

CONCERTATION PUBLIQUE (JANVIER-FÉVRIER 2012)

**VENEZ
PARTICIPER
AUX
DÉBATS**

COMPIÈGNE



MAGEO

Mise au gabarit européen de l'Oise

CREIL

Le projet MAGEO

Le projet **MAGEO** consiste à approfondir la rivière Oise pour garantir un mouillage [?] de 4 mètres (contre 3 mètres aujourd'hui), et à adapter le chenal pour permettre le passage de convois au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large) entre l'écluse de Creil et l'aval du pont ferroviaire de Compiègne.

Le projet porte sur un linéaire continu de 37 km, auquel s'ajoutent des rescindements [?] ponctuels en aval, et s'étend sur 26 communes du département de l'Oise.

Le projet **MAGEO** et l'opération de relèvement d'un pont ferroviaire sur l'Oise à Mours concourent à garantir une hauteur libre minimale de 5,25 mètres à l'horizon 2017 pour permettre le passage de convois portant deux couches de conteneurs. À long terme, l'objectif est un passage à trois couches. (cf. schéma *Le rectangle de navigation*) Par ces modifications, l'Oise, qui est déjà à grand gabarit [?], passera au gabarit européen Vb.

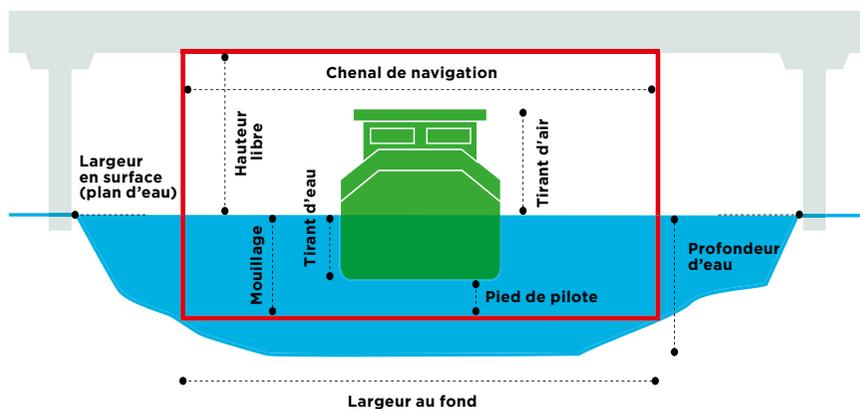


MOUILLAGE: Profondeur disponible pour le bateau, principalement dans le chenal aménagagé. Cette profondeur est appréciée sur le rectangle de navigation.

RESCINDEMENT: Modification du tracé des berges au niveau des courbes d'une rivière aménagagée pour faciliter la navigation des convois.

GABARIT: Le gabarit d'une voie d'eau indique la taille des plus gros bateaux: longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air, qui peuvent l'emprunter. Le **grand gabarit** accueille des bateaux de plus de 1000 tonnes et jusqu'à 5000 tonnes (convois poussés).

