

BILAN du maître d'ouvrage de la concertation publique menée du 10 janvier au 15 février 2012



COMPIÈGNE

MAGEO

Mise au gabarit européen de l'Oise

CREIL

mai 2012

SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	3
1/ Le rappel du projet MAGEO.....	3
2/ Une première consultation d'acteurs du territoire en 1997-1998.....	4
3/ Une concertation publique en 2012.....	4
4/ Les modalités et les objectifs de la concertation.....	5
<u>PARTIE I. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION</u>	6
1/ Un périmètre de la concertation volontairement élargi.....	6
2/ Les moyens d'information et de communication.....	6
<u>PARTIE II. LA PERCEPTION GLOBALE DES RÉUNIONS PUBLIQUES</u>	11
1/ Un public diversifié et averti.....	11
2/ La teneur et la qualité des échanges.....	11
3/ L'appréciation des réunions par le public.....	12
4/ La spécificité des réunions publiques.....	12
<u>PARTIE III. L'ANALYSE DES THÉMATIQUES ABORDÉES DURANT LA CONCERTATION..</u>	13
<u>I. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET : UNE ADHÉSION GLOBALE AU PROJET</u>	14
1/ MAGEO, maillon essentiel du canal Seine-Nord Europe : la légitimité du projet.....	14
2/ La promotion d'un transport éco-responsable.....	14
3/ L'augmentation du trafic sur l'Oise : un levier du développement économique local.....	14
<u>II. L'ENVIRONNEMENT</u>	16
1/ Les berges.....	16
2/ L'impact du projet sur la faune et de la flore.....	19
3/ L'emprise agricole.....	20
4/ La pêche.....	20
5/ Les risques de pollution de l'Oise.....	21
6/ Le bruit.....	21
7/ Les pistes cyclables.....	21
8/ Les chemins de halage.....	22

III. L'HYDRAULIQUE	23
1/ La neutralité hydraulique en aval de Creil : un sujet de divergences.....	24
2/ L'adaptation du site de Longueil-Sainte-Marie et la capacité et de Verneuil-en-Halatte.....	24
3/ La gestion coordonnée des sites de Longueil-Sainte-Marie et de Verneuil-en-Halatte.....	24
4/ Une demande d'étude hydraulique finalisée.....	25
5/ La révision des plans de prévention du risque inondation (PPRI).....	25
6/ Les plus hautes eaux navigables (PHEN)	25
IV. LES CONDITIONS DE NAVIGATION	27
1/ La question du nombre de couches de conteneurs et le rehaussement des ponts.....	27
2/ Les zones d'alternat.....	27
3/ Le bassin de virement.....	28
4/ Les aires de stationnement.....	28
V. LE TRACÉ	29
Liste des points durs soulevés lors de la concertation	
VI. LES TRAVAUX	33
1/ Les déblais issus des travaux.....	33
2/ Les risques de pollution de la nappe phréatique.....	33
3/ Les impacts des travaux sur la navigation.....	33
4/ Le financement du projet.....	34
VII. LE PARTAGE DE LA VOIE D'EAU	35
1/ La coexistence du fret fluvial et des activités nautiques.....	35
2/ La coexistence entre plaisance et navigation.....	36
CONCLUSION	37
1/ La rivière Oise : des intérêts pour chacun.....	37
2/ Un grand succès de la concertation dans le dialogue engagé et une volonté de poursuivre les échanges jusqu'à l'enquête publique.....	37
3/ L'hydraulique, l'environnement et le partage de la voie d'eau : trois conditions de réussite du projet....	37
LES SUITES DE LA CONCERTATION	38
1/ Informer le public.....	38
2/ Poursuivre les échanges.....	38

INTRODUCTION

Ce bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDP), le 6 juillet 2011, suite à la saisine du maître d'ouvrage, Voies navigables de France (VNF), le 23 juin 2011.

Cette concertation recommandée sur le projet MAGEO s'est déroulée du 10 janvier au 15 février 2012.

1/ Le rappel du projet MAGEO

Dans le cadre de la liaison Seine-Escaut, le projet MAGEO désigne la mise au gabarit européen Vb de la rivière Oise entre Creil et Compiègne. Le projet consiste à approfondir la rivière Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres aujourd'hui) et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux 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. L'opération de relèvement d'un pont ferroviaire sur l'Oise à Mours, à l'aval de Creil, concourt à garantir une hauteur libre minimale sous les ponts de 5,25 mètres, en 2017, pour assurer la continuité de circulation de convois portant deux couches de conteneurs jusqu'à la Seine.

Le projet MAGEO porte sur un linéaire continu de 37 km et s'étend sur 26 communes du département de l'Oise.

Le début des travaux est prévu en 2014 pour une mise en service en 2017.

Le projet s'accompagne d'aménagements complémentaires : une aire de stationnement, des aires d'amarrage au niveau des zones d'alternat, la signalisation pour les usagers de la voie d'eau, la protection et le renforcement des ponts, l'aménagement de certaines berges et la mise en place de sites d'écrêtement des crues assurant la neutralité hydraulique du projet.

Le projet MAGEO poursuit plusieurs objectifs :

- Permettre l'écoulement du trafic généré par l'ouverture du canal Seine-Nord Europe : situé à l'extrémité sud du canal Seine-Nord Europe, dont l'ouverture est programmée en 2017, MAGEO permettra la continuité du trafic au gabarit européen Vb entre le bassin de la Seine et le nord de la France et l'Europe du nord.
- Promouvoir le fret fluvial dans une perspective de développement durable.
- Augmenter le trafic sur l'Oise, et par voie de conséquence, favoriser le développement de l'économie locale.

2/ Une première consultation d'acteurs du territoire en 1997-1998

Le projet de l'aménagement de l'Oise au gabarit européen Vb entre Compiègne et la confluence avec la Seine a fait l'objet d'une première consultation auprès des acteurs du territoire (communes, conseils généraux, syndicats de communes, administrations, associations et acteurs économiques) de l'Oise, du Val-d'Oise et des Yvelines entre octobre 1997 et mai 1998. Suite aux engagements pris à l'issue de cette consultation sur la dimension économique du projet, l'environnement, l'hydrologie, la question des ponts et celle du tracé, VNF a lancé un programme interrégional de l'Oise comprenant la reconstruction des barrages, la modernisation des écluses et la réalisation des dragages afin d'aménager progressivement la rivière en mettant la priorité sur l'amélioration de la gestion hydraulique et sur la fiabilisation des ouvrages. Les études et la concertation sur le canal Seine-Nord Europe, qui ont eu lieu entre 2004 et 2007, ont mis en évidence le besoin d'aménager le chenal navigable et de clarifier les conditions de navigation de la flotte européenne sur l'Oise. Dans le prolongement de cette concertation, VNF a entrepris de nouvelles études thématiques (étude hydraulique, diagnostic de sensibilité des berges à l'érosion, inventaires des milieux naturels, inventaires des milieux naturels, modèle de navigation, trafic local, tests de trafic, diagnostics des ouvrages d'art...) sur la section Creil-Compiègne.

3/ Une concertation publique en 2012

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.

Le chenal de l'Oise étant déjà au grand gabarit (permettant le passage de bateaux de 1000 tonnes-classe IV) et ne satisfaisant pas l'une des deux conditions pour un débat public (cf. conditions en bas de page)¹, la CNDP a décidé, le 6 juillet 2011, de ne pas organiser de débat public sur le projet MAGEO, mais de recommander à VNF d'ouvrir une concertation selon des modalités qu'elle a définies. Une recommandation que VNF a choisi de suivre.

En 2012, le projet porté à la concertation publique est différent de celui présenté en 1997-1998 par :

- son périmètre limité à la section comprise entre Creil et Compiègne (les dragages en aval de Creil de rétablissement du mouillage à 4 mètres ayant été réalisés entre-temps) ;
- la prise en compte des études thématiques réalisées par le maître d'ouvrage ;
- des études préliminaires de maîtrise d'œuvre permettant notamment de définir un tracé qui optimise la convergence entre des conditions de navigation et le respect de l'environnement ;
- une hauteur libre sous les ponts minimale de 5,25 mètres permettant le passage de deux couches de conteneurs dans le cadre du projet MAGEO (au lieu des 7 mètres initialement prévus), gabarit déjà disponible sur l'ensemble des ponts entre Creil et Compiègne.

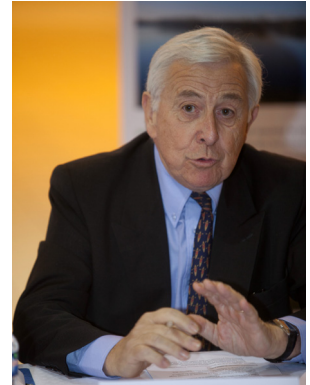
Le cercle de la concertation recommandée est plus large que celui de la consultation 1997-1998 car il s'adresse, en plus des acteurs du territoire, au grand public.

¹ La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État.

4/ Les modalités et les objectifs de la concertation

La CNDP a défini la concertation recommandée selon les modalités suivantes :

- elle est menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission a désignée et qui est en charge de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, et de favoriser l'expression du public. La concertation MAGEO a ainsi été menée par VNF sous l'égide de Monsieur Henri Watissée, garant nommé par la CNDP.
- elle fait une large place à l'information et à l'expression du public, par une publicité élargie, et à l'occasion de réunions publiques ;
- elle porte notamment sur les questions environnementales ;
- elle porte également sur les modalités d'information jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier ;
- elle fait l'objet d'un compte rendu à la CNDP, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.



©Philéas Fotos/VNF

Henri Watissée, garant de la CNDP

La concertation recommandée a pour objectifs :

- d'informer les différents publics (riverains, usagers de la voie d'eau, élus, acteurs économiques, associations...);
- de faire partager l'opportunité du projet ;
- de recueillir les questions et avis sur le projet, ses caractéristiques et ses impacts ;
- de favoriser la participation active du public à travers des moments d'échanges et de dialogue avec le maître d'ouvrage ;
- d'enrichir le dossier soumis à l'enquête publique *via* l'élaboration du bilan de la concertation.

