelière sont déjà présentes sur le site mais non mentionnés dans le formulaire initial.*

D'une part, la mention de l'existence de la plateforme logistique Amazon apparaissait bien dès la première soumission du dossier de cas par cas le 23 mai 2024 (cf. chapitre 5 de la notice explicative du projet, annexe 8). Cette mention figure également au chapitre 3 de l'étude faune/flore annexée à ce dossier.

D'autre part, le stationnement des poids lourds sur la bretelle n'est pas une conséquence du développement d'une plate-forme logistique à proximité, mais une donnée historique préexistante. Comme indiqué dans les compléments transmis en date du 9 juillet 2025, 6 places poids lourds existent le long de la bretelle de sortie depuis la construction du diffuseur et de la barrière de péage en 1978. Ce nombre de places, très limité en regard des zones de stationnement disponibles sur la plate-forme Amazon, correspond à ce qui existe en sortie de toutes les sorties de l'A1, et leur utilisation par les poids lourds n'apparaît pas spécifiquement liée à l'existence d'une plate-forme logistique à proximité. A supposer même que la plate-forme logistique augmente le besoin de stationnement des poids lourds, le projet n'y répond nullement, puisqu'il se limite à transférer 6 places dans un emplacement ne présentant plus de risque pour la sécurité routière, et à en ajouter 2.

- **Lien entre le parking de covoiturage et l'activité Amazon**

La décision rendue mentionne les éléments suivants :

*Les éléments complémentaires apportés initialement indiquent que le parking de covoiturage qui sera réalisé n'est pas en lien avec l'activité de la plateforme Amazon car elle dispose déjà d'un parking VL conséquent, ce qui n'apporte pas d'indication sur l'évolution des besoins en covoiturage, le parking du projet offrant une accessibilité sans restriction et le site d'Amazon un gisement de besoin et d'offre de covoiturage importants.*

La fonction d'un parking de covoiturage est de regrouper plusieurs véhicules d'autosolistes afin d'effectuer un trajet en commun. L'emplacement de notre parking de covoiturage, situé seulement à quelques centaines de mètres de la plateforme Amazon, ne servira d'évidence jamais à regrouper des autosolistes dont la destination finale est Amazon.

- **Décongestionnement du trafic sur le giratoire existant**

La décision rendue mentionne :

*La voie de contournement du giratoire (shunt) comprise dans l'opération facilite l'accès à Senlis, mais n'est pas justifiée par la saturation du mouvement « sortie A1 > Senlis » dans le giratoire existant. D'autres mouvements, notamment venant ou en direction du parc d'activités économiques ou « Zac », transitent sur le giratoire existant.*

Cette mention est inexacte car l'étude de trafic figurant dans notre dossier d'examen au cas par cas (cf. chapitre 13 de la notice annexe 8 de notre dossier) analyse les comptages de trafic sur les 5 branches du giratoire existant. Cette étude montre que seule la branche dédiée au mouvement de la Sortie A1 vers Senlis est actuellement saturée à l'heure de pointe du matin. Elle montre aussi que la création du shunt va permettre de résorber cette congestion qui crée chaque matin en semaine des remontées de files dangereuses jusqu'au péage de l'autoroute A1. La justification du projet réside bien au contraire dans la saturation constatée sur le mouvement « sortie A1 > Senlis ».

Votre avis mentionne par ailleurs :

*Si les compléments indiquent que « le fonctionnement du giratoire n'a finalement pas été fortement modifié par la mise en service du site Amazon », ils ne permettent pas de s'assurer que le trafic lié au site Amazon ne contribue pas à la dégradation du fonctionnement du giratoire. Les aménagements à venir du pôle d'activité économique « Les portes de Senlis » contribueront également aux phénomènes de saturation du giratoire existant.*

Les éléments complémentaires d'études trafic justifient pourtant l'absence d'incidence significative de l'installation de la plateforme Amazon sur les flux de trafic du giratoire existant. Les flux à destination de la plate-forme représentent en effet à peine 5 % de trafic supplémentaire sur la branche A1 > Senlis à l'heure de pointe du matin, qui est le seul moment de la journée où une saturation est constatée en sortie de l'A1. La congestion de la branche dédiée au mouvement de la sortie A1 vers Senlis était en outre préexistante à l'aménagement de la plateforme Amazon.

