

Paris, le 20 novembre 2025

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/25/990

Vos réf. : XH-SMLR-PM-EL_25-267

Objet : Réaménagement de l'échangeur n° 8 de l'autoroute A1 et création d'un parking de co-voiturage et d'un parking poids lourds à Chamant (60).

Recours à l'encontre de la décision n° F-032-25-C-0106 du 6 août 2025 de l'Autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas.

Par courrier du 1^{er} octobre 2025, vous avez adressé à la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Ae) un recours gracieux à l'encontre de sa [décision du 6 août 2025](#), relative au dossier n° F-032-25-C-0106 de réaménagement de l'échangeur n°8 de l'autoroute A1 et de création d'un parking de co-voiturage et d'un parking poids lourds à Chamant (60).

L'opération consiste en la création d'une voie de contournement (« shunt ») du carrefour giratoire existant, au sud de l'autoroute, en sortie de l'échangeur n°8 de l'A1, de plusieurs aménagements de bretelle et de deux giratoires (l'un en fin de bretelle de sortie et l'autre en début de bretelle d'entrée), d'un parking de co-voiturage et d'un parking pour les poids lourds.

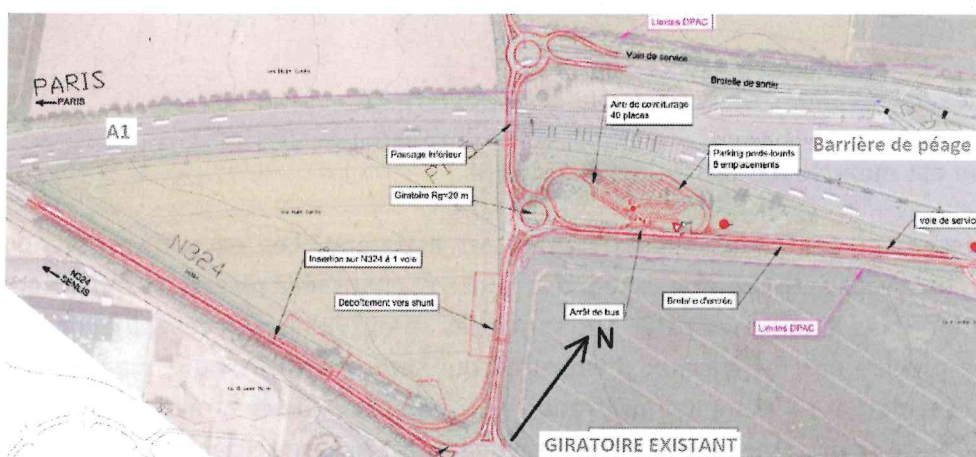


Figure 1 : Localisation et éléments de l'opération objet de la présente décision (en rouge) à proximité du giratoire existant (source : dossier et Ae)

SANEF

Direction de la construction

30, boulevard Gallieni

92 130 Issy-les-Moulineaux

À l'attention de Monsieur François Cornier



Autorité environnementale

Le projet est situé sur la commune de Chamant, dans la couronne périurbaine de Senlis (Oise), et dans le site inscrit « Vallée de la Nonette », en dehors de tout espace protégé ou d'intérêt écologique reconnu. Le carrefour giratoire existant, destiné à être contourné par la voie nouvelle, est à l'intersection des routes nationales 330 (nord-sud) et 324 (est-ouest) qui permettent ou facilitent l'accès à la future zone d'aménagement concerté (Zac) ou futur parc d'activités économiques « Les Portes de Senlis », située au sud de la RN 324 et à l'ouest de la RN 330 et limitrophe du carrefour giratoire existant.



Figure 2 : L'opération est située au nord du carrefour giratoire existant, à proximité du parc d'activités économiques en cours de développement. Les aménagements prévus sont situés à l'ouest et au nord du giratoire existant. (source : <https://www.ville-senlis.fr/app/uploads/2025/03/3-OPA-Portes-des-Senlis-Modif-n%C2%B02-PLU-150617-.pdf> et Ae)

Rappels des justifications de la décision¹ du 6 août 2025

La décision est motivée par les éléments suivants :