PARTIE I. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

1/ Un périmètre de la concertation volontairement élargi

VNF a volontairement présenté le projet MAGEO au-delà du strict périmètre Creil-Compiègne (Oise) pour informer les populations des communes situées en aval de Creil, directement concernées par l'impact hydraulique du projet. Ainsi, sur les sept réunions publiques organisées entre le 10 janvier et le 15 février 2012, cinq ont eu lieu dans le département de l'Oise et deux dans celui du Val-d'Oise.

Le maître d'ouvrage s'est fortement impliqué dans le processus de la concertation, mobilisant la présence du directeur général de VNF, Marc Papinutti, aux réunions publiques d'ouverture (Compiègne) et de clôture (Creil) et du directeur interrégional du bassin de la Seine, Jean-Baptiste Maillard, à chaque réunion publique.

Le calendrier des réunions publiques

- À Compiègne, le 10 janvier, au Centre de Rencontre de la Victoire (100 personnes)
- À Longueil-Sainte-Marie, le 19 janvier, au Centre de loisirs (70 personnes)
- À Pontoise (hors périmètre MAGEO), le 31 janvier, au Dôme (100 personnes)
- À Pont-Sainte-Maxence, le 2 février, à la salle Claude Monnet (80 personnes)
- À Verneuil-en-Halatte, le 7 février, à la salle des Fêtes (70 personnes)
- À Persan (hors périmètre MAGEO), le 14 février, à la salle Marcel Cachin (114 personnes)
- À Creil, le 15 février, au Théâtre de Creil (124 personnes).

Au total, 658 personnes ont assisté aux sept réunions publiques.

2/ Les moyens d'information et de communication

Annoncer la concertation

VNF a déployé différents outils pour annoncer la concertation :

>> Un **communiqué de presse** a annoncé les dates et lieux des réunions publiques, la conférence de presse de lancement et présenté le projet MAGEO. Ce communiqué, transmis le 15 décembre 2011 à la presse, a été relayé dans la presse locale (*La Gazette du Val d'Oise, Le Courrier Picard, Le Parisien Oise, L'Oise agricole, L'Echo régional et L'Oise Hebdo*), la presse spécialisée (*Le journal de la Marine Marchande, L'Antenne Quotidien, L'Antenne les transports du quotidien, Le Moniteur*) et dans la presse des collectivités (*Le Val d'Oise c'est vous*).

Les sites Internet des sept communes concernées par la concertation et le magazine de la ville de Pontoise ont également diffusé l'information dans leurs rubriques « Actualités » ou « Agenda ».

>> Une **conférence de presse** de lancement de la concertation a eu lieu à Compiègne, le 10 janvier 2012, avant la première réunion publique, en présence du Préfet de l'Oise et Préfet coordonnateur de l'opération, Nicolas Desforges, du directeur général de VNF, Marc Papinutti, du directeur interrégional du bassin de la Seine, Jean-Baptiste Maillard, du chef du service Techniques de la voie d'eau, Hugues Lacourt, du garant de la concertation, Henri Watissée, et de Michel Foubert, premier adjoint au maire de Compiègne.



Conférence de presse à Compiègne le 10 janvier

©Phléas FotosVNF

>> Un **dossier de presse** a été diffusé lors de cette conférence de presse.

>> Des **annonces presse** génériques et locales ont été diffusées, en janvier et février 2012, dans *Le Parisien Oise* (4), *Le Parisien Val-d'Oise* (2), *Le Parisien supplément TV* (1), *Le Courrier picard* (5).

Annonce presse

>> Une **campagne d'affichage** (format A3 en 1000 exemplaires) a été menée dans les 59 communes² du périmètre élargi du projet MAGEO dont les 7 communes où se sont tenues les réunions publiques.

>> Un **site Internet** dédié au projet MAGEO a été mis en ligne le 2 janvier 2012 : www.mageo-concertation.fr

Il a enregistré 2596 visites entre le 2 janvier et le 15 février 2012 et 41 personnes ont déposé une ou plusieurs question/avis (dont 14 après le 15 février).

Page d'accueil du site Internet

² Armancourt, Choisy-au-Bac, Clairoix, La Croix-Saint-Ouen, Janville, Jaux, Margny-lès-Compiègne, Le Meux, Venette, Longueil-Annel, Rhuis, Verberie, Rivecourt, Houdancourt, Beaupaire, Brenouille, Pontpoint, Rieux, Villers-Saint-Paul, Nogent-sur-Oise, Montataire, Thiverny, Saint-Maximin, Saint-Leu-d'Esserent, Villers-sous-Saint-Leu, Précy-sur-Oise, Gouvieux, Boran-sur-Oise, Bernes-sur-Oise, Bruyères-sur-Oise, Beaumont-sur-Oise, Mours, Champagne-sur-Oise, Parmain, l'Isle-Adam, Valmondois, Mériel, Butry-sur-Oise, Méry-sur-Oise, Auvers-sur-Oise, Cergy, Saint-Ouen-l'Aumône, Eragny, Vauréal, Jouy-le-Moutier, Neuville-sur-Oise, Maurecourt, Conflans-Sainte-Honorine, Asnières-sur-Oise, Noisy-sur-Oise, Achères, Andrésy et les 7 communes où ont eu lieu les réunions publiques.

S'informer

Le public a pu s'informer grâce à :

>> 6 000 **dossiers de présentation** du projet, 10 000 **plaquettes d'information** et 1 000 exemplaires d'une **affiche A3** produits par VNF.

Ces documents ont été transmis aux 59 communes du périmètre élargi pour mise à disposition du public dans les mairies et dans les salles de réunions publiques, ainsi que dans des lieux stratégiques identifiés par les communes.



Plaquette de présentation

>> Une **exposition itinérante**, composée de 6 panneaux de présentation du projet, a été installée dans chaque mairie accueillant une réunion publique et un second jeu de panneaux a été disposé dans chaque salle de réunion publique.

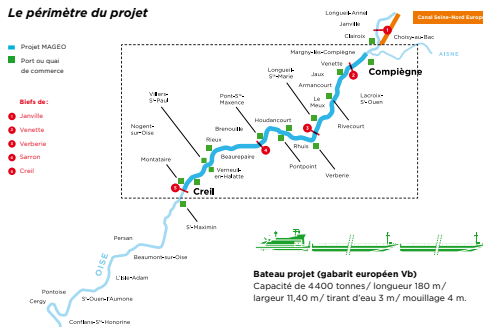
Panneaux d'exposition



Le projet MAGEO correspond à la mise au gabarit européen Vb de la rivière Oise entre Compiègne et Creil.

La mise au gabarit européen Vb. Le projet MAGEO consiste à approfondir la rivière Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre trois mètres aujourd'hui) et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large). Le projet MAGEO porte sur un linéaire continu de 37 km, auquel s'ajoutent des rescindements ponctuels, et s'étend sur 26 communes du département de l'Oise. Le projet s'accompagne d'aménagements complémentaires : une aire de stationnement, des aires d'amarrage au niveau des zones d'alternat et le balisage pour les usagers de la voie d'eau, une protection et un renforcement des ponts, l'aménagement de certaines berges et la mise en place d'un site d'écrêtement des crues assurant la neutralité hydraulique du projet.

Le périmètre du projet



Voies navigables de France, le maître d'ouvrage. VNF est un établissement public de l'État. VNF gère, entretient, modernise et développe 6100 kilomètres de fleuves, canaux et rivières navigables, 40 000 hectares de domaine public fluvial le long des voies et 4120 ouvrages de navigation (écluses, barrages, digues...). Le développement durable est au cœur de ses activités.

Le saviez-vous ?

Le **MOUILLAGE** est la profondeur disponible pour le bateau, principalement dans le chenal aménagé. Le **CHENAL DE NAVIGATION** est le passage dont les caractéristiques de navigation sont connues et qui est réservé à la navigation des bateaux. Le **GABARIT** d'une voie d'eau indique la taille des plus gros bateaux qui peuvent l'emprunter. Un **RESCINDEMENT** est une modification du tracé des berges au niveau des courbes d'une rivière aménagée pour faciliter la navigation des convois.



Vecteur de développement pour l'économie locale, le projet MAGEO prend en compte les différents enjeux du territoire. Il offre également une opportunité de valorisation de l'environnement et de diminution des risques d'inondation.

Développer l'économie locale. Le projet MAGEO profitera directement aux activités 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. La création d'une plateforme multimodale à Longueil-Sainte-Marie constitue un facteur d'attractivité pour l'implantation de nouvelles entreprises, source de création d'emplois, et favorisera le développement de la filière logistique.

Diminuer le risque d'inondation. L'approfondissement de l'Oise aura un effet positif en amont de Compiègne et entrainera une diminution des risques d'inondation entre Creil et Compiègne. À l'aval de Creil, la création d'un site d'écrêtement des crues, dont l'implantation est envisagée à Verneuil-en-Halatte, permettra de garantir la neutralité hydraulique du projet MAGEO.



Le saviez-vous ?

L'**ÉCRÈTEMENT DES CRUES** consiste à en diminuer le débit de pointe en stockant un volume d'eau suffisant en amont dans des bassins ou zones naturelles d'expansion des crues.

Site d'écrêtement des crues pressenti à Verneuil-en-Halatte

Valoriser l'environnement. VNF assurera la protection des berges rescindées dans le respect de l'environnement par des techniques de génie végétal. De plus, les berges très dégradées à enjeu fort (à proximité d'infrastructures ou de bâti) et présentant un risque d'aggravation d'érosion seront également traitées par VNF.



Plus d'informations sur www.mageo-concertation.fr



S'exprimer

Le public a pu s'exprimer et échanger avec le maître d'ouvrage :

>> À l'occasion des **7 réunions publiques**.

>> Par des **registres** mis à la disposition du public dans chaque salle de réunion. Dix avis ont été déposés lors des réunions publiques de Pontoise, Persan et Creil.

>> Un **formulaire** disponible **sur le site Internet**, qui a enregistré 52 questions ou commentaires (dont 14 après le 15 février) émanant de 41 personnes.