Le rectangle de navigation

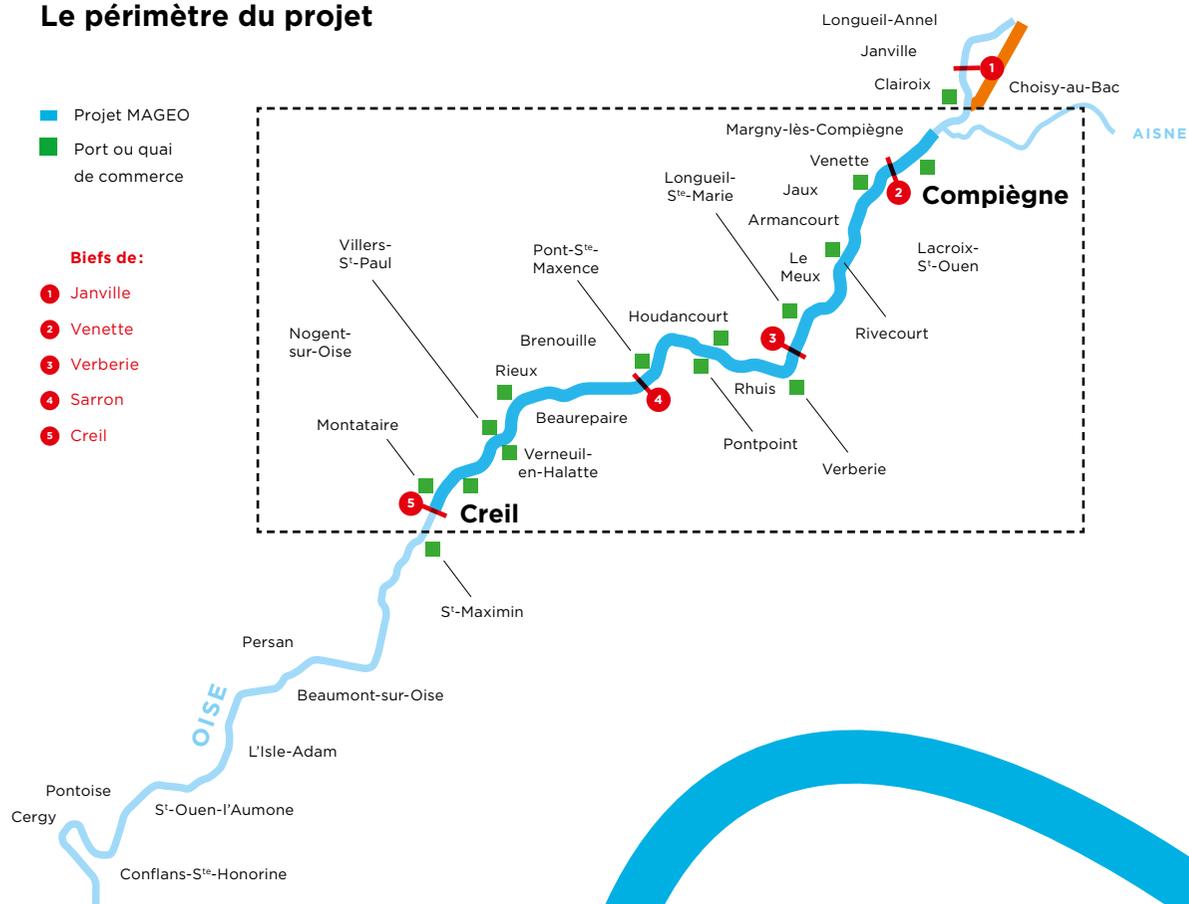


Le périmètre du projet

- Projet MAGEO
- Port ou quai de commerce

Biefs de:

- 1 Janville
- 2 Venette
- 3 Verberie
- 4 Sarron
- 5 Creil



Canal Seine-Nord Europe

VNF, le maître d'ouvrage



Établissement public du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Voies navigables de France (VNF) gère, exploite, entretient, modernise et développe 6100 km de fleuves, canaux et rivières navigables en France et 40 000 hectares de domaine public fluvial le long de ses voies.



Bateau projet (gabarit européen Vb)
Capacité de 4 400 tonnes/longueur
180 m/largeur 11,40 m/ tirant d'eau 3 m/
mouillage 4 m.

Les opportunités du projet

Promouvoir le fret fluvial, un transport économique et écologique

MAGEO incarne les principes du développement durable promus par les lois Grenelle de l'environnement qui ont fixé pour objectif la réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre en France entre 1990 et 2050.

Le report du transport routier sur le fluvial constitue l'un des leviers de cette politique. En 2020, la part du fluvial (estimée à 14% en 2006) doit atteindre 25%*.

Le transport fluvial est moins coûteux du fait de sa massification: plus on peut charger de marchandises par bateau, moins le coût du transport à la tonne transportée est élevé. De plus, la consommation de pétrole et les émissions de CO₂ sont réduites.

* Source: Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Un convoi fluvial de 4400 tonnes transporte autant de marchandises que 220 camions ou 110 wagons.



© VNF / Philéas Fotos

Augmenter le trafic fluvial

Outre le développement du trafic lié au futur canal Seine-Nord Europe, des études ont été réalisées sur le trafic local et d'échange sur le territoire du projet **MAGEO**. Il devrait passer de 2,3 millions de tonnes en 2010 à 4,4 millions de tonnes en 2020.