L'augmentation de trafic liée au site Amazon aux heures de pointes du matin, très modeste, n'a donc pas aggravé de façon significative une situation de saturation qui préexistait, et que le projet cherche à traiter.

En complément, lors des derniers échanges de juillet dernier, l'instructeur du dossier avait émis le souhait de pouvoir consulter l'étude d'impact d'aménagement de la plateforme logistique afin d'apprécier les interactions potentielles entre notre projet et l'aménagement de cette ZAC. Sanef, qui n'avait pu la récupérer avant la décision de l'Autorité Environnementale, en dispose désormais et la joint au présent document à titre d'élément nouveau. Le volet trafic de cette étude n'évoque aucune incidence de la mise en place de la plateforme sur le fonctionnement du giratoire. En effet, les principaux flux Amazon sont décorrélés des dysfonctionnements constatés en heure de pointe du matin (cf. 3.2.4 Trafic routier de ce dossier d'étude d'impact datant de 2017).

Ces éléments sont ainsi de nature à confirmer l'analyse par faisceau d'indices présentée dans les compléments transmis en date du 9 juillet 2025, qui concluait que la zone d'activités « Les portes de Senlis » et le présent projet ne constituaient pas un projet global.

Concernant les aménagements à venir pour étendre la zone d'activité « des Portes de Senlis », aucun projet d'extension existant, approuvé ou même connu ne peut être identifié. Sanef n'a donc pas pris en compte dans son étude de trafic d'éventuels projets futurs inconnus. Cependant, l'étude trafic jointe au dossier présente une projection de trafic en 2050 partant d'une hypothèse de progression continue de trafic sur l'ensemble des branches du giratoire de 0,4 % par an. Cette projection démontre l'efficacité à long terme de l'aménagement du shunt pour résorber la congestion de la branche nord du giratoire.

En conclusion, au vu de l'ensemble des éléments susmentionnés, nous considérons donc que les incidences que le projet pourrait avoir sur l'environnement ou la santé humaine ne sont pas substantielles et ne justifient pas que ledit projet soit soumis à évaluation environnementale.

En marge de ma requête sur le fond je souhaitais vous faire part de mon regret que l'instruction de ce dossier, malgré les nombreux échanges avec le service en charge de l'instruction, n'ait pas toujours permis de bien différencier le sujet de la complétude du dossier du sujet de l'examen du fond, rendant les attentes formulées au cours de l'instruction parfois peu lisibles.

Il m'apparaît également dommageable que le délai d'instruction de notre demande, qui s'est en pratique étendue de mai 2024 jusqu'à août 2025, ait finalement contribué à limiter les possibilités d'adaptation du projet, au regard de la nécessité d'obtention des autorisations administratives tierces et des pénalités encourues en cas de retard dans le cadre du contrat de concession liant l'État à Sanef.

Dans cette optique, je me tiens à votre entière disposition pour tout échange permettant de faciliter une gestion constructive des dossiers portés au sein du Groupe Sanef. Sans présumer des évolutions futures de ce recours, cet échange pourrait également servir de retour d'expérience au sein de notre groupe pour améliorer la qualité environnementale de nos projets et dossiers.

Vous pouvez à ce titre me contacter au 06 69 45 46 27 et francois.cornier@sanef.com.

Dans l'attente de votre décision, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de l'Autorité Environnementale, l'assurance de ma considération distinguée.

**Le Directeur Construction - Groupe Sanef**

**François CORNIER**



PJ :

1. Décision F-032-25-C-0106 du 6 août 2025
2. Accord sur le porter à connaissance Loi sur l'Eau du 28 juillet 2025
3. Rapport complet de porter à connaissance au titre de la Loi sur l'Eau
4. Etude d'impact du permis de construire de la plateforme Amazon
5. Dire d'expert du bureau d'étude Rainette sur la mesure de compensation proposée