>> Par une **adresse postale** permettant d'envoyer des questions ou avis :

VNF / STVE - Projet MAGEO

24, quai d'Austerlitz 75013 Paris

>> Par la rédaction de 24 **cahiers d'acteurs** et de 7 **contributions**, rédigés par des associations, des acteurs publics, des acteurs économiques.

• Les **cahiers d'acteurs** rédigés par des **associations** (7) :

- Associations de lutte contre les inondations/Vivre au bord de l'Oise, Sauvegarde et Nature
- Association VERN'ŒIL
- Fédération de l'Oise pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques
- Fédération du Val-d'Oise pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique
- Initiatives et Actions pour la Sauvegarde de l'Environnement et des Forêts
- Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise
- Union-Oise 95

• Les **cahiers d'acteurs** rédigés par des **acteurs publics** (collectivités territoriales, groupe d'élus, établissement public...) (10) :

- Agence de l'eau Seine-Normandie
- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte
- Commune de Rieux
- Conseil général du Val d'Oise et Syndicat mixte pour l'entretien, la protection et l'aménagement des berges de l'Oise
- Groupe des élus de Verneuil
- L'Entente Oise Aisne
- Syndicat intercommunal des champs captants d'Asnières-sur-Oise
- Ville de L'Isle-Adam
- Ville de Persan

- Les **cahiers d'acteurs** rédigés par des **acteurs économiques** (7) :
 - Association pour le développement économique de la rivière Oise (ADEROISE)
 - Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise/Yvelines
 - Chambre de commerce et d'industrie territoriale de l'Oise (CCITO)
 - Comité des Armateurs Fluviaux (CAF)
 - Compagnie Fluviale de Transport (CFT)
 - HAROPA (GIE regroupant les ports du Havre, de Rouen, de Paris)
 - La Glissoire

- Les **contributions** transmises après le 15 février 2012 (7) :
 - Agglomération de la Région de Compiègne (ARC)
 - Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)
 - Communauté de l'agglomération creilloise (CAC)
 - Commune de La Croix Saint Ouen
 - Parc naturel régional Oise-Pays de France
 - Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
 - Syndicat Mixte Oise Aronde (SMOA)

PARTIE II. LA PERCEPTION GLOBALE DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les sept réunions publiques se sont caractérisées par un nombre relativement stable et élevé de participants, la diversité des publics mobilisés, la qualité des échanges, et la volonté de VNF de répondre aux questions et demandes du public.

1/ Un public diversifié et averti

- Avec une participation moyenne de 100 personnes par réunion, les réunions publiques ont connu un certain succès.
- La mobilisation de tous les publics est une caractéristique de cette concertation : riverains, agriculteurs, usagers de la voie d'eau (pêcheurs, pratiquants d'activités nautiques et de plaisance, armateurs et transporteurs), associations environnementales, acteurs de l'eau (agence de l'eau, syndicats), acteurs économiques (CCI, associations, entreprises), acteurs politiques ont assisté aux réunions publiques.
- Le public disposait d'un niveau d'information important sur le projet ayant, la plupart du temps, lu le dossier de présentation du maître d'ouvrage avant la réunion. Ce public local, directement concerné, ne s'est pas déplacé pour découvrir le projet mais pour s'informer davantage et mesurer les impacts du projet dans sa commune.



Réunion publique de Verneuil-en-Halatte



Réunion publique de Compiègne

2/ La teneur et la qualité des échanges

- Avec une moyenne de 40 questions et avis par réunion, l'essentiel des échanges a consisté en des demandes d'informations complémentaires sur les berges, des questions sur l'aspect hydraulique du projet, les conditions de navigation et les impacts du tracé au niveau local.
- Les échanges entre VNF et le public se sont déroulés dans un climat serein et dans une ambiance d'écoute mutuelle, hormis à Pontoise où le public n'a pas été satisfait par les réponses apportées par VNF sur l'hydraulique. Les questions précises, souvent ciblées localement, demandaient des réponses précises et documentées, réponses que VNF a apportées et enrichies au fur et à mesure des réunions. En cas d'insatisfaction, les participants ont réitéré leurs questions en venant à d'autres réunions publiques, ou en les posant sur le site Internet.

Deux réponses n'ont cependant pas satisfait pleinement une partie du public : il s'agit de l'hydraulique et du passage « à terme » de convois avec trois couches de conteneurs.

3/ L'appréciation des réunions par le public

Les participants ont particulièrement apprécié l'effort de transparence de VNF de présenter le tracé à travers des zooms locaux projetés après le diaporama général (slides présentant les enjeux locaux du territoire) et les orthophotos (vues aériennes du territoire, commune par commune, avec positionnement du tracé, des rescindements, des impacts potentiels sur le bâti et les quais, les mesures envisagées de protection des berges).

4/ La spécificité des réunions publiques

Selon les réunions publiques, les débats ont porté, pour l'essentiel, soit sur un panel de questions générales (Compiègne et Creil), soit sur une thématique plus spécifique (l'hydraulique à Pontoise, Persan et Verneuil-en-Halatte, l'agriculture à Pont-Sainte-Maxence et Verneuil-en-Halatte), soit des questions très ciblées localement (Longueil-Sainte-Marie).

LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

6000 dossiers d'information

10 000 plaquettes

1000 affiches

32 articles de presse (mentionnant expressément le projet MAGEO)

7 réunions publiques

658 participants

280 questions/avis posés pendant les 7 réunions publiques

41 personnes ont déposé un ou plusieurs avis/questions sur Internet (dont 14 après le 15 février)

10 personnes ont déposé un ou plusieurs avis/questions sur les registres

24 cahiers d'acteurs

7 contributions

2596 consultations du site Internet entre le 2 janvier et le 15 février

2h50 : durée moyenne des réunions publiques.

PARTIE III. L'ANALYSE DES THÉMATIQUES ABORDÉES DURANT LA CONCERTATION

La présente synthèse se fonde sur l'analyse des différentes contributions soumises à VNF durant la concertation : prises de parole en réunions publiques, questions posées sur Internet, commentaires déposés sur les registres, cahiers d'acteurs et contributions d'acteurs.

Cette analyse qualitative s'articule autour de sept thématiques :

- I. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET**
- II. L'ENVIRONNEMENT**
- III. L'HYDRAULIQUE**
- IV. LES CONDITIONS DE NAVIGATION**
- V. LE TRACÉ**
- VI. LES TRAVAUX**
- VII. LE PARTAGE DE LA VOIE D'EAU**

Hormis l'opportunité du projet, la hiérarchisation des thématiques respecte l'intérêt quantitatif porté par le public à ces sujets. Le faible nombre de questions sur l'opportunité du projet donne à penser que cette dernière n'est pas remise en cause. En revanche, il est légitime, d'un point de vue qualitatif, de commencer par son analyse.

L'environnement, qui comprend un grand nombre de sujets, arrive en première position en nombre de questions posées en réunions publiques.

Le thème de l'hydraulique a mobilisé le plus long temps de parole, ce sujet très technique faisant l'objet de commentaires ou de questions détaillées et de réponses longuement explicitées de la part de VNF.

L'environnement et l'hydraulique constituent la majorité des questions posées sur le site Internet MAGEO : la plupart du temps, les internautes demandent des précisions sur une question posée lors d'une réunion publique ou la reformulent.

Les questions relatives aux conditions de navigation ont été abordées par des utilisateurs de la voie d'eau, acteurs économiques ou plaisanciers.

Le tracé a fait l'objet de questions très précises de la part des élus, des riverains et des agriculteurs des communes impactées par des rescindements.

Les travaux ont suscité moins de questions. Cela s'explique sans doute par le fait qu'il s'agit d'un impact temporaire, contrairement au tracé qui peut potentiellement avoir des impacts à long terme.

Le partage de la voie d'eau est une thématique régulière tout au long de la phase de la concertation.

Pour chaque thématique, il est proposé une synthèse des avis et questions du public et des acteurs, suivie des réponses et des engagements pris par VNF lors de ces réunions publiques.

I. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET : UNE ADHÉSION GLOBALE AU PROJET

L'opportunité du projet n'est globalement pas remise en cause. Les acteurs économiques et politiques soutiennent le projet, maillon essentiel de la liaison Seine-Escaut. En revanche, hormis l'ADEROISE (Association pour le développement de la rivière Oise) « *totalemment favorable au projet* », ce soutien est conditionné à des points de vigilance, des demandes spécifiques (cf. cahiers d'acteurs et contributions). Les associations environnementales ne se prononcent ni pour ni contre.

1/ MAGEO, maillon essentiel du canal Seine-Nord-Europe : la légitimité du projet

MAGEO constitue pour tous les acteurs du territoire et pour le grand public une mise en cohérence du gabarit européen Vb de l'Oise avec celle du canal Seine-Nord Europe (CNSE) et cette légitimité n'est pas discutée.

2/ La promotion d'un transport éco-responsable

VNF a démontré l'atout de la massification offert par le fret fluvial et donc par le projet MAGEO : un convoi de 4 400 tonnes transporte autant de marchandises que 220 camions ou 110 wagons, à un moindre coût et avec une moindre émission de CO₂. Un argument également rappelé par les armateurs et les transporteurs.

Les agglomérations, comme celle de Creil, qui souffrent de nuisances liées au transport routier, y voient aussi un intérêt.

Les associations pour la protection de l'environnement approuvent l'objectif de réduction des gaz à effet de serre.

3/ L'augmentation du trafic sur l'Oise : un levier du développement économique local

Le développement économique local attendu, au travers de la création d'emplois et de la création de nouvelles entreprises attirées par le projet, suscite l'adhésion des acteurs économiques et politiques, pour les raisons suivantes extraites des cahiers d'acteurs :

- des opportunités pour les entreprises et les industries existantes au bord de l'Oise et dans les terres,
- la garantie et la création d'emplois,
- une alternative à la concurrence nationale et européenne,
- les perspectives de multimodalité offertes aux entreprises de l'Oise et du Val-d'Oise,
- le développement de l'hinterland des ports avec le fret fluvial,
- le développement de la logistique grâce notamment à la plateforme de Longueil-Sainte-Marie,
- le développement d'entreprises françaises de transport fluvial, de logistique ou de maintenance.



LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ENTRE CREIL ET COMPIÈGNE

VNF a précisé que le projet MAGEO est étudié dans le cadre de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut. Mais l'établissement public a aussi souligné l'enjeu de trafic local avec le projet MAGEO proprement dit : le trafic actuel est déjà, pour moitié, un trafic local et d'échanges et il est amené à se développer. Précisément le trafic local et d'échanges repose sur les quatre plateformes multimodales du canal Seine-Nord Europe, sur celle de Longueil-Sainte-Marie et sur le développement du port de Bruyères-sur-Oise, à la limite de l'Ile-de-France. Ces plateformes engendreront du trafic et bénéficieront des effets du projet MAGEO. Pour HAROPA, « *les grands ports de la Seine ont un intérêt au développement de Longueil-Sainte-Marie qui permet un développement du trafic de conteneurs de façon relativement conséquente, par la voie fluviale, mais aussi du trafic vrac. Sur l'axe Seine, le Havre est plus porté sur les conteneurs, Rouen davantage sur le vrac. Sur les deux aspects, des potentialités se dégagent, qui vont être renforcées par MAGEO.* »

Ces perspectives de développement économique inquiètent certains riverains à l'aval, attachés à leur tranquillité et à leur patrimoine environnemental et touristique. Ils ne souhaitent pas voir se développer une économie logistique locale. De telles inquiétudes n'ont pas été évoquées par les habitants en amont de Creil.

II. L'ENVIRONNEMENT

Suite à la consultation sur l'aménagement de l'Oise en 1997 et 1998, VNF a pris en compte et intégré les demandes environnementales des acteurs du territoire, notamment en réalisant un inventaire des milieux naturels et un diagnostic de sensibilité des berges à l'érosion. Soucieux de « leur rivière » et de ses berges, qui constituent un patrimoine naturel et touristique, les habitants, les élus et les associations se sont montrés naturellement vigilants quant aux éventuels impacts du projet. De son côté, VNF prévoit de consacrer plus d'un quart de son budget à la protection des berges.

1/ Les berges

Les berges ont fait l'objet de très nombreuses questions en réunions publiques, surtout de la part des élus et des associations. « *Dans le rapport que nous avons, nous terriens, avec la rivière, c'est la berge qui fait le lien, et c'est donc normal que ce soit elle qui pose le plus de questions* », a commenté le maire de Pont-Sainte-Maxence.

• Le batillage et l'érosion des berges

Une dizaine de questions posées en réunions publiques ont porté sur la dégradation des berges due à l'augmentation du batillage imputée au projet MAGEO, ou à l'augmentation du trafic résultant du projet. Cette inquiétude apparaît tant du point de vue environnemental que financier puisque la prise en charge de l'entretien des berges pose question.

Par ailleurs, dans leur cahier d'acteurs, le Conseil général du Val-d'Oise/Syndicat mixte pour l'entretien et la protection des berges de l'Oise, l'association VERN'ŒIL, Initiatives et actions pour la sauvegarde de l'environnement et des forêts (IASEF) et l'Entente Oise Aisne s'interrogent sur cet impact.

VNF a indiqué que le batillage provoqué par le passage des bateaux est l'une des causes d'érosion des berges, mais n'est pas la seule, en effet VNF a rappelé que pour les crues avec « augmentation de la vitesse du courant », le courant, l'absence de ripisylve, la présence de secteurs agricoles et un entretien trop régulier (conduisant à une absence de ripisylve) participent également à l'érosion des berges.

L'augmentation du batillage est principalement induit par la vitesse des bateaux et l'augmentation de la densité du trafic. Un convoi de 4 400 tonnes ne crée pas un batillage plus important qu'une péniche Freycinet, moins chargée et qui avance plus vite.

• **L'impact du projet sur les berges**

Les bords de l'Oise sont un lieu de promenade et de pêche auxquels les habitants et les associations environnementales sont très attachés et qui représentent, pour les élus, un attrait touristique à préserver. Ainsi, un conseiller général de l'Oise, a rappelé lors de la réunion publique de Compiègne que *« le projet MAGEO doit être l'occasion d'une réappropriation de l'Oise par ses habitants dans ses aspects ludiques (promenade, cyclisme, pêche) ; que la reconquête des berges et le développement du tourisme sur les berges font partie de la mission du Conseil général »*.

Certaines inquiétudes concernent l'impact potentiel du projet MAGEO sur des projets d'aménagements de berges réalisés ou en cours de réalisation. Ainsi le vice-président du Conseil général du Val-d'Oise et premier adjoint au maire de Pontoise, après avoir rappelé les fonds importants engagés par le Syndicat mixte des berges de l'Oise (SMBO) pour la réhabilitation et la mise en œuvre de chemins piétonniers de 80 km de berges sur dix ans, a exprimé lors de la réunion publique de Pontoise, le besoin *« de recevoir l'assurance que MAGEO n'aura pas d'impacts négatifs sur ces berges publiques, ou privées pour la grande majorité »*.

Le maire de Pont-Sainte-Maxence : *« Sur la Communauté de communes des pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH), les élus ont versé trois millions d'euros pour l'entretien des berges. Nous aimerions avoir la garantie que dans votre projet, toucher aux berges et au lit de la rivière ne va pas déstabiliser les berges et que les effets de cavernage ne vont pas s'accroître. Car s'il faut, dans cinq ou dix ans, remettre des millions supplémentaires sans l'aide de VNF (c'est un fait acquis), évidemment nous n'allons pas être satisfaits. »*

VNF s'engage à remettre en état les berges déjà érodées et à fort enjeu, afin que leur érosion ne soit pas accélérée avec l'augmentation du trafic à l'ouverture du canal Seine-Nord Europe.

• **Pas de rescindements ponctuels à l'aval de Creil**

Dans le Val-d'Oise, la mention de *« rescindements ponctuels à l'aval »*, indiquée page 9 du dossier de présentation du projet a créé une ambiguïté notamment auprès des élus des communes à l'aval du projet.

En effet, les rescindements à l'aval ne concernent pas l'aval de Creil mais l'aval des 37 km approfondis. Le périmètre MAGEO (approfondissement et rescindement) porte bien uniquement sur la portion Creil-Compiègne.

Dans les années 1970, les premiers travaux de mise au gabarit de l'Oise ont concerné la partie Conflans-Sainte-Honorine/Nogent-sur-Oise. Sur cette section, des dragages d'entretien de rétablissement du chenal à 4 m de mouillage sont en cours depuis 2008.

À présent, le projet MAGEO se concentre de façon stricte à une mise au gabarit de la partie Nogent-sur-Oise/Compiègne (37 km), des rayons de courbures rendant difficile l'accès amont à l'écluse de Creil.

• L'entretien des berges

Cette question a été évoquée à plusieurs reprises, notamment par les maires des communes concernées.

En réponse à cette question, VNF a rappelé le cadre législatif attribuant l'entretien des berges aux riverains, VNF entretenant les berges dans les limites du domaine public fluvial.

Cependant, conscient de cette problématique, VNF a partagé à plusieurs reprises lors de cette concertation sa volonté de rechercher des partenariats avec les collectivités compétentes et a incité à la constitution de syndicats mixtes pour l'entretien et l'aménagement des berges à l'instar de ce qui existe dans le Val-d'Oise.



Berge aménagée

• La protections des berges

Les types de protection envisagés par VNF et leur localisation ont fait l'objet de nombreuses questions.

VNF a rappelé son engagement à protéger d'une part les berges rescindées et, d'autre part, des berges non rescindées, très dégradées protégeant des secteurs à forts enjeux situés à proximité d'infrastructures, de bâtis ou de voiries, soit un linéaire de 2,3 km.

Le budget consacré à la protection des berges représente plus du quart du budget total du projet MAGEO (27 %).

VNF privilégie des berges naturelles en pente douce (talus 3H/1V³ ou 2H/1V⁴), constituées d'enrochements en partie immergée et de techniques végétales pour reconstituer la ripisylve. Des parois verticales sont prévues principalement dans la traversée des agglomérations et des zones d'activités afin de limiter l'emprise sur la berge.

³ 3 hauteurs pour 1 verticale.

⁴ 2 hauteurs pour 1 verticale.

• **Le diagnostic des berges**

Différents participants ont demandé que le diagnostic des berges réalisé en 2010 soit communiqué et actualisé, une dégradation locale ayant été constatée depuis par certains acteurs.



©Philéas Fotos/VNF

Berge dégradée

VNF a précisé les modalités de réalisation de ce diagnostic effectué en mai 2010. La première phase a consisté en une enquête menée auprès des communes pour recueillir auprès des élus « l'interprétation de l'état des berges ». Dans une seconde phase, VNF a réalisé, sur la base de photographies des rives droite et gauche de Compiègne à Conflans-Sainte-Honorine, une étude de sensibilité les berges. Cette étude a été mise en ligne sur le site Internet du projet.

2/ L'impact du projet sur la faune et la flore

Le public a souhaité connaître les conséquences du projet MAGEO sur la biodiversité : disparition de frayères et de zones humides due aux rescindements ; conséquences du passage de bateaux sur l'alevinage ; présence de biocorridors sur le tracé et aménagements prévus en conséquence ; disparitions d'îles et mesures compensatoires envisagées.

Suite à la consultation de 1997-1998, VNF a réalisé un inventaire faune-flore, sur une année complète, et a mené parallèlement un inventaire des zones humides. Au travers de l'étude d'impact, dont la conclusion est attendue à la fin de 2012, VNF cherchera prioritairement à éviter puis réduire les éventuels impacts. Conformément à la réglementation, les impacts résiduels seront compensés avec, si possible, la reconstitution des milieux impactés dans un endroit propice à leur bon fonctionnement.

3/ L'emprise agricole

Les agriculteurs ont voulu connaître les solutions envisagées en cas d'impact des rescindements sur des emprises agricoles. Le souhait exprimé par la profession agricole est la constitution de réserves foncières plutôt qu'une contrepartie financière.