Le transport de matériaux de construction resterait majoritaire passant d'un peu plus d'1 million de tonnes en 2009 à environ 2,8 millions de tonnes en 2020.

Le transport fluvial de produits agricoles pourrait doubler, passant de 430 000 tonnes en 2009 à 870 000 tonnes en 2020.

Des filières de transport comme les conteneurs vont se développer.

Diminuer les risques d'inondation

L'approfondissement de l'Oise aura un effet positif en amont de Creil, entraînant une diminution des risques d'inondation.

À l'aval de Creil, l'impact hydraulique résiduel du projet **MAGEO** sera compensé par un site d'écêtement des crues dont l'implantation est envisagée à Verneuil-en-Halatte. Ce site permettra de garantir au minimum la neutralité hydraulique du projet MAGEO en aval du projet.

Développer l'économie locale et régionale

Le projet **MAGEO** profitera directement aux activités existantes situées au bord de l'Oise qui, pour des raisons de coût, de fiabilité et de régularité, pourront choisir d'augmenter la part du fluvial dans leur trafic local (entre acteurs économiques de l'Oise) ou leur trafic d'échange (entre les industries et les zones économiques situées au bord de l'Oise et les autres voies navigables).

La création d'une plateforme multimodale à Longueil-Sainte-Marie (projet Paris-Oise-Port-Intérieur) et de quatre autres le long du canal Seine-Nord Europe constitue un facteur d'attractivité pour l'implantation de nouvelles entreprises, source de création d'emplois, et favorisera le développement de la filière logistique.



© VNF / Philéas Fotos

Valoriser l'environnement

Une évaluation environnementale couplant une reconnaissance des sensibilités écologiques et paysagères de l'Oise a été menée en amont de la définition du tracé du chenal navigable.

L'environnement a été un critère d'aide à la décision et a été pleinement intégré au choix du tracé dans le but volontaire et affirmé d'éviter les zones écologiquement vulnérables et d'une sensibilité forte.

Des techniques de génie végétal permettront de protéger l'ensemble des berges rescindées par le projet dans le cadre d'une valorisation des bords de l'Oise. De plus, les berges actuellement dégradées et présentant un risque d'aggravation d'érosion seront également traitées par VNF.

Le programme de l'opération

Les composantes du projet

- Un **approfondissement** par dragage d'un mètre du chenal de l'Oise entre l'écluse de Creil et le pont ferroviaire de Compiègne.
- La réalisation de **rescindements de berges** afin de faciliter le passage de bateaux au gabarit européen Vb.
- Des **travaux de protection** des berges et de rétablissement de quais.
- Des travaux relatifs aux **mesures compensatoires** liées à d'éventuels impacts résiduels sur l'environnement.
- Des **sites temporaires de dépôts** de sédiments.
- Un **site d'écrêtement des crues**.
- Le **renforcement** et la **protection** éventuels des piles de ponts.
- Les **déviations** de réseaux, voiries, déplacements de quais et autres équipements impactés par le projet.
- Une nouvelle **aire de stationnement** de bateaux, pour les usagers de la voie d'eau.
- Des **aires d'amarrage** sur quatre zones d'alternat, où le bateau projet ne peut en croiser d'autres et où les berges urbanisées ne peuvent être rescindées.



© Entente Oise-Aisne

Le tracé

Le tracé soumis à la concertation a fait l'objet d'une élaboration en plusieurs étapes. Il s'agit d'un tracé préférentiel de moindre impact environnemental résultant d'une analyse multicritères techniques et environnementaux.

Les travaux de dragage

Phase 1: Extraction des matériaux

L'approfondissement du chenal se fait par dragage. Des études réalisées en phase avant-projet définiront les techniques les plus appropriées dans le respect de l'environnement. En principe, le dragage devrait être mécanique.

Phase 2: Transport et traitement des matériaux

Une fois dragués, les sédiments sont transportés par barges ou camions afin d'être traités selon leur nature (sable, vase, gravier...): la valorisation réutilise les matériaux comme remblaiements de carrières ou de gravières, pour les besoins de VNF ou d'un autre maître d'ouvrage comme remblais; confortement des berges; enrichissement des sols en fonction de la valeur agronomique des sédiments.