- l'assainissement des chaussées existantes est maintenu. Les eaux de ruissellement des nouvelles chaussées seront dirigées vers des noues et chaussées réservoirs qui fonctionneront en infiltration dans le milieu naturel. Les sanitaires seront reliés aux réseaux communaux. Le dossier ne précise pas les travaux d'entretien qui seront réalisés pour maintenir en état la chaussée réservoir et l'« arbre » d'infiltration ni la fréquence de ces travaux. Les équipements de fermeture de ce système pour confiner les pollutions en cas de déversement accidentel sur les chaussées ne sont pas décrits, ni les risques de pollution du sous-sol. 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 ;
- en ce qui concerne l'imperméabilisation du site par le projet, selon le dossier initial, le parking de covoiturage, d'une surface totale de 6 851 m², sera partiellement équipé d'un revêtement perméable. Une partie de ce parking (4 400 m²) est comptabilisée dans les surfaces imperméabilisées par le projet. Pour l'ensemble des aménagements, le projet présente une surface totale imperméabilisée de 22 300 m² qui n'est pas compensée ;

¹ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_cle5ebcfe-53.pdf

– le dossier mentionne l'utilisation de produits issus de déconstruction du bâtiments inertes (volume non déterminé). Les travaux engendrent 13 000 m³ de déblais excédentaires qui seront considérés comme des déchets. « *Ils seront intégrés dans le SOSED demandé aux entreprises* » desquelles dépend leur devenir ultime ;

– en ce qui concerne le trafic,

- 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 mentionnées dans le formulaire initial ;
- 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 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 ;
- 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 ;

– concernant la biodiversité, le dossier indique que l'arrêté préfectoral de dérogation et l'avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN) valident les mesures de réduction et de compensation des incidences sur la biodiversité proposées par la Sanef, le projet affectant 6 500 m² de friches. Le dossier estime le besoin de compensation à 8 200 m². Les mesures consistent en :

- la pose d'un nichoir en 2024 pour le Faucon crécerelle et des mesures d'accompagnement et de suivi de l'espèce ;
- la création de haies compensatoires de plantation arbustive ;
- la conversion de 10 200 m² (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 ;

Analyse du recours du 1^{er} octobre 2025

1. Ressource en eau

1-1. Instruction du dossier au titre de la législation sur l'eau

Le dossier initial contenait un extrait du « porter à connaissance » (PAC) à l'autorité décisionnaire (préfet) qui présentait les modifications, prévues dans le projet, du système existant de gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière (« assainissement ») pour prévenir toute pollution de la ressource en eau du sous-bassin versant de l'Aunette. Le recours présente la décision préfectorale du 28 juillet 2025 (direction départementale des territoires de l'Oise) qui indique que le projet n'affecte pas le système d'assainissement existant autorisé par l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2007 : *« 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 susvisé a été délivré »*. Le recours conclut qu'au vu de la décision du préfet, l'objectif de la protection de la ressource en eau est respecté par le projet.

La décision de l'Ae précise 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 PAC joint au dossier déposé (annexe 12) présente au chapitre 4.2 des cartes d'évolution des surfaces imperméabilisées dans la zone du projet. 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 PAC : 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 existant.

L'Ae considère que ces éléments permettent de s'assurer que l'assainissement des chaussées créées et de celles existantes à proximité du projet est satisfaisant du point de vue quantitatif et qualitatif.

1-2. Modalités d'entretien des ouvrages d'assainissement

Le recours précise les modalités d'entretien des ouvrages d'assainissement. L'échangeur n°8 dépend du centre d'entretien de Senlis (direction d'exploitation de Sanef). L'entretien comprend une visite régulière des aménagements de l'échangeur n°8 et l'entretien des aménagements hydrauliques chaque année. Le recours ne présente pas de retour d'expérience ni les mesures prises en cas de dysfonctionnement de ces systèmes, notamment en cas de colmatage, pour continuer de garantir l'assainissement des plateformes circulées par des poids lourds.

En ce qui concerne la gestion des pollutions, le recours rappelle qu'un dispositif de gestion d'une pollution accidentelle de type « *ouvrage de confinement équipé d'une lame siphon 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 stationnement des poids lourds. Un second ouvrage avec lame siphon sera installé à proximité du quai d'accueil des bus (non décrit dans le dossier) afin d'éviter le rejet direct des eaux de la sortie du giratoire vers la structure réservoir. Le recours ne précise pas comment sont gérées les pollutions accidentelles et chroniques en cas d'écoulement vers l'« arbre » d'infiltration ».