Par ailleurs, les agriculteurs ont demandé à être informés le plus tôt possible des opérations menées dans le cadre du projet MAGEO.

Pour diffuser au mieux cette information auprès des agriculteurs, VNF a indiqué être en contact avec la chambre d'agriculture pour diffuser au mieux cette information. La réalisation du projet pourra être accompagnée d'opérations d'aménagement foncier.

Pour un aménagement foncier, si une commission communale décide d'un aménagement foncier avec inclusion d'emprise, le foncier nécessaire à l'ouvrage sera prélevé par mutualisation auprès de l'ensemble des propriétaires à l'intérieur d'un large périmètre ; les réserves foncières permettront alors de diminuer, voire de supprimer ce prélèvement. Si la commission communale décide au contraire de ne pas recourir à l'aménagement avec inclusion d'emprise, le maître d'ouvrage achètera le foncier situé sous le tracé, de préférence par acquisition amiable ; les réserves foncières contribueront alors à la compensation des surfaces perdues par les agriculteurs dans l'emprise de l'ouvrage.

4/ La pêche

Le département de l'Oise recense 11 000 pêcheurs. Les associations sont très vigilantes au maintien de leur pratique sur le tronçon Creil-Compiègne.

Le président de l'AAPPMA de Pont-Sainte-Maxence se dit : « *très inquiet quand VNF parle de parois verticales ou de parois en pentes douces* ». Il se demande si les pêcheurs pourront encore accéder à la rivière.

Sur le site Internet, l'Amicale de pêche de Compiègne, interroge VNF sur la réfection des berges enrochées disposées « *en banquette* » sur la rive gauche de l'Oise, de Compiègne à La Croix Saint Ouen, qui permettent la tenue de grandes compétitions (championnats de France ou régionaux).

Dans son cahier d'acteurs, la Fédération de l'Oise pour la pêche et la protection des milieux aquatiques attire l'attention sur « *la mise en péril du loisir pêche* » et souligne que « *cinq associations agréées pour la pêche et la protection des milieux aquatiques (AAPPMA) sont directement concernées par la réduction de l'accès aux berges pendant les travaux* ».

Enfin, des pêcheurs ont posé la question d'une destruction éventuelle des pontons aménagés par les pêcheurs.

VNF a précisé que la rénovation d'une partie des berges en pente, par un traitement végétalisé, sera favorable à la pêche et facilitera l'accès aux pêcheurs souvent pénalisés par une ripisylve parfois dense ne favorisant pas l'accès à la rivière.

Les pontons autorisés, c'est-à-dire ceux faisant l'objet d'une convention d'occupation temporaire, devront être déplacés par les propriétaires pendant les travaux et réinstallés après avec l'aide des services territoriaux de VNF.

5/ Les risques de pollution de l'Oise

Plusieurs participants ont soulevé la question des moyens engagés face aux risques de pollution résultant de l'augmentation du trafic. Qu'est-il envisagé en cas d'accidents, d'échouage de bateaux, de propulsion de produits dangereux ?

VNF a indiqué que très peu d'accidents impliquent des bateaux. De plus, avec le projet MAGEO, le nombre de bateaux passera de 30 à 50 bateaux par jour maximum avec une amplitude horaire rallongée (24h/24, 7j/7), l'augmentation de la densité du trafic restera donc modérée.

Par ailleurs, les armateurs prennent des dispositions pour prévenir les risques en utilisant des bateaux citerne ou à double coque, équipés d'informatique à bord identifiant les obstacles. De plus, ce type de transport est bien encadré réglementairement. Si un tel accident survenait, la navigation serait interrompue. Enfin, dans les zones contraintes, des alternats permettront d'éviter le croisement avec d'autres bateaux, limitant ainsi le risque d'accidents par collision.

6/ Le bruit

La crainte de l'augmentation des nuisances sonores due au passage des convois au gabarit européen Vb, notamment la nuit, a été principalement exprimée par les riverains des communes situées à l'aval du projet.

VNF a précisé que le bateau projet représentera seulement 4 à 5% du trafic à l'ouverture du canal Seine-Nord Europe.

VNF, qui dispose de l'expérience du trafic 24h/24 sur la Seine aval, n'a pas enregistré de récriminations particulières sur ce point-là.

Par ailleurs, la réglementation impose des seuils de bruit admissibles à ne pas dépasser. Au stade avant-projet, en 2012, une étude de bruit sera réalisée. Dans le cas de dépassement des seuils réglementaires en zones d'habitat, des protections acoustiques seront alors définies.

7/ Les pistes cyclables

Le devenir des pistes cyclables a été évoqué à trois reprises par des associations, certaines défendant le tourisme et le développement de la Trans'Oise, voie de circulation douce traversant tout le département de l'Oise, dont la création a été adoptée par l'Assemblée départementale du Conseil général de l'Oise le 22 juin 2006. (Fédération de Pêche Oise AAPPMA de Verberie, l'association des usagers du vélo, des véloroutes et des voies vertes de la vallée de l'Oise (AU5V), ROSO).

VNF s'est engagé à conserver ou à rétablir des accès existants aux pistes cyclables en cas d'aménagements des bords de l'Oise nécessaires à la réalisation du projet ; VNF propose, au stade des études d'avant-projet (AVP), de travailler en concertation avec les acteurs concernés afin d'étudier la possibilité d'intégrer ponctuellement des pistes cyclables.

8/ Les chemins de halage

Leur reconstitution, en cas de rescindement, et le maintien de leur accès a suscité des questions, principalement de la part des associations et des maires d'Houdancourt, de Longueil-Sainte-Marie et d'Armancourt : « *que va devenir le chemin de halage remis en état par la commune comme lieu de promenade ?* » Un habitant de La Croix Saint Ouen a demandé si VNF allait « *recréer un chemin de halage "mité" à beaucoup d'endroits à cause des promeneurs et de l'érosion* ». Enfin, le ROSO a demandé si « *le chemin de halage sera requalifié sur toute sa longueur ? Pour quels usages ? Restera-t-il en accès public intégralement ?* »

VNF a précisé que, dans le cadre du projet MAGEO, tout cheminement détruit sera reconstruit. Cependant, il n'y aura pas de création de nouveaux chemins. Concernant les accès aux bords de l'Oise, VNF rétablira tous les accès impactés. La domanialité de ces chemins sera maintenue.

LES ENGAGEMENTS DE VNF SUR LE VOLET ENVIRONNEMENT

- Mettre en ligne sur le site Internet les études sur le diagnostic des berges et l'impact du batillage (engagement réalisé pendant la concertation).
- Actualiser le diagnostic des berges.
- Poursuivre et développer les partenariats locaux pour la gestion des berges.
- Préciser les aménagements de berges dans le dossier d'étude d'impact soumis à enquête publique.
- Mener des études d'impacts sonores en 2012.
- Poursuivre les échanges avec la profession agricole pour mesurer les conséquences du projet MAGEO.

III. L'HYDRAULIQUE

La thématique hydraulique arrive en tête des préoccupations des élus, des associations et des riverains, notamment à l'aval du projet. Elle a constitué la majorité des questions posées lors des réunions publiques de Pontoise et Persan. Elle a également fait l'objet de questions ou commentaires postés sur le site Internet du projet. En aval du projet, pour les riverains, les élus et les associations, la lutte contre les inondations constitue une des conditions de l'acceptabilité du projet.

L'historique des inondations en aval de l'Oise a marqué les populations et les premiers résultats des études hydrauliques au stade des études préliminaires présentées à la concertation ont provoqué des inquiétudes.

VNF a confirmé une diminution des crues en amont de Creil grâce à l'approfondissement et s'est engagé à assurer la neutralité hydraulique à l'aval du projet MAGEO, conformément aux obligations réglementaires.

Ces impacts hydrauliques ont été explicités par VNF notamment lors des réunions publiques de Pontoise et Persan sur la base des derniers résultats issus des études préliminaires.

Le projet MAGEO a un effet hydraulique bénéfique en amont de Creil jusqu'à Montmacq en réduisant les niveaux d'eau de 15 à 44 cm selon les crues et les secteurs. Cette incidence positive résulte de l'approfondissement du chenal et l'élargissement du lit mineur.

De plus, l'augmentation de capacité du lit mineur sur cette section entraîne un transfert de débit plus important vers l'aval avec une augmentation du niveau des eaux, en situation de crue, allant de 2 à 6 centimètres ponctuellement à certains endroits pour la crue de 1993.

Les aménagements actuellement envisagés par VNF sont l'adaptation du site de Longueil-Sainte-Marie et l'utilisation des capacités maximales du site d'écrêtement des crues envisagé de Verneuil-en-Halatte.

Avec ces aménagements, la neutralité n'est pas encore obtenue à ce stade des études préliminaires, puisque l'on constate ponctuellement une augmentation du niveau des eaux, en situation de crue, de 0 à 1 cm pour la crue de 1993. VNF s'est attaché à répondre à toutes les questions en s'appuyant sur son bureau d'études hydrauliques, présent à chaque réunion publique et en donnant la parole à l'Entente Oise Aisne, institution interdépartementale ayant vocation à lutter contre les inondations.



Site d'écrêtement de crues à Pont-Sainte-Maxence

1/ La neutralité hydraulique en l'aval de Creil : un sujet de divergences

Si l'impact positif sur les inondations en amont de Creil a peu fait l'objet de questions en réunions publiques, à l'aval du projet, les riverains, les élus et les associations ne se contentent pas de l'objectif de neutralité hydraulique et réclament une véritable diminution du risque inondation. Union-Oise 95, fédération départementale des victimes des inondations, créée après les crues de 1993-1995 : « *Je ne comprends pas pourquoi dans le cadre d'un grand projet, on n'aille pas au-delà de la neutralité.* »

VNF a indiqué qu'au stade des études préliminaires présentées à la concertation, la neutralité hydraulique n'était pas atteinte et a déclaré poursuivre cet objectif en partenariat avec l'Entente Oise Aisne. VNF affine actuellement ses études afin d'atteindre cette neutralité hydraulique. Si le site des étangs de Verneuil-en-Halatte s'avérait insuffisant, d'autres zones d'écrêtement de crues, d'ores et déjà identifiées par VNF, pourraient le compléter.