Dans le cadre du projet MAGEO, la majeure partie des matériaux devrait être valorisée, une mise en site de dépôt temporaire pourrait être envisagée.

Des études préliminaires MAGEO menées en 2011 ont évalué le volume de terrassement à 0,76 million de m³ dans le lit de la rivière et à 3,38 millions de m³ sur les berges.

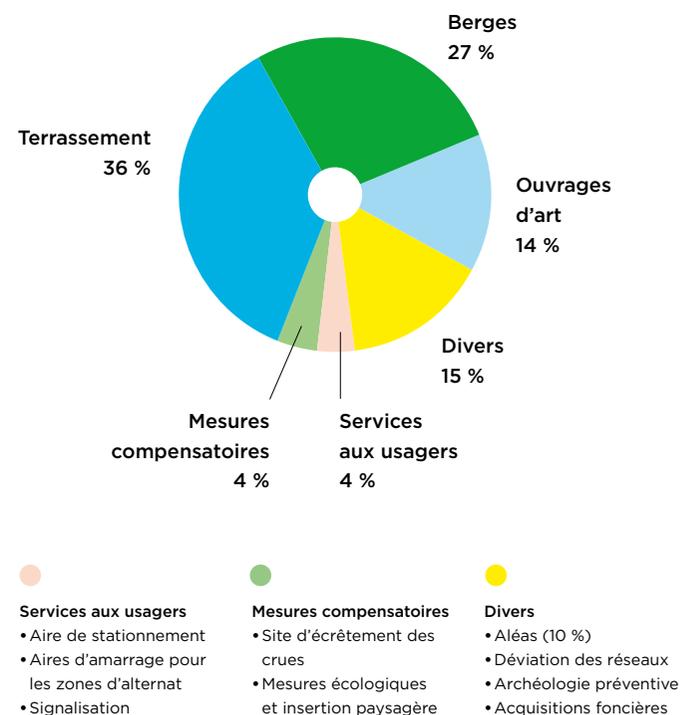
Le coût et le financement

Le montant du projet s'élève à 197,2 millions d'euros TTC (valeur 2009). À ce stade, le projet est financé à hauteur de 98 millions d'euros (valeur 2006) inscrits dans le cadre des Contrats de projets État-Région (CPER) 2007-2013 Ile-de-France et Picardie.

Au-delà de l'approfondissement du chenal navigable de l'Oise et des rescindements de berges, ce montant prend également en compte l'aménagement d'une nouvelle aire de stationnement et des aires d'amarrage pour les zones d'alternat, le confortement et le renforcement des ponts, les mesures écologiques et l'insertion paysagère, la déviation des réseaux, l'archéologie préventive, ainsi que les acquisitions foncières.

Le montant du projet traduit un souhait d'optimisation des conditions de navigation et de prise en compte des composantes environnementales.

Répartition indicative par poste



Pourquoi MAGEO ?



Un maillon essentiel de la liaison Seine-Escaut

MAGEO, situé à l'extrémité sud du futur canal Seine-Nord Europe, est un maillon essentiel de Seine-Escaut, projet européen de liaison fluviale à grand gabarit destiné à relier les bassins de la Seine et de l'Île-de-France aux 20 000 km du réseau européen à grand gabarit. Ce nouveau corridor de fret fluvial entre les ports du Havre, de Rouen, Paris, Dunkerque, Anvers, Liège et Rotterdam/Amsterdam a pour objectif de décongestionner le trafic routier et de proposer une modalité de transport plus économique.



Historique

1970

Début des travaux de mise au gabarit européen Vb de l'Oise, interrompus en 1975. Seule la section entre Nogent-sur-Oise et Conflans-Sainte-Honorine a été aménagée. Depuis, on distingue : l'Oise aval, de Conflans-Sainte-Honorine à l'écluse de Creil, au mouillage garanti et entretenu de 3,40 mètres ; l'Oise amont, de l'écluse de Creil au pont ferroviaire de Compiègne, au mouillage garanti de 2,90 mètres.