1-3. Surface totale imperméabilisée du projet

Le recours mentionne que : « *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 m². 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* ». Or la case 4.4 du document Cerfa déposé donne cinq sous-opérations qui comportent respectivement une surface imperméabilisée de 4 105 m², 5 120 m², 4 381 m², 4 281 m² et 524 m² soit une somme de près de 18 000 m² auxquels l'Ae a ajouté la surface de parking imperméable non comptabilisée alors que le dossier n'en justifie pas la part perméable. L'ensemble aboutit à un total de 22 000 m². Le recours n'apporte pas d'élément infirmant cette évaluation de l'Ae.

2. Volume de déblais excédentaires

Le recours rappelle les mesures de réduction du volume de déblais excédentaires prévues dans le cadre de la conception du projet, dont la géométrie retenue est au plus près du niveau du terrain naturel. Il précise que les déblais excédentaires seront transférés sur une plateforme de recyclage de matériaux inertes de l'entreprise chargée 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. Le recours n'apporte pas d'engagement sur le volume de matériaux excédentaires de déblai appelés à être réutilisés.

3. Protection de la biodiversité

En ce qui concerne la mesure de compensation, le recours précise que le site sur lequel le projet a des incidences résiduelles notables était compris entre la section courante de l'autoroute et la bretelle d'entrée vers Lille et qu'il constitue une aire d'alimentation pour les oiseaux des milieux buissonnants à arborés et une zone de chasse pour l'ensemble des chauves-souris. 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.

Le recours met en avant la position plus avantageuse du site de compensation qui ne présente plus le caractère enclavé du site détruit. Selon le recours, « *le renforcement de la haie le long de cette bretelle rendra la prairie mésophile attractive pour les oiseaux et les chauves-souris 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* ». Le recours précise que le CNPN n'a pas fait de réserve sur la configuration de la mesure compensatoire, ce qui n'appelle pas

d'autre d'observation de la part de l'Ae. En revanche, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à maintenir le site de compensation dans la durée pour la sauvegarde de la biodiversité.

4. Gestion du trafic routier local

Le recours indique que l'existence de la plateforme logistique Amazon était mentionnée dans les pièces annexes du dossier ; elle n'était pas indiquée dans le formulaire Cerfa initial. Le recours conclut que *« 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 : 6 places poids lourds existent le long de la bretelle de sortie depuis la construction du diffuseur »*. Si le recours indique que le projet prévoit d'ajouter deux places, il ne justifie pas son dimensionnement et n'évalue pas le besoin de stationnement induit par la plateforme et la future Zac.

Le recours indique que la fonction d'un parking de covoiturage est de *« regrouper plusieurs véhicules d'autosolistes afin d'effectuer un trajet en commun. L'emplacement du 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 »*.

Le recours rappelle aussi les termes de l'analyse de trafic du dossier initial qui montre que seule la branche dédiée au mouvement de la sortie A1 vers Senlis est actuellement saturée à l'heure de pointe du matin ; l'objectif du « shunt » est de la résorber. Le recours précise que cette analyse justifie l'absence d'incidence significative de l'installation de la plateforme Amazon sur les flux de trafic du giratoire existant au motif que les flux à destination de la plateforme représentent 5 % de trafic supplémentaire sur la branche A1 – Senlis à l'heure de pointe du matin (saturation en sortie de l'A1). Il rappelle également que la congestion de la branche A1 – Senlis était présente avant l'aménagement de la plateforme Amazon.

Le recours produit également le résumé non technique de l'étude d'impact de la plateforme logistique Amazon incluse dans la Zac des Portes de Senlis (et non comme indiqué dans le recours, l'étude d'impact de la Zac ou la justification de l'absence d'une telle étude). Le recours précise que *« 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 »*. Cette analyse et les éléments nouveaux apportés permettent à l'Ae de considérer que l'opération est décorrélée du projet de Zac, qui devra justifier de ses incidences sur le fonctionnement du réseau routier ainsi modifié.

Les éléments complémentaires apportés dans le recours répondent aux principales considérations de la décision n° F-032-25-C-0106 du 6 août 2025 ayant conduit à la soumission du projet à évaluation environnementale. L'Ae a donc décidé, lors de sa séance du 20 novembre 2025, de retirer la décision précitée et de ne pas soumettre à évaluation environnementale le réaménagement du giratoire existant et plus largement de l'échangeur n°8 de l'autoroute A1, la création d'un parking de co-voiturage et d'un parking poids lourds à Chamant (60).

La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

Le président de l'Autorité environnementale,



Laurent Michel

Tout recours contentieux éventuel devrait être formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours et être adressé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy Pontoise, 2-4 Boulevard de l'Hautil, BP 30 322, 95 027 Cergy-Pontoise Cedex).