2/ L'adaptabilité des sites de Longueil-Sainte-Marie et Verneuil-en-Halatte

Des questions ont porté sur les capacités de stockage du site de Longueil-Sainte-Marie en cas de crue.

L'Entente Oise Aisne, qui gère ce site, a indiqué que l'enjeu résidait dans la capacité à en conserver la fonctionnalité et l'optimum économique. Par ailleurs, l'Entente Oise Aisne a souligné la difficulté pour le site de Verneuil-en-Halatte de s'adapter à toutes les crues, contrairement à Longueil-Sainte-Marie, configuré uniquement pour la crue de 1995.

L'ensemble des données et des hypothèses a été validé à la fois par un bureau d'études spécialisé dans le domaine hydraulique et par l'Entente Oise Aisne.

L'engagement pris auprès de l'Entente Oise Aisne est que le site de Longueil-Sainte-Marie garde toute sa fonctionnalité.

VNF a indiqué que les études hydrauliques menées actuellement permettent de définir les modalités d'aménagement du site d'écrêtement de crues. VNF ne se limite pas à raisonner en termes de volume mais a *minima* en termes de non aggravation de l'état actuel de référence, ce qui est beaucoup plus contraignant.

De plus, conformément à l'engagement auprès de l'Entente Oise Aisne, VNF cherche à maximiser le fonctionnement du site d'écrêtement choisi. Si le site de Verneuil-en-Halatte ne suffisait pas, une zone d'écrêtement complémentaire pourrait le compenser.

3/ La gestion coordonnée des sites de Longueil-Sainte-Marie et de Verneuil-en-Halatte

En cas de crues, la question de la communication en temps réel entre ces deux sites d'écrêtement a été posée.

L'Entente Oise Aisne a incité VNF à prendre en compte les risques d'incertitude liés aux prévisions en cas de crues.

VNF a précisé que l'ouverture de la vanne du site d'écrêtement de Verneuil-en-Halatte se fera en concertation avec le service de prévision des crues qui suit leur évolution.

4/ Une demande d'étude hydraulique finalisée

Les associations Initiatives et actions pour la sauvegarde de l'environnement et des forêts (IASEF), Union-Oise 95, Association de lutte contre les inondations/Vivre au bord de l'Oise, Sauvegarde Nature et une association de sinistrés des inondations au nord de Compiègne ont demandé une étude hydraulique finalisée de Chauny à Conflans-Sainte-Honorine, afin de prendre en compte les effets cumulés du projet MAGEO et du canal Seine-Nord Europe.

L'association IASEF a également souhaité savoir si VNF allait chercher des compensations de sites d'écrêtement sur le bassin de l'Aisne plutôt que sur le bassin de l'Oise. Une piste jugée pertinente par l'Entente Oise Aisne mais non retenue par VNF.

Le canal Seine-Nord Europe a également été évoqué comme moyen d'aboutir à la neutralité hydraulique, certains participants ayant demandé que soit étudiées les capacités de sur-stockage du canal.

VNF a précisé que dans le cadre du modèle hydraulique, l'Aisne (95 km), la Seine (2,5 km), l'Oise (155 km), le canal Seine-Nord Europe, les aménagements de régulation, les canaux et principaux affluents et les prises d'eau ont été pris en compte. Concernant la recherche de compensations, VNF se concentre prioritairement sur le périmètre du projet de l'Oise, par cohérence pour la gestion du site.

Dans le cadre de la poursuite des études hydrauliques, VNF envisage dans un premier temps d'analyser l'élargissement de la zone d'écrêtement vers Heumont et Beaurepaire, autres sites déjà identifiés dans le cadre de la recherche des sites menée par le bureau d'études en charge des études hydrauliques.

5/ La révision des plans de prévention du risque inondation (PPRI)

La question de la conséquence de la diminution des niveaux d'eau en cas de crues, suite à l'effet hydraulique positif en amont de Creil, sur la révision des PPRI a été posée.

VNF a indiqué que les modifications de PPRI relèvent des services préfectoraux. Le Préfet de l'Oise a prescrit, en décembre dernier, un premier PPRI révisé : celui de la confluence Oise Aisne.

6/ Les plus hautes eaux navigables (PHEN)

Certains riverains ont alerté VNF sur le fait, qu'en cas de crue, la navigation est interrompue trop tardivement. Ils souhaitent que les PHEN soient révisées afin d'être inférieures à la cote de débordement.

VNF a indiqué que pendant les crues, la navigation des bateaux n'est autorisée dans le Val-d'Oise que jusqu'aux plus hautes eaux navigables et est soumise aux autorisations spécifiques données dans les avis à la batellerie.

VNF lancera un groupe de travail interne sur la définition des PHEN.

LES ENGAGEMENTS DE VNF SUR L'HYDRAULIQUE

- Poursuivre les études pour obtenir la neutralité hydraulique du projet jusqu'à la confluence avec la Seine.
- Proposer l'Entente Oise Aisne comme expert indépendant pour la poursuite des études.
- Mettre en ligne une étude complémentaire de « recherche de compensation des incidences hydrauliques de la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil », dès sa validation d'ici à l'été 2012.
- Détailler l'aménagement du (des) site(s) d'écrêtement de crues dans le dossier d'enquête publique.
- Porter à connaissance les études hydrogéologiques.
- Mettre en place un groupe de travail VNF sur les plus hautes eaux navigables (PHEN).
- Examiner les capacités disponibles avec le canal Seine-Nord Europe.

IV. LES CONDITIONS DE NAVIGATION

Les conditions de navigation constituent des enjeux importants pour les usagers professionnels de la voie d'eau (armateurs, chargeurs, bateliers, ports, entreprises), mais aussi pour les chambres de commerce. Il s'agit pour chacun de ces acteurs de disposer des meilleures conditions de navigation afin d'offrir un transport compétitif à leurs clients.

1/ La question du nombre de couches de conteneurs et le rehaussement des ponts

Pour les armateurs, les transporteurs et les ports (Compagnie Fluviale de Transports, Comité des Armateurs Fluviaux, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, HAROPA) et pour la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines, le projet MAGEO présente un point faible : la capacité d'emport de deux couches de conteneurs. Tous, dans un but d'harmonisation avec le canal Seine-Nord Europe (trois couches) et la Seine (quatre couches), souhaitent un passage à trois couches « *au moins jusqu'à Longueil-Sainte-Marie* » (Compagnie Fluviale de Transport).

Face à cet objectif d'atteindre trois couches de conteneurs à terme, plusieurs participants se sont fermement opposés au rehaussement des ponts sur le périmètre du projet MAGEO et à l'aval.

« *Je voudrais avoir la certitude que quels que soient vos calculs et le choix des conteneurs, vous renoncerez définitivement à modifier les ponts en aval de l'Oise* », association Vivre dans la vallée de l'Oise (VVO) à Pontoise. Une position partagée par le maire de l'Isle-Adam et le maire de Parmain.

VNF a affirmé que le projet MAGEO ne comporte aucun rehaussement de pont entre Creil et Compiègne puisque la hauteur libre minimale sous les ponts de 5,25 mètres est garantie sur l'ensemble de cette section. Le seul pont concerné par une reconstruction est celui de Mours, situé à l'aval du projet, donc hors projet MAGEO.

VNF a, par ailleurs, indiqué qu'une étude d'optimisation du gabarit menée par le Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF) serait lancée afin d'étudier dans quelles conditions la navigation serait possible avec trois couches de conteneurs maritimes ISO standard avec les hauteurs de ponts existantes.

2/ Les zones d'alternat

Les alternats, dont la nécessité n'est pas remise en cause par les usagers professionnels de la voie d'eau, posent en revanche la question de l'augmentation du temps de parcours.

Le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), dans son cahier d'acteurs, souhaite que « *les alternats soient autant que possible limités en nombre et en longueur, et attire l'attention du maître d'ouvrage sur le risque d'augmentation des temps de parcours qu'ils peuvent induire avec l'augmentation du trafic* ».

VNF a expliqué que les zones d'alternat sont prévues pour le bateau projet (convoi poussé de 180 m de long) et pour les grands rhénans (135 m), les études de trafic menées au stade des études préliminaires ont montré que le temps global d'attente maximal sera de 45 minutes sur la section Creil-Compiègne ; seulement 15 minutes environ étant dues aux alternats, le reste étant globalement lié au passage des écluses. Le temps de circulation des bateaux navigant actuellement sur l'Oise ne sera pas augmenté.

3/ Le bassin de virement

La présence de bassins de virement au minimum au droit des plateformes multimodales (Longueil-Sainte-Marie et Bruyères-sur-Oise) apparaît comme incontournable pour le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) et la Compagnie Fluviale de Transport (CFT) afin d'augmenter l'attractivité et la compétitivité des entreprises.

Au stade actuel du projet, VNF n'a pas retenu l'aménagement d'un bassin de virement. Un tel bassin pourrait être réalisé, à moyen terme, si l'accroissement du trafic le justifiait. Quatre sites potentiels ont été identifiés à cet effet, le site privilégié à ce stade des études étant situé à proximité de la plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie.

4/ Les aires de stationnement

La création d'une ou plusieurs aires de stationnement a été posée par différents intervenants : CCIT de l'Oise, Compagnie Fluviale de Transport (CFT) et Comité des Armateurs Fluviaux (CAF). Certains ont insisté sur la nécessité d'une aire de stationnement dédiée au transport de matières dangereuses.

VNF a indiqué qu'une seule aire de stationnement était prévue sur les 37 km du parcours. Son emplacement n'est pas encore arrêté. Quatre sites potentiels ont été identifiés (un à Pont-Sainte-Maxence ; deux à Sarron (l'un à l'aval du pont, l'autre à l'amont de l'écluse); et un au sud de Compiègne). VNF, qui privilégie aujourd'hui le site de Compiègne, tiendra compte des avis des usagers de la voie d'eau pour définir son emplacement définitif. L'aire sera située à proximité de commerces et de services pour les bateliers (points d'eau, d'électricité...).