1997 – 1998

Consultation des acteurs du territoire sur le projet d'aménagement de l'Oise au gabarit européen Vb à travers 58 réunions : par bief, avec les collectivités territoriales (communes, conseils généraux, syndicats de communes), les administrations, les associations et les acteurs économiques. À l'issue de cette consultation, VNF a pris des engagements portant sur la dimension économique du projet, l'environnement, l'hydrologie, la question des ponts et, enfin, sur celle du tracé.

2002

Lancement du programme interrégional d'aménagement de l'Oise (PIAO)
Modernisation des ouvrages de navigation :

- 2002-2004 : fiabilisation des 14 écluses de l'Oise.
- 2004-2011 : remplacement des sept barrages de l'Oise (Creil, L'Isle-Adam, Pontoise, Verberie, Sarron, Boran-sur-Oise, Venette) par de nouveaux barrages à clapets mécanisés et automatisés avec création de passes à poissons.
- 2009 : modernisation du barrage d'Andrésy.

2008

Aménagement du chenal de navigation
2008-2013 : dragage de la section Conflans-Sainte-Honorine à Creil pour retrouver un mouillage de 4 mètres.

2010

Lancement du projet MAGEO

- 2010-2011 : études thématiques.
- 2011 : études préliminaires de tracé.

La concertation mode d'emploi

En application de l'article L.121-8 du code de l'environnement, la direction interrégionale du bassin de la Seine de VNF a saisi le 23 juin 2011 la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante, régie par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Dans sa décision du 6 juillet 2011, la CNDP a préconisé l'organisation d'une concertation recommandée sur le projet **MAGEO**.

Les objectifs de la concertation

- Informer les différents publics (riverains, usagers de la voie d'eau, élus, acteurs économiques, associations...).
- Faire partager l'opportunité du projet.
- Recueillir les questions et avis sur le projet.
- Favoriser la participation active du public à travers des moments d'échanges et de dialogue avec le maître d'ouvrage.
- Verser au dossier soumis à l'enquête publique un bilan de la concertation.

Le rôle du garant

La concertation sera menée par VNF sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant), Monsieur Henri Watissée, nommé par la CNDP.

Il veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, à l'expression libre du public. Il s'assure de la transparence de l'information, de l'expression de la diversité des avis et de la qualité de l'écoute mutuelle.

Il participe aux réunions publiques.

À l'issue de la concertation, le garant rédigera un rapport qu'il transmettra à la CNDP.

VENEZ PARTICIPER AUX DÉBATS

Comment vous informer sur le projet ?

- En vous connectant sur le site Internet: www.mageo-concertation.fr
- En participant aux **7 réunions publiques**.
- En vous procurant le dossier de présentation et la plaquette sur le site Internet, dans les mairies, et les salles de réunions publiques.
- En consultant les panneaux d'exposition dans les mairies et les salles de réunions publiques.

Comment vous exprimer sur le projet ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage lors des réunions publiques.
- En remplissant un formulaire disponible sur le site Internet: www.mageo-concertation.fr
- En rédigeant vos questions et vos avis sur les registres mis à votre disposition dans les mairies et les salles de réunions publiques.
- Par courrier à l'adresse suivante:
VNF / STVE
Projet MAGEO
24, quai d'Austerlitz - 75013 Paris
- Par des cahiers d'acteurs rédigés par les collectivités territoriales, les groupes d'élus, les syndicats, les acteurs économiques, les associations...

Concertation: 7 réunions publiques

JANVIER-FÉVRIER 2012

PONTOISE

PERSAN

CREIL

VERNEUIL
-EN-
HALATTE

PONT
-S^TE-
MAXENCE

LONGUEIL
-S^TE-
MARIE

COMPIÈGNE

POUR CONNAÎTRE LES DATES ET LES LIEUX DES RÉUNIONS PUBLIQUES, CONSULTEZ LE SITE INTERNET: www.mageo-concertation.fr

Les étapes à venir après la concertation

2012

Études d'avant-projet du tracé

2013

- Enquête publique
- Études de projet du tracé

2014 – 2017

2014: Début des travaux

2017: Mise en service de **MAGEO**