S'agissant de la demande d'une aire de stationnement pour le transport des matières dangereuses, VNF précise que celle-ci sera examinée mais ne semble pas compatible avec les contraintes relatives à la proximité des services et des commerces. Ces zones doivent en effet répondre aux contraintes spécifiques de ce type d'aménagement en termes de sécurité. Les périmètres de sécurité sont de l'ordre de 500 m autour de l'aire de stationnement, ils ne doivent inclure ni habitation ni infrastructure industrielle ou autre.

LES ENGAGEMENTS DE VNF EN MATIÈRE DE NAVIGATION

- **Mettre sur Internet l'étude de trajectographie entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil.**
- **Déterminer en lien avec les bateliers et les collectivités riveraines l'emplacement de l'aire de stationnement en examinant la possibilité d'une aire de stationnement pour les matières dangereuses.**
- **Poursuivre les études sur le bassin de virement.**
- **Mener une étude d'optimisation des possibilités de conditions de navigation à trois couches à terme.**

V. LE TRACÉ

VNF a pris le soin d'expliquer, lors de chaque réunion publique, la méthodologie d'élaboration du tracé.

Le tracé au stade des études préliminaires soumis à la concertation a fait l'objet d'une élaboration en plusieurs étapes. Issu d'une analyse multicritères (prise en compte des éléments urbains et industriels, éléments non bâtis, équipements de loisirs, projets urbains ou de développement économique, infrastructures et réseaux, sensibilité hydrogéologique, écologie, boisements/forêts, agriculture, patrimoine culturel, risques naturels), ce tracé est un tracé préférentiel de moindre impact environnemental. Il représente le meilleur compromis entre des contraintes techniques de navigation et des critères environnementaux.

Avant la concertation, VNF a identifié les « points durs » du tracé dans chaque commune. Ce repérage a ensuite fait l'objet de présentations et d'amendements avec les élus rencontrés en amont des réunions publiques.

Ces zones contraintes ont fait l'objet de zooms locaux dans les diaporamas de présentation en réunions publiques. D'autres ont émergées lors des réunions publiques. La projection de vues aériennes (plans orthophotos) des communes concernées a permis aux élus et aux riverains d'identifier le tracé proposé et ses éventuels impacts sur leurs territoires.

VNF a précisé que le tracé présenté à la concertation n'est pas définitif. À ce stade, il s'agit pour le maître d'ouvrage d'identifier les difficultés et contraintes avant d'affiner le tracé, en phase avant-projet, en tenant compte des avis exprimés en réunions publiques.

Voici la liste des principaux points spécifiques évoqués en réunion publique :

1/ L'impact du passage de convois transportant deux couches de conteneurs sur l'ancien pont de Compiègne

VNF s'est engagé à vérifier la possibilité du passage d'un convoi avec deux couches de conteneurs sous le pont de Compiègne.

2/ Les clubs d'aviron de Compiègne et Creil

VNF a affirmé que les infrastructures de ces clubs d'aviron ne seront pas impactées.



©Philéas Fotos/VNF

Club d'aviron
de Compiègne

3/ Les quais industriels

VNF a précisé que le tracé porté à la concertation laisse la possibilité d'aménagement de nouveaux quais. Certains quais industriels seront impactés, leur reconstitution en coordination avec leurs utilisateurs sera prise en charge par VNF.

4/ Les quais destinés à la promenade à Pont-Sainte-Maxence (quai Berdain, remplacé par des palplanches) et leurs aménagements

VNF a précisé que les berges en palplanche peuvent être végétalisées par les communes. Concernant les secteurs de promenade actuellement aménagés (rue de la Libération à Sarron), qui sont également une zone de pêche, VNF doit examiner la possibilité d'un maintien d'une promenade basse.



©Philéas Fotos/VNF

Activités industrielles au bord de l'Oise

5/ Les quais du port de commerce de Nogent-sur-Oise

VNF a indiqué qu'un quai pourrait être directement impacté, l'autre pourrait l'être dans son fonctionnement, car il correspond à une zone d'amarrage dans une zone d'alternat.

6/ Le port de plaisance de Nogent-sur-Oise

VNF a pris en compte l'existence de nouveaux projets ou de projets en cours notamment celui de port de plaisance de Nogent-sur-Oise. Des contacts seront pris lors de la finalisation du tracé pour évaluer les impacts résiduels.

7/ La future déviation des bretelles de raccordements à la RD 200

VNF a précisé que sur cette zone, le tracé suit le cours de l'Oise, hormis là où les talus 3H/1V sont envisagés, et où le projet de raccordement à la RD 200 est prévu. VNF s'est engagé à prendre contact avec le Conseil général de l'Oise.

8/ Les captages d'eau de La Croix-Saint-Ouen (captages des Hospices)

VNF a rappelé que les captages d'eau ont été pris en compte dans la définition du tracé du chenal, qui s'éloignera au maximum de ces points durs.

9/ L'île d'Armancourt (île du Grand Peuple)

Face à l'identification de contraintes techniques et la présence de zones à forts enjeux (zone de captage, agglomération) sur ce secteur, VNF a affirmé que cette île sera partiellement impactée.

VNF s'engage à organiser une réunion de travail sur le tracé à l'automne 2012 avec le maire d'Armancourt.

10/ Le chemin menant à la station d'épuration et le mur du château de Saint-Corneille à Verberie

VNF a précisé que la route d'accès à la station d'épuration sera impactée. VNF s'engage à reconstituer toute voirie détruite et à maintenir naturellement l'accès à la station.

Ce secteur de Verberie doit faire l'objet d'une étude particulière, car avec les berges envisagées aujourd'hui en talus 3H/1V, la voirie et le bâti seraient partiellement impactés. VNF doit réétudier la possibilité d'un passage en talus 2H/1V ou en paroi verticale dans cette zone.

11/ Les canalisations GRT Gaz

VNF a anticipé cette problématique et a déjà pris contact avec GRT Gaz. Des études vont être lancées par GRT Gaz. À ce stade du projet, deux réseaux principaux sont touchés, impliquant 2 500 mètres environ de déviation des canalisations.

12/ La base nautique de La Croix-Saint-Ouen

La base nautique n'est pas impactée.

13/ Les biocorridors sur la zone de Brenouille et sur la zone de Pontpoint

VNF a assuré que les biocorridors ont été identifiés par un bureau d'études en environnement, lors de la définition du tracé, ce qui explique le choix de VNF pour des talus 3H/1V dans l'ensemble de ces zones, afin de favoriser le passage de la grande faune.

14/ Les zones d'habitats

VNF a indiqué que trois maisons, situées à Verberie et Pont-Sainte-Maxence, sont potentiellement concernées.

15/ L'impact sur le site gallo-romain de Bufosse sur Verneuil-en-Halatte

VNF a indiqué que le site n'est impacté ni par le tracé ni par le site d'écrêtement des crues.

16/ La rampe d'accès à la base nautique de Verneuil-en-Halatte

VNF a indiqué que la rampe est aujourd'hui potentiellement impactée, avec l'aménagement de berges en talus 3H/1V. VNF précise qu'il est possible d'étudier d'autres alternatives, soit en déplaçant la rampe, soit en proposant un autre aménagement de berge.

17/ Les rescindements sur les terres agricoles (notamment à Verneuil-en-Halatte, Pontpoint, Armancourt, Rivecourt et Houdancourt)

VNF a indiqué être très vigilant quant à l'effet des rescindements importants sur les terres agricoles. VNF a précisé que le tracé présenté lors de la concertation n'est pas définitif et que l'enquête parcellaire précisera courant 2013 les propriétaires concernés par des rescindements et les parcelles impactées.

18/ Le chenal de navigation hors de l'Oise

VNF a expliqué que trois zones sont potentiellement impactées : Verneuil-en-Halatte, Pont-Sainte-Maxence et Armancourt. En effet, le nouveau chenal s'éloignerait du cours actuel de la rivière Oise : VNF étudie soit la création d'une île, soit un déblai / remblai partiel ou total. Au stade des études préliminaires, aucune option n'est privilégiée.

19/ Les bateaux-logements en rive droite de l'Oise à Compiègne et Creil

Les bateaux-logements en face du sport nautique compiégnois ne sont pas touchés.

À Creil, la zone Michelet pourrait être impactée, contrairement à la zone autour de l'île Saint-Maurice.

VNF examinera avec les riverains la possibilité de leur maintien ou leur déplacement.

Cette question a fait émerger la problématique des conventions d'occupation temporaire (COT).

VNF a précisé qu'aucun usage du domaine public de l'État, confié à VNF, ne peut être réapproprié par ceux qui l'occupent temporairement. Si le projet bouleverse quelques conventions d'occupation temporaire, VNF s'engage à étudier la question en liaison avec les communes concernées.

VI. LES TRAVAUX

Les travaux n'ont pas suscité de questionnements majeurs, mais plutôt des demandes d'information concrètes, principalement sur la nature et le traitement des matériaux extraits.

1/ Les déblais issus des travaux

Les questions ont porté sur le volume, l'évacuation, le traitement et le stockage des déblais issus du dragage et des rescindements.

Opération de dragage



VNF a précisé que les déblais dus au dragage sont évalués à 760 000 m³ en fond de chenal navigable, et à 3 380 000 m³ pour ceux provenant des rescindements de berges.

Au stade actuel, il n'est pas prévu de créer un site de dépôt spécifique pour les déblais générés par le projet MAGEO. VNF pourra toutefois être amené à aménager un site de dépôt temporaire. Les modes d'évacuation seront définis au stade avant-projet détaillé. A priori, la voie d'eau est privilégiée comme mode d'évacuation des matériaux extraits du fond de la rivière.

En principe, les matériaux valorisables (sables, graviers) pourront être utilisés en remblais ou dirigés vers une filière BTP, les éléments organiques sont valorisés, et les matériaux pollués sont traités vers des filières spécifiques comme les biocentres pour les hydrocarbures.

Ces dernières années, VNF a déjà réalisé des dragages à l'aval de Creil pour rétablir le mouillage créé dans les années 1970. Sur 125 000 m³ de déblais évacués, les études de caractérisation des sédiments ont révélé 60 % de matériaux valorisables (sable, gravier), 40 % de matériaux non valorisables. Lors des travaux, VNF a rencontré sur certains secteurs des matériaux pollués et a évacué environ 10 % de matériaux pollués.

2/ Les risques de pollution de la nappe phréatique

Quels seront les effets du dragage sur la nappe phréatique ? Le retrait d'une couche de sédiments va-t-il réduire ou accroître la pollution ?

VNF a expliqué qu'en extrayant les sables et graviers, les sédiments se replacent dans le lit mineur et précisé qu'une étude hydrogéologique sera réalisée pour vérifier le comportement des nappes. Ce point sera examiné par les services de l'État lors de la procédure loi sur l'eau.

3/ Les impacts des travaux sur la navigation

Les conséquences du dragage et des travaux sur la navigation ont été évoquées.

VNF organisera les travaux afin de minimiser les impacts sur la navigation notamment grâce à une signalisation adaptée et des avis à la batellerie.

4/ Le financement du projet

Les quelques questions posées à ce sujet ont porté sur les sources de financement complémentaires envisagées.

VNF a indiqué que le projet est financé aujourd'hui à 50 %, soit 98 millions d'euros, montant inscrit au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 et précisé qu'il était fréquent que des projets ne soient pas entièrement financés au moment de la concertation.

LES ENGAGEMENTS DE VNF SUR LE THÈME DES TRAVAUX

- Mise en ligne des synthèses des études de caractérisation des sédiments avant travaux.
- Favoriser l'évacuation des sédiments et des matériaux extraits par voie fluviale.
- Maintenir le même niveau de contrôles pour les dragages de l'Oise amont que ceux mis en place pour l'Oise aval.
- Éviter les zones de stockage provisoire des sédiments les plus pollués.
- Rétablir les voiries impactées en lien avec les collectivités territoriales concernées.

VII. LE PARTAGE DE LA VOIE D'EAU

La question de la coexistence du fret et des activités de loisirs (activités nautiques, plaisance) a d'emblée été posée à la première réunion publique à Compiègne et a donné l'occasion à Marc Papinutti, directeur général de VNF, de s'exprimer sur son principe et sur la sécurité. Elle a également été largement débattue à Creil. La présence de deux clubs d'aviron de portée internationale, dans ces deux communes, (le club de Compiègne a remporté un titre en compétition mondiale) rend le sujet sensible.

1/ La coexistence du fret fluvial et des activités nautiques

C'est sous l'angle de la sécurité que la majorité des questions a été posée, notamment concernant la pratique de l'aviron aussi bien en cas d'entraînement que de compétitions.

« *Que pensez-vous de la cohabitation de convois de 180 m de long avec nos frères esquifs ?* », a questionné le président de la Ligue Picardie aviron.

VNF a précisé qu'un règlement particulier de police établit les règles des différents usages et que des accords ont été signés avec les Fédérations nationales d'aviron et de canoë kayak.

VNF a aussi rappelé que la sécurité est assurée à la fois par les clubs nautiques et leur accompagnement, et par les convois. Les petits bateaux peuvent s'équiper d'émetteurs VHF, qui intégreront demain la technologie AIS afin d'être repérés par un gros bateau. Les grands convois sont de plus en plus équipés de radars.

Les arrêts de navigation ponctuels, nécessaires aujourd'hui, seront moins pénalisant demain avec une ouverture 24 heures sur 24 du réseau (9 à 12 heures actuellement le dimanche sur l'Oise).

VNF pourrait envisager, dans ce périmètre régional, de passer des accords sur les sites concernés, en complément des accords nationaux.

La question du maintien des zones de vitesse a également été posée.

VNF sera en mesure de répondre à cette question au stade AVP. Il est possible que certaines zones soient déplacées. VNF a pris note de se rapprocher des clubs nautiques et des associations.

2/ La coexistence entre plaisance et navigation

La navigation de plaisance a fait l'objet de questions portant sur le développement des infrastructures existantes (par exemple le port de Nogent-sur-Oise et le maintien ou la création de pontons).

La difficulté de naviguer sur les bras secondaires soumis à l'envasement a été signalée et la question de l'entretien de ces bras a été posée.



©VNF/P. Lemaitre

VNF a indiqué avoir lancé une analyse des infrastructures au niveau national et reçu un premier diagnostic qui sera présenté aux associations courant 2012. VNF réfléchit à un « schéma directeur » permettant d'articuler au mieux, d'une part, l'aménagement des ports de plaisance (ports existants ou futurs ports) et, d'autre part, le maintien voire l'augmentation de pontons de plaisance. Par ailleurs, le mouillage n'étant pas garanti sur les bras secondaires qui ne connaissent plus de navigation de commerce, VNF procède plus à leur curage d'entretien.

LES ENGAGEMENTS DE VNF SUR LE PARTAGE DE LA VOIE D'EAU

Poursuivre les échanges au niveau local et national pour la prise en compte d'un partage équilibré des usages entre le fret fluvial, les sports nautiques et la plaisance.

CONCLUSION

1/ La rivière Oise : des intérêts pour chacun

Le projet MAGEO replace la rivière Oise au centre du débat. En effet, lors de cette concertation, l'Oise a été présentée comme levier de développement économique, position exprimée notamment par les armateurs, les transporteurs, certains élus et les ports qui ont tous salué les perspectives de développement et de multimodalité offertes par le projet MAGEO.

Une autre facette de la rivière a également été largement évoquée, celle de l'Oise, patrimoine commun et espace partagé par tous. En ce sens, l'intervention du maire de Creil lors de la dernière réunion publique à Creil le 15 février, résume bien le sentiment général : *« Ce projet est une chance historique pour le bassin creillois qui a de grandes ambitions économiques, mais il est essentiel que l'Oise ne soit pas une autoroute mais un espace partagé par tous. Le projet MAGEO, s'il constitue un levier économique pour la région, doit être une opportunité de reconquête de l'Oise par ses habitants dans ses aspects ludiques (pêche, promenade sur berges, valorisation des berges). »*

2/ Un grand succès de la concertation dans le dialogue engagé et une volonté de poursuivre les échanges jusqu'à l'enquête publique

La concertation publique a rencontré un vif succès avec plus de 650 participants, plus de 30 contributions et de nombreuses questions sur le site internet.

La démarche de concertation et de communication initiée par VNF a suscité une grande attente des participants de poursuivre ce dialogue au-delà des réunions publiques, notamment par la mise à disposition des résultats des études en cours (hydraulique, faune/flore, étude socio-économique) et à l'identification des impacts et des mesures compensatoires lors des phases à venir (études AVP et études d'impact).

VNF s'est engagé à mettre en place un processus post-concertation.

3/ L'hydraulique, l'environnement et le partage de la voie d'eau : trois conditions de réussite du projet

Si l'opportunité du projet MAGEO n'est pas contestée, l'hydraulique, le respect de l'environnement et le partage de la voie d'eau constituent les trois principaux aspects relevés au cours de la concertation sur lesquels VNF doit poursuivre ses réflexions, en concertation avec les acteurs du territoire et les usagers.

Sur l'hydraulique, au delà de la neutralité garantie par VNF, le public réclame une diminution du risque de crue en allant au-delà de la neutralité. La question des berges a largement mobilisé le public qui a fait part de son inquiétude et de ses attentes quant à leur devenir. Enfin, la manière dont VNF parviendra à préserver la coexistence des différents usages sur l'Oise sera observée par un grand nombre d'acteurs.

LES SUITES DE LA CONCERTATION

VNF a pris acte des demandes formulées durant la concertation en prenant des engagements, présentés officiellement par Jean-Baptiste Maillard, directeur interrégional du bassin de la Seine de VNF, à la dernière réunion publique à Creil. À cette occasion, VNF a précisé que la concertation ne s'arrête pas le 15 février, mais se poursuit jusqu'aux travaux. Dans cette optique, VNF s'est engagé à poursuivre cette phase de dialogue par différents moyens jusqu'à l'enquête publique.

1/ Informer le public

- Le bilan de la concertation du maître d'ouvrage sera porté à la connaissance du public sur le site Internet du projet MAGEO.

Le rapport établi par le garant sera également disponible sur le site internet.

- Le site Internet du projet MAGEO sera actualisé par la mise en ligne de nouvelles études et d'informations relatives à l'avancement du projet.

2/ Poursuivre les échanges

- Trois ateliers de travail thématiques seront lancés courant 2012, afin de recueillir les avis des acteurs concernés.

- > L'atelier hydraulique aura pour principal objectif d'informer sur l'état d'avancement du projet, des résultats des études et du groupe de travail PHEN et des aménagements envisagés pour des sites d'écrêtement.

- > L'atelier environnement aura pour principal objectif d'échanger sur les aspects environnementaux envisagés avec des associations et communes riveraines.

- > L'atelier usages de l'eau traitera principalement des sujets suivants : les captages d'eau, les problématiques piscicoles et le partage des activités (plaisance, sports nautiques, pêche).

- Les instances existantes comme la commission locale des usagers seront utilisées par ailleurs comme levier d'information sur le projet.

- Enfin, un comité de suivi pourrait être mis en place par le préfet coordonnateur.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET MAGEO

- Démarrage des études d'avant-projet en avril 2012 pour une durée de 7 mois.

- Poursuite du travail sur le tracé pour l'insérer dans son environnement en minimisant les impacts et en prenant en compte, dans la mesure du possible, les avis exprimés pendant la concertation.

- Saisine de l'Autorité environnementale en juin 2012.

- Enquête publique en juin 2013.

- Début des travaux en 2014, pour une mise en service en 2017.



MAGEO
Mise au gabarit européen de l'Oise
ENTRE COMPIÈGNE ET CREIL

www.mageo-concertation.fr

VNF
Direction interrégionale
du Bassin de la Seine

Service Techniques
de la Voie d'Eau
24, quai d'Austerlitz
75013 Paris

Tél. : 01 44 06 18 00
Fax : 01 44 06 19 76

www.sn-seine.developpement-durable.gouv.fr
www.vnf